Bundel van de PS van 3 oktober 2016

Agenda documenten

PS 03-10-2016 aangenomen amendementen en moties

PS 03-10-2016 aangehouden motie vreemd ad orde

PS 03-10-2016 verworpen en ingetrokken moties amendementen

Besluitenlijst PS 3 oktober 2016

notulen PS 03-10-2016 def

1 Opening en mededelingen.
- brief uitnodiging PS 03-10-2016

2 Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden.
- Gewijzigde agenda PS 03-10-2016, met overzicht spreektijden

3.a Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding.

3.b Lijst geheimhouding PS.
- Lijst geheime stukken PS 03-10-2016

4 Vaststelling notulen van de vergadering van 27 juni 2016.
- notulen PS 27-06-2016 def

5 Vaststellen Strategische Statenagenda
- StrA NLM 19-09-2016
- StrA RWW 19-9-2016
- StrA M&F 12-9-2016
- Stra EEB 12-09-2016

6 Vaststelling lijst ingekomen stukken.
- lijst ingekomen stukken PS 03-10-2016

7 Voortgangslijst van moties.
- memo PS lijst moties PS 03-10-2016
- lijst moties PS 03-10-2016

8 Voorlopig aangemerkt als hamerstuk (indien de commissie besluit dat het stuk geen hamerstuk is, dan wordt het stuk als volledig agendapunt aan de agenda toegevoegd):

8.a Randstedelijke Rekenkamer;1e begrotingswijziging 2016 (VD-65)
- Brief RRkmr aan PS
- 1e begrotingswijziging 2016
- Advies M&F Voordracht Randstedelijke Rekenkamer 1e begrotingswijziging
- Voordracht 65-2016 vd-besluit RRK 1e begrotingswijziging

8.b Investeringsimpuls NH busvoorzieningen A1 (VD-57).
- brief GS investeringsimpuls NH busvoorzieningen A1
- Bijlage voordracht investeringsimpuls busvoorzieningen A1
- Voordracht 57-2016 vd-besluit Investeringsimpuls NH busvoorziening A1
- Advies M&F Voordracht Investeringsimpuls NH busvoorzieningen A1

8.c Onderzoeksrapport Randstedelijke Rekenkamer Informatieveiligheid (VD-56)
- Eindrapport Informatieveiligheid
- 5-minuten versie
- belangrijkste conclusies
- Voordracht 56-2016 vd-besluit Eindrapport Randstedelijke Rekenkamer informatieveiligheid provincie Noord-Holland
- Advies M&F Voordracht Onderzoek Randstedelijke Rekenkamer Informatieveiligheid

8.d Wijziging Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (VD-66)

Brief GS aan PS inzake voordracht Wijziging Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Bijlage 2 bij ontwerpbesluit Kaart met gebieden waarin voor de oppervlaktewateren een peilbesluit moet worden vastgesteld

Bijlage 4 bij ontwerpbesluit Veenweidegebieden met aangepast maaiveldcriterium voor grasland

Voordracht 66-2016 vd-besluit Wijziging Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

8.e Zienswijze Jaarstukken 2015 en bestemming jaarrekeningresultaat 2015 Omgevingsdienst Flevoland, Gooi & Vechtstreek (VD-63)

Brief GS aan PS. Zienswijze resultaatbestemming 2015 OFGV

Aanbiedingsbrief OFGV Jaarstukken en bestemming resultaat 2015 OFGV

Voordracht 63-2016 vd-besluit Zienswijze op resultaatbestemming 2015 OFGV

8.f Aanpassing regelingen bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer (VD-69)

bijlage Eindrapport Randstedelijke Rekenkamer 26-06-2015

bijlage Advies werkgroep P4 bestuursmodel RR

Voordracht 69-2016 vd-besluit Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer incl. verzamelbesluit

Voordracht 69-2016 vd-besluit A. wijziging Gemeenschappelijke Regeling

Voordracht 69-2016 vd-besluit B. wijziging Verordening Programmaraad

Voordracht 69-2016 vd-besluit C. wijziging Regeling rechtspositie

Voordracht 69-2016 vd-besluit D. Intrekken plaatsvervangend lidmaatschap Molenaar

8.g Afgeven verklaring om het deelgebied "De Buitenlanden" onder de werkingssfeer van de Algemene Verordening van het recreatieschap Alkmaarder-en Uitgeestermeer te brengen (VD-64)

brief GS voordracht werking AV recreatieschap Alkmaarder en Uitgeestermeer in De Buitenlanden

Voordracht 64-2016 vd-besluit RAUM Buitenlanden

9 Zomernota 2016 (VD-52)

Aanbiedingsbrief GS Zomernota 2016

Zomernota 2016

Voordracht 52-2016 vd-besluit Zomernota 2016

Uittreksel uit concept EEB verslag van 12 september 2016 Zomernota

Uittreksel uit concept M&F verslag van 12 september 2016 Zomernota

Uittreksel uit concept NLM verslag van 19 september 2016 Zomernota

Antwoord openstaande vraag vaartoeslag cie NLM 19-09-2016

Uittreksel uit concept RWW verslag van 19 september 2016 Zomernota

Antwoorden openstaande vragen commissie NLM 19-09 bij Zomernota

Voordracht 52-2016 bijlage brief GS bedrijfsvoeringsreserve -volgens afspraak niet getekend online-

10 HOV in ’t Gooi -Provinciaal Inpassingsplan (PIP)- tracédeel Hilversum/Laren (VD-54)

Brief GS inz. vaststellen PIP HOV in 't Gooi tracé deel Hilversum Laren

1 Nota van Beantwoording HOV_in_t_Gooi

2 PIP Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Regels

3 PIP Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_toelichting klein

4 PIP Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_verbeelding

B1 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 1 Vervoerwaarde en exploitatie

B2 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 2 Verkeersgegevens

B3 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 3 (klein) Akoestisch onderzoek

B4 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 4 Luchtkwaliteit

B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling

B6 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 6 Mitigatieplan

B7 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 7 Watertoets

B8 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 8 (klein) Vooronderzoek bodem

B9 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 9 Archeologisch bureauonderzoek

B10 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 10 (klein) Archeologisch inventariserend veldonderzoek 1

B11 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 11 (klein) Archeologisch inventariserend veldonderzoek 2

B12 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 12 Cultuurhistorie en landschappelijke verkenning

B13 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 13 Boomeninventarisatie

B14 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 14 Vormvrije mer beoordeling

B15 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 15 Commentaarnota vooroverleg

B16 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 16 Compensatieplan bodem en natuur

B17 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 17 Notitie Parallelweg Oosterengweg

B18 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 18 Alternatieve verkeersafwikkeling Vpark en effecten Vbuurt

B19 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 19 Nadere onderbouwing noodzaak

B20 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 20 Parkeeraspecten HOV Hilversum

B21 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 21 Parkeerbalans gemeente Hilversum

B22 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 22 Parkeren Oosterengweg - Zuid

B23 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 23 Not bereikbaarheid, zichtbaarheid en bruikbaarheid bedrijven

Voordracht 54-2016 vd-besluit HOV in het Gooi provinciaal inpassingsplan tracedeel Hilversum Laren

Advies M&F Voordracht PIP HOV 't Gooi tracédeel Hilversum Laren

11 Beleidskader Cultuur in ontwikkeling, cultuurbeleid 2017-2020 (VD-58)

Brief GS inz. Beleidskader Cultuurbeleid 2017-2020

Beleidskader Cultuur in ontwikkeling

Beantwoording vragen nav bespreking Kadernota

Voordracht 58-2016 vd-besluit Beleidskader Cultuurbeleid 2017-2020

Advies EEB 12-09-2016 bij Voordracht beleidskader Cultuur

Brief GS aan PS. Beantwoording vragen nav bespreking beleidskader cultuurbeleid in EEB 15-09-16

12 Visie Waterrecreatie 2030 en uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2016-2019 (VD-59)

Brief GS inz. voordracht visie Waterrecreatie en uitvoeringsprogramma

Visie Waterrecreatie 2030

Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2016-2019

SWOT-analyse waterrecreatie

Brief koers voor visie waterrecreatie aan commissie Economie, Energie en Bestuur (betreft een oude brief)

Voordracht 59-2016 vd-besluit Visie en Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie Noord-Holland

Advies EEB 12-09-2016 bij Voordracht visie Waterrecreatie 2030

13 Convenant versterken samenwerking Metropoolregio Amsterdam (VD-61)

Brief GS inz. voordracht convenant MRA

Convenant MRA

Voordracht 61-2016 vd-besluit Convenant versterken samenwerking metropoolregio amsterdam

Advies EEB 12-09-2016 bij Voordracht convenant versterken samenwerking MRA

Voordracht 61-2016 bijlage besluitenlijst regiegroep versterking samenwerking MRA

14 Investeringskader Waddengebied 2016-2026 (VD-67)

Brief GS aan PS inzake investeringskader Waddengebied 2016-2026

Investeringskader Waddengebied 2016-2026

Voordracht 67-2016 vd-besluit Investeringskader Waddengebied 2016-2026

Advies cie RWW aan PS voordracht Investeringskader Waddengebied 2016-2026

15 Vaststellen verordeningen Wet Natuurbescherming (VD-62)

Bijlage B. Inhoudelijke toelichting per regelgevend document

Bijlage C. Nota van Beantwoording

Bijlage I. Intrekkingsbesluit vigerend beleid

Bijlage J. Schema veranderingen in regelgeving

Bijlage K. Publicatie Agenda Groen

Bijlage L. Tabel van wijzigingen vastgestelde beleidsregels

Bijlage M. Beleidsregel natuurbecherming Noord-Holland

Bijlage N. Beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland

Voordracht 62-2016 vd-besluit Vaststellingsbesluit wet Natuurbescherming

Advies commissie NLM over voordracht vaststellingsbesluit wet Natuurbescherming

Beantwoording openstaande vragen wet Natuurbescherming na cie _ NLM 26-09

15.a Verordening Faunabeheer (VD-62A)

Voordracht 62-2016 vd-besluit A. Verordening faunabeheer

15.b Vrijstelling schadeveroorzakende soorten (VD-62B)

Voordracht 62-2016 vd-besluit B. Verordening vrijstellingen soorten

15.c Verordening Tegemoetkoming schade (VD-62C)

Voordracht 62-2016 vd-besluit C. Verordening tegemoetkoming schade

15.d Verordening Natura-2000 gebieden (VD-62D)

Voordracht 62-2016 vd-besluit D. Verordening Natura 2000-gebieden

15.e Verordening Houtopstanden (VD-62E)

Voordracht 62-2016 vd-besluit E. Verordening houtopstanden

16 Instellen adviescommissie voor werving en selectie plaatsvervangend bestuurder van de Randstedelijke Rekenkamer en aanwijzen lid (VD-70)

Voordracht 70-2016 vd-besluit Instellen adviescie. voor w&s plv. bestuurder RR en aanwijzen lid

17 Initiatiefvoorstel D66 "Modernisering Tankstationbeleid" (nr.-68).

Mobiliteit Brief GS aan PS inzake initiatiefvoorstel D66 Modernisering tankstationbeleid

Uittreksel uit concept M&F verslag van 12 september 2016 Initiatiefvoorstel modernisering tankstationbeleid

nr. 68 Gewijzigd Initiatiefvoorstel D66 Modernisering tankstationbeleid -online versie-

Voordracht 68-2016 vd-besluit concept-besluit bij initiatiefvoorstel D66

18 Besluit over de rechtsgeldigheid Burgerinitiatiefvoorstel “stop de hobbyjacht in Noord-Holland” (VD-60)

a. Aanbiedingsbrief burgerinitiatief

b. Factsheet Jacht

c. Burgerinitiatief Stop de hobbyjacht in Noord-Holland

d. Voorstel Ontwerpbesluit burgerinitiatief

e. Verordening burgerinitiatief Noord-Holland 2002 -voordracht 10.2002-

f. Advies burgerinitiatief stop de hobbyjacht

g. Extern juridisch advies Bevoegdheid GS t.a.v. stopzetten jacht

Voordracht 60-2016 vd-besluit Geldigheid burgerinitiatief 'Stop de hobbyjacht Noord-Holland'

19 Vragenuur. (Het lid van Provinciale Staten dat tijdens dit vragenuur vragen wil stellen, meldt dit onder aanduiding van het onderwerp uiterlijk een werkdag voor aanvang van de vergadering bij de voorzitter met een afschrift aan de statengriffier).

mondelinge vragen GroenLinks

20 Interpellatieverzoek van de PvdA over de “veiligheid van kerncentrale Petten”.

Verzoek Interpellatie PvdA veiligheidsituatie Petten

mondelinge vragen PvdD GL Interpellatieverzoek

20.* Indien aan de orde: stemming motie Vreemd aan de Orde van de Dag.

21 Sluiting.

AANGENOMEN

A13/03-10-2016
(Agpt 14)

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling van het Investeringskader Waddengebied

besluiten in (de Voordracht van) het besluit Investeringskader Waddengebied, pagina 1, tweede alinea, de zin

'In de aanloop naar het investeringskader hebben diverse partijen uit het Waddengebied aangegeven dat er behoefte is om naast de huidige inzet van het Waddenfonds op kleinere opgaven te focussen op een beperkt aantal majeure opgaven op het gebied van ecologie en ecologie'

te vervangen in de zin

'In de aanloop naar het investeringskader hebben diverse partijen uit het Waddengebied aangegeven dat er behoefte is om naast de huidige inzet van het Waddenfonds op kleinere opgaven te focussen op een beperkt aantal majeure opgaven op het gebied van economie en ecologie.'

Motivatie

De uitdagingen in het Waddengebied draaien niet alleen om ecologie, maar ook om de economie. In het gebied zitten bedrijven die een grote bijdrage leveren aan de economie en daarbij ook veel inzet plegen op duurzaamheid. Het belang van deze bedrijven voor de vitaliteit van het gebied is groot en daarom moeten hun belangen altijd meegewogen worden.

Jitske Haagsma (CDA)

A17/03-10-2016
(Agpt 15)

AANGENOMEN

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

Amendement effectiviteit faunabeheerplan

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling van de Verordening faunabeheer Noord-Holland;

besluiten in bovengenoemde verordening:

artikel 3.4.2 eisen aan een faunabeheerplan, duurzaam beheer van populaties op basis van een ontheffing, als volgt te wijzigen:

a. na sub g een tekstdeel in te voegen de bepalingen:
"h. voor zover daarover kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een onderbouwde inschatting van de verwachte effectiviteit van de in onderdeel g bedoelde handelingen;
i. een beschrijving van de wijze waarop de effectiviteit van de voorgenomen handelingen zal worden bepaald;"
b. de tekstdelen sub 'h' t/m sub 'k' te wijzigen in sub 'j' t/m sub 'm'

Toelichting
In de discussienota 'Dieren dichtbij: Faunabeleid in Provinciale Staten' van de Partij voor de Dieren is de aanbeveling gedaan dat maatregelen in het faunabeheerplan aantoonbaar effectief moeten zijn voor het uiteindelijke maatschappelijke doel. In de brief van 28 april 2016 van GS aan PS ondersteunt GS deze suggestie en stelt zij voor in de Verordening faunabeheer, artikel 3.4.2, derde onderdeel en artikel 3.4.3, op te nemen. In deze artikelen is een eis opgenomen die stelt dat de noodzaak van populatiebeheer en schadebestrijding in een faunabeheerplan moet worden onderbouwd.

Bij de bestrijding van schade op basis van een vrijstelling, is in artikel 3.4.3 sub h opgenomen: *"voor zover daarover kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een onderbouwde inschatting van de verwachte effectiviteit van de in onderdeel g bedoelde handelingen;"*. Bij het duurzaam beheer van populaties op basis van een ontheffing , artikel 3.4.2., ontbreekt dit vereiste echter. Indieners gaan ervan uit dat hier sprake is van een omissie.

Indieners zijn van mening dat zowel bij een vrijstelling als het verlenen van een ontheffing de maatregel effectief dient te zijn. Daarom wenst zij aan artikel 3.4.2 het uitgangspunt toe te voegen wat ook bij artikel 3.4.3 wordt gehanteerd.

A21/03-10-2016
(Agpz 15)

GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

AANGENOMEN

Amendement houtopstanden

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling van de Verordening houtopstanden

besluiten in bovengenoemde verordening:

- Artikel 2.2 te schrappen en te vervangen voor: "Gedeputeerde Staten kunnen het vellen van houtopstanden en geknotte populieren of wilgen telkens voor vijf jaar verbieden ter bescherming van bijzondere natuur- of landschapswaarden".

GroenLinks
Fred Kramer

Partij voor de Dieren
Bram van Liere

Toelichting
De verwijzing naar het eerste lid kan aanleiding geven tot misverstanden, omdat houtopstanden daar niet expliciet worden genoemd. Door deze verwijzing te schrappen wordt automatisch verwezen naar de definitie van houtopstanden in de wet.

M 43 / 03-10-2016
(Agpt 12)

Motie Ouderenpartij NH Vaarverbinding

IJsselmeer-Amstelmeer

AANGENOMEN

Ouderenpartij NH
Sinds 1995

www.ouderenpartij-nh.nl

De Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling Visie op Waterrecreatie Noord-Holland 2030

Constateren dat

- Gedeputeerde Staten in de Visie op Waterrecreatie Noord-Holland 2030 voor de regio Noord-Holland-Noord inzetten op behoud en verbeteren van bestaande vaarwegen;
- Het realiseren van nieuwe vaarverbindingen in Noord-Holland-Noord niet als prioritair wordt aangemerkt

Overwegen dat:

- Noord Holland door meer water omgeven wordt dan de provincie Friesland;
- Voor de provincie Noord Holland de beperking geldt dat het buitenwater, zoals IJsselmeer en Waddenzee, niet optimaal verbonden is met het binnenwater;
- Een verbinding tussen het IJsselmeer en het Amstelmeerkanaal bij Den Oever de economie en recreatie in de Noordoost hoek van de provincie grote impulsen zal geven;
- Een dergelijke verbinding veel meer mogelijkheden voor watersporters bewerkstelligt, zo kunnen ze vanaf het IJsselmeer binnendoor varen via het Amstelmeerkanaal naar het Amstelmeer, Kolhorn, Schagen, Nieuwe Niedorp naar Alkmaar varen en via het Alkmaardermeer, Zaanstad en Amsterdam. Waarbij de watersporters allerlei attracties kunnen bezoeken die aan deze vaarroute liggen;
- De mogelijkheden voor het maken van een vaarrondje Noord-Holland op dit moment beperkt zijn;
- Een verbinding tussen het IJsselmeer en het Amstelmeerkanaal ook op andere terrein, zoals vismigratie, een positieve invloed kan hebben,

Verzoeken het college om:

- In het uitvoeringsprogramma van de Visie op Waterrecreatie een verkenning op te nemen naar het creëren van een vaarverbinding vanaf het IJsselmeer bij Den Oever naar het Amstelmeerkanaal en het Amstelmeer.

Ouderenparij NH Dhr. J.H. Leever

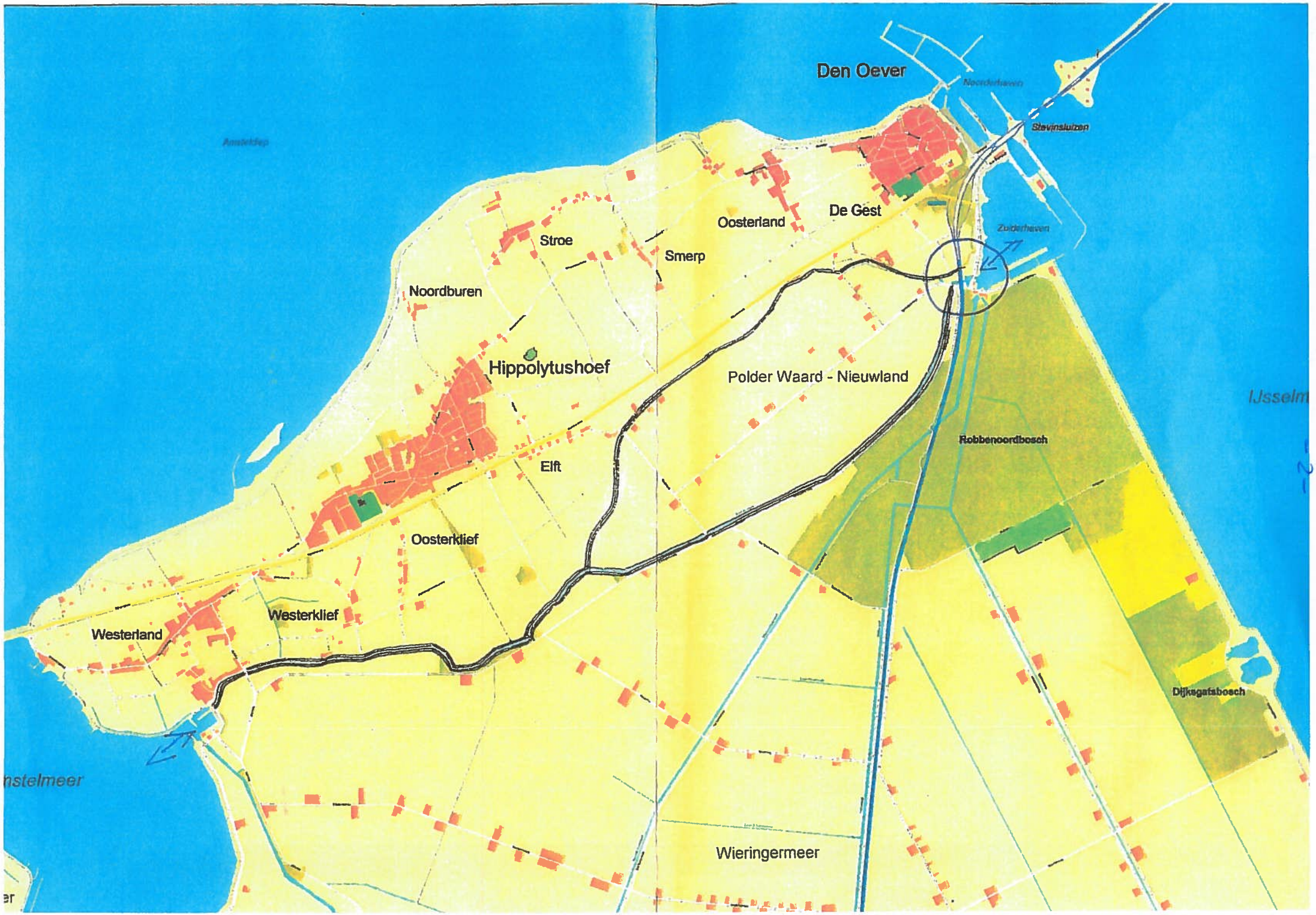
VVD ~~Dhr. E. Annaert~~ F.M. Ruggeveld

SP ~~Mevr. R. Haberts~~ J. M. Bruggeman

50plus Mw.O.d.Meij

PVV I. Bezaan

PvdA A. Tekin


Den Oever
Stevinsluizen
De Gest
Oosterland
Stroe
Smerp
Noordburen
Hippolytushoef
Polder Waard - Nieuwland
Elft
Robbenoordbosch
Oosterklief
Westerklief
Westerland
Dijkgatsbosch
Wieringermeer

M44 / 30-10-2016 (Agp 13)

AANGENOMEN

Motie democratische legitimiteit bij samenwerking MRA

Provinciale Staten, in vergadering bijeen op maandag 3 oktober 2016, bij de bespreking van voordracht convenant versterken samenwerking Metropoolregio Amsterdam (MRA)

Constaterende dat:

- Een goed en efficiënt functionerende Metropoolregio Amsterdam niet alleen voor Noord-Holland maar voor heel Nederland van groot belang is;
- Binnen de MRA verschillende bestuursorganen samenwerken;
- Net als Gedeputeerde Staten van Noord-Holland Provinciale Staten van Noord-Holland niets voelen voor een gemeenschappelijke regeling;
- De basisaanvliegroute van het convenant kan rekenen op brede steun van Provinciale Staten.

Overwegende dat:

- Het voor het functioneren van de verschillende Gemeenteraden en Provinciale Staten binnen de MRA regio van belang is dat de verschillende bestuursorganen kunnen meebeslissen over prioritering van de activiteiten;
- Provinciale Staten van Noord-Holland bijtijds worden meegenomen in de verantwoording van de activiteiten en eventuele bijstelling van projecten van provinciaal belang en/of waar Noord-Holland als medefinancier optreedt;
- Een convenant – bijvoorbeeld met het voorstel voor een beslissingstermijn van 8 weken - niet tot doel kan hebben de vergaderorde van Provinciale Staten vast te leggen, noch in de plaats kan treden van bevoegdheden van Provinciale Staten.

Besluiten:

- Het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland te verzoeken om in overleg met de regiegroep te bekijken hoe recht kan worden gedaan aan de wens van Provinciale Staten om voldoende ruimte te behouden bij het beslissen over prioritering en verantwoording van de activiteiten van provinciaal belang binnen de MRA;
- Hiertoe de voorzitter van en Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Noord-Holland te verzoeken om voor 1 januari 2017 met een voorstel te komen over hoe de voorbereiding van afstemming en besluitvorming binnen de MRA ingebed kan worden in de vergaderorde van Provinciale Staten.

En gaan over tot de orde van de dag.

Adnan Tekin (PvdA)

Hein Struben (D66)

Femke Lagerveld (VVD)

Heleen Keur - Polman (CDA)

M46 A / 03-10-2016

(Agpt 14)

PvdA NOORD-HOLLAND

SP

AANGENOMEN

Noord-Holland D66

PARTIJ voor DE DIEREN STATENFRACTIE NOORD-HOLLAND

GROENLINKS ZIN IN DE TOEKOMST

Ouderenpartij NH Sinds 1995

Motie bescherming Waddenzee

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016
ter behandeling van het Investeringskader Waddengebied 2016-2026,

Constateren dat:

- In het investeringskader Waddengebied 2016-2026 één van de majeure projecten de Waddenzee betreft.
- Er naast economie veel aandacht is voor ecologie.
- De hoofdopgave voor de Waddenzee betreft het herstellen van het bodemleven en het bevorderen van een compleet voedsel web.

Overwegende dat :

- De Waddenzee sinds 2009 is aangewezen als Werelderfgoed.
- Het hier één van de grootste waddengebieden ter wereld betreft.
- De Nederlandse Waddenzee een beschermd natuurmonument is.
- Het daarom een uniek alsook kwetsbaar gebied betreft.
- Wij daarmee als Provincie een bijzondere verantwoordelijkheid hebben.
- Het daarom verdient dat wij zuinig zijn op dit gebied en het zullen beschermen tegen schadelijke invloeden.
- Olie- gas- en zoutwinning negatieve gevolgen heeft, met name voor de bodemdaling.
- Dit niet past binnen de doelstellingen van het Waddenfonds en in strijd is met de doelstelling van de Provincies (pagina 5): het versterken en optimaal kunnen beleven van de fysieke en ecologische kwaliteiten van het waddengebied.

gehoord de discussie;

~~Verzoeken het College van Gedeputeerde Staten om:~~ verzoeken het college van GS

- ~~Zich uit te~~ spreken ~~tegen~~ richting deze schadelijke activiteiten en, in overleg met de drie Waddenprovincies, alles in het werk te stellen passend binnen de rol, verantwoordelijkheid en positie om dit gebied hier tegen te beschermen.

PS

En vermoeden dit standpunt van PS.

- ~~Dit beleid~~ uit te dragen in het bestuur van het Regie College Waddengebied en daarmee optimale invloed uit te oefenen om deze schadelijke activiteiten te voorkomen dan wel voor zover mogelijk te stoppen.

En gaan over tot de orde van de dag.

Rina van Rooij (PvdA)

Anna de Groot (SP)

Fred Kramer (Groen Links)

Wim Bakker (D66)

Linda Vermaas (PvdD)

Michel Klein (ChristenUnie-SGP)

M 50 / 03-10-2016 (agd 20)

PvdA NOORD-HOLLAND D66 VVD CDA Ouderenpartij NH Sinds 1995

AANGENOMEN

Motie veiligheidssituatie Petten

Provinciale Staten, in vergadering bijeen op maandag 3 oktober 2016, bij de interpellatie over de actuele veiligheidssituatie in en rondom Petten

Constaterende dat:

- De afgelopen periode veel verontruste berichten over de actuele veiligheidssituatie in en rondom Petten het nieuws hebben gehaald;
- Veel van deze berichten zonder enige duiding en uitleg vanuit de landelijke overheid tot Noord Hollanders komen;
- Ook berichten vanuit anonieme bronnen het nieuws halen;
- Hierdoor direct betrokkenen in en rondom Petten zoals bewoners, bedrijven en gemeenten zich steeds meer zorgen maken over hun veiligheid en daardoor steeds meer in onzekerheid moeten leven en werken;
- De overheid weinig tot geen informatie verstrekt aan Noord Hollanders over de veiligheidssituatie in en rondom Petten;
- Het staand rijksbeleid is dat het kernafval in Petten centraal in Nederland (Borssele) wordt opgeslagen;
- In 2012 Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Noord Holland hebben medegedeeld dat in 2017 het kernafval verwijderd zal zijn richting Borssele;
- In 2012 Provinciale Staten een principebesluit hebben genomen inzake Pallas waarbij een van de argumenten was om hiermee in te stemmen was dat hoogwaardige werkgelegenheid behouden blijft voor (de kop van) Noord Holland;

Overwegende dat:

- Draagvlak bij bevolking en betrokken regionale en lokale overheden van cruciaal belang zijn voor de "licence to operate" voor de huidige nucleaire installatie en de beoogde nieuwe installatie;
- Vertrouwen en begrip van de belangen van de betrokken lagere overheden en de bevolking op het gebied van veiligheid en werkgelegenheid van groot belang zijn;
- De besluiten van het Kabinet om wel een geld bedrag aan de huidige operatie toe te kennen maar niet de garantie te geven dat in 2017 het kernafval verwijderd is in Petten ter bewerking in Borssele;
- De onderliggende oorzaak van de problemen bij NRG door lage prijzen van isotopen niet is weg genomen en het Kabinet tot op heden er niet in geslaagd is om prijsdumping dan wel aan overcapaciteit iets te doen wat de business case van Pallas onder druk zet;
- Dit ook onzeker maakt voor toekomstige werkgelegenheid in de nucleaire tak van ECN;
- Het splitsen van duurzaamheidskennistak van ECN van de nucleaire tak om de duurzaamheidstak onder te brengen grote gevolgen heeft voor de arbeidsmarkt, bedrijvigheid en onderwijs in de regio waarmee het Kabinet zich niet laat zien als betrokken partner;
- Het daarom onwenselijk is dat de duurzaamheidstak weg gaat uit het Noorden van onze Provincie.

Verzoeken Gedeputeerde Staten:

- Om bij het Kabinet erop aan te dringen om z.s.m. een informatiecampagne te starten voor direct betrokkenen in en rondom Petten en hen daarbij maximaal en actief te informeren over de actuele veiligheidssituatie;
- Om zo spoedig mogelijk een brief te sturen aan de leden van de 2e Kamer en het Kabinet en hen erop te wijzen dat het centraal opslaan van kernafval staand rijksbeleid is en het Kabinet te vragen op welk termijn het kernafval verplaatst gaat worden naar Borssele en een kopie van deze brief en het antwoord van het Kabinet te sturen aan Provinciale Staten;
- Om alles te doen wat nodig is om het Kabinet te bewegen te doen wat ze moeten doen (veiligheid en markttechnische continuïteit te borgen van de huidige en beoogde installatie) en zorgdragen dat kennis en werkgelegenheid voor de nucleaire en niet nucleaire activiteiten voor Noord Holland bewaard blijven.

En gaan over tot de orde van de dag.

Adnan Tekin (PvdA)

Flip de Groot (D66)

Marco Wiesehahn (VVD)

Heleen Keur - Polman (CDA)

Jth. Leever
OP-NH

O.A.C. de Mey
50 Plus

Aangehouden

M 39 / 03-10-2016
VR (Agpt 2)

50 PLUS

Motie vreemd aan de orde van de dag inzake het bouwplan van de heer Oosterbaan, voor de bouw van 3 c.q. 6 woningen aan Overleek, plangebied sectie F, nr. 63, gelegen in het buitengebied van Monnickendam

Provinciale Staten, bijeen in vergadering op maandag 3 oktober 2016

Overwegende dat:

- de heer Oosterbaan rond oktober 2015 een bouwplan heeft ingediend bij de Stuurgroep in het kader van de pilot Waterland voor de bouw van 3 c.q. 6 woningen aan Overleek, sectie F, nr 63, gelegen in het buitengebied van Monnickendam;
- de Stuurgroep weigert het bouwplan in behandeling te nemen en de heer Oosterbaan blijft verwijzen naar de gemeente Waterland;
- de gemeente Waterland de heer Oosterbaan met zijn bouwplan blijft verwijzen naar de Stuurgroep voor behandeling ervan;
- in 2012 er een bestuursakkoord is getekend door het Rijk, de Provincie NH en de gemeenten Wormerland, Landsmeer, Waterland, Oostzaan, stadsdeel Amsterdam Noord, Edam-Volendam en Purmerend om toch woningbouw onder strikte voorwaarden mogelijk te maken in de Rijks bufferzone Amsterdam-Purmerend, onder de noemer pilot Waterland;
- de pilot Waterland de bouw van 740 woningen inhield bij de entree van Volendam, 35 woningen bij Bennewerf te Marken en 100 losse woningen op nader te bepalen locaties;
- de pilot Waterland nog steeds van kracht is en niet is ingetrokken;
- de pilot Waterland moet bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied mede door afdracht van gelden per woning en die te besteden aan groen en recreatieprojecten;
- woningbouwplannen dienen te voldoen aan het Rijksbufferzonebeleid, de Structuurvisie tot 2040 en de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie voor zover van toepassing;
- in het gesloten bestuursakkoord er speciale ruimtelijke procedures zijn afgesproken voor de behandeling van een van voornoemde 3 bouwplannen inhoudende: o.a. dat een bouwaanvraag voor het ontwikkelen van 1 of meer losse woningen woningen wordt ingebracht in de Stuurgroep;
- de afgesproken procedure conform het bestuursakkoord gevolgd dienen te worden, aangezien gemeenten hun mandaat om zelf bouwplannen te beoordelen o.g.v. de WRO hebben afgestaan aan de Stuurgroep, middels genomen besluiten door gemeenteraden;
- onderhavig bouwinitiatief in de vorm van een discussienota is behandeld in de commissie RWW van 19 september jongstleden en dat naar aanleiding van een

meningsverschil over taakverdeling tussen gemeenten en de Stuurgroep met spoed een schriftelijk antwoord werd beloofd hieromtrent door Gedeputeerde Staten;
- het antwoord vrijdagmiddag 30 september 2016 laat in de middag naar de fractie 50PLUS is verstuurd en luidt: "Dat op het bestuursakkoord voor de pilot Waterland zoals deze door partijen is ondertekend door 2011 ook de Wro van toepassing is. In deze wet is bepaald dat de gemeenten het bevoegde gezag zijn om bestemmingsplannen vast te stelen of omgevingsvergunningen te verlenen voor bouwplannen op hun grondgebied. De Stuurgroep kan een bouwinitiatief beoordelen maar het is uiteindelijk de bevoegdheid van de gemeente zelf om voor hun grondgebied een bestemmingsplan vast te stellen of omgevingsvergunnnig te verlenen voor een bouwplan";
- het antwoord van Gedeputeerde er één is van de bekende weg, des te meer omdat in het bestuursakkoord niet staat aangegeven dat de Wro altijd prevaleert;
- het logisch is dat er geen verwijzing naar de Wro staat in het bestuursakkoord, want waarom zouden er anders met het Rijk, gemeenten en provincies afspraken zijn gemaakt, als de Wro immers altijd prevaleert?;
- dat zou betekenen dat de betrokken partijen naar eigen goeddunken gemaakte afspraken niet na hoeven te komen;
- het ondertekende bestuursakkoord met daarin verwoord specifieke te volgen ruimtelijke procedures, is juist gemaakt om toch nog bouwinitiatieven mogelijk te maken in de Rijksbufferzone. Nut en noodzaak behoeven bij deze procedures niet te worden aangetoond;
- haast geboden is, aangezien de volgende Stuurgroep vergadering bijeenkomt op 6 oktober 2016, de heer Oosterbaan al ruim 1 jaar van het kastje naar de muur wordt gestuurd en de heer Oosterbaan op grond van eerder gemaakte afspraken recht heeft op behandeling van zijn bouwaanvraag en afwijzing ervan plaats dient te vinden op juiste en juridische gronden;
- het niet willen behandelen van de bouwaanvraag van de heer Oosterbaan door de Stuurgroep onbehoorlijk bestuur is of gaat worden.

Roept Gedeputeerde Staten op om:

Gezien het voorgaande, dat de voorzitter van de Stuurgroep gedeputeerde mevrouw J. Geldhoff de Stuurgroep meedeelt, in de vergadering die bijeenkomt op 6 oktober a.s., het reeds in bezit hebbende bouwinitiatief van de heer C.G. Oosterbaan aan Overleek, plangebied sectie F, sectie nr 63, gelegen in het buitengebied van Monnickendam met onmiddellijke ingang in behandeling te nemen, conform de afgesproken procedures in het ondertekende bestuursakkoord dat nog steeds van kracht is.

En gaat over tot de orde van de dag.

Olga de Meij (50PLUS)

A10 / 03-10-2016
(ingetrokken) (Agpt 11)

GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

Amendement "Afbouwen subsidierelatie Cultuurcompagnie NH"

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 3 oktober 2016, ter bespreking van het Beleidskader Cultuurbeleid 2017-2020, Cultuur in Ontwikkeling

Besluiten aan het ontwerpbesluit het volgende toe te voegen;

- De boekjaarsubsidie aan de Cultuurcompagnie Noord-Holland (CCNH) niet stop te zetten per 1 januari 2017 maar af te bouwen over een periode van twee jaar en hen in 2017 500.000 euro en in 2018 2018 250.000 euro te betalen;
- Deze middelen beschikbaar te stellen uit de reserve EXIN-H

Toelichting

Er is de afgelopen jaren door de provincie Noord-Holland 30% bezuinigd is op de structurele cultuuruitgaven (van 14,2 miljoen euro naar 10 miljoen euro). Als gevolg hiervan heeft de Cultuurcompagnie Noord-Holland (CCNH) een ingrijpende reorganisatie moeten doorvoeren. Als gevolg van die reorganisatie is de organisatie teruggegaan van 38 naar 8 medewerkers en zijn onderdelen ervan verzelfstandigd.

In de op 23 mei 2016 vastgestelde Kadernota is uitgesproken dat de CCNH "op termijn" geen vaste subsidierelatie meer zal hebben met de provincie (pagina 16). Tegelijkertijd was de CCNH opgenomen in de lijst van uitvoeringsorganisaties in bijlage 2 bij de nota. Terwijl bij de Monumentenwacht expliciet was aangegeven dat hun boekjaarsubsidie zou stoppen was dat bij de CCNH niet het geval. Op basis van deze informatie kon PS en de CCNH niet bevroeden dat GS voornemens was de boekjaarsubsidie per 1 januari 2017 in zijn geheel stop te zetten. Sterker nog, uit alles spreekt dat deze over een langere termijn zou worden afgebouwd.

Wij zijn van mening dat het uit het oogpunt van behoorlijk bestuur niet aangaat om de boekjaarsubsidie per direct stop te zetten. Vandaar dat wij voorstellen deze gefaseerd af te bouwen conform het voorstel zoals hierboven beschreven.

GroenLinks Noord-Holland
Alwin Nietbrink

Partij voor de Dieren

A 11 / 03 - 10 - 2016
(ingetrokken)
(vervangen)

GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

Amendement "Incidentele subsidie Stichting CultureBase"

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 3 oktober 2016, ter bespreking van het Beleidskader Cultuurbeleid 2017-2020, Cultuur in Ontwikkeling

Besluiten aan het ontwerpbesluit het volgende toe te voegen;

- Aan Stichting CultureBase in 2017 een incidentele projectsubsidie toe te kennen van 100.000 euro;
- Deze middelen beschikbaar te stellen uit de reserve EXIN-H

Toelichting

Er is de afgelopen jaren door de provincie Noord-Holland 30% bezuinigd is op de structurele cultuuruitgaven (van 14,2 miljoen euro naar 10 miljoen euro). Als gevolg hiervan heeft de Cultuurcompagnie Noord-Holland (CCNH) een ingrijpende reorganisatie moeten doorvoeren. Als gevolg van die reorganisatie is de organisatie teruggegaan van 38 naar 8 medewerkers en zijn onderdelen ervan verzelfstandigd. Eén van die verzelfstandigde onderdelen is Stichting CultureBase. CultureBase zorgt voor promotie van grote en kleine cultuurinstellingen en evenementen in heel Noord-Holland. Het is de Stichting gelukt om in één jaar tijd 320 betalende partners te werven.

Wij zijn onder de indruk van de inspanningen van CultureBase en zien graag dat zij in 2017 de organisatie en haar netwerk verder uitbouwen. Om die reden stellen wij PS voor hen in 2017 een incidentele projectsubsidie beschikbaar te stellen ter grootte van 100.000 euro.

GroenLinks Noord-Holland
Alwin Hietbrink

Partij voor de Dieren

A12/3-10-2016

(Agpt 13) (ingetrokken)

Agendapunt 13

Amendement convenant versterken samenwerking metropoolregio Amsterdam (MRA)

Provinciale Staten van Noord-Holland bijeen in vergadering op maandag 3 oktober 2016, gelezen de Voordracht nr. 61 Convenant versterken samenwerking Metropoolregio Amsterdam,

Overwegende dat:

- er een concept convenant ter bespreking voorligt over de bestuurlijke samenwerking in de metropoolregio Amsterdam (MRA);
- in de MRA momenteel 32 gemeenten, twee provincies en de stadsregio samenwerken aan ruimtelijke ontwikkeling, wonen, economie en verkeer en vervoer, omdat deelregio's niet altijd een passende schaal bieden voor de opgaven die er liggen;
- het concept convenant een van de acties uit de 'Ruimtelijke economische Actie Agenda 2016-2020 is;
- het kabinet de Stadsregio Amsterdam per 1 januari 2015 heeft afgeschaft;
- de Stadsregio Amsterdam nog onder de huidige naam blijft opereren t.a.v. het regionaal verkeer- en vervoer, totdat de nieuwe Vervoerregio zal zijn opgericht;
- de MRA agenda het inhoudelijk kader biedt voor samenwerking en versterking nodig is van de governance en de financiering;
- de provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat de huidige overlegplatforms met wethouders uit de deelnemende gemeenten voor economie, ruimte en bereikbaarheid de inhoudelijke pijlers blijven onder de samenwerking op basis van vrijwilligheid;
- de provincie ook zeker een bijdrage moet blijven leveren door actief betrokken te blijven bij de samenhang van de MRA;
- er een voorstel wordt uitgewerkt voor de oprichting van een klein ondersteunend bureau dat gebruik maakt van de gemeente Amsterdam ook qua rechtspersoonlijkheid;
- van de provincie Noord-Holland een extra bijdrage wordt gevraagd van € 1.045.338,-;
- de financiering van de MRA samenwerking voorheen niet inzichtelijk genoeg was, maar dat ook in het nieuwe financieringsvoorstel nergens een deugdelijke onderbouwing blijkt uit de stukken die de extra verhoging van betaling van € 1.045.338,- vanuit de provincie Noord-Holland legitimeert.

Besluit:

- Geen extra bedrag van € 1.045.338,- ter beschikking te stellen ter versterking van de samenwerking van de MRA, maar een maximaal extra bedrag ter beschikking te stellen vanuit de provincie Noord-Holland van € 500.000,- en dat binnen de MRA het resterende bedrag onder de rest van de deelnemende partijen gevonden dient te worden;
- In de antwoordbrief met de zienswijze van GS en PS de volgende tekst op te nemen: "Noord-Holland gaat niet akkoord met de voorgestelde financieringsconstructie ter versterking van de samenwerking van de MRA en wil de extra bijdrage van de provincie Noord-Holland vanaf 2017 maximeren tot € 500.000,-, in plaats van de voorgestelde € 1.045.338,-. Het resterende bedrag dient onder de rest van de deelnemende partijen binnen de MRA gevonden te worden."

En gaat over tot de orde van de dag.

Olga de Meij (50PLUS)

Ohr. J. Leven oavc.

A13A/03-10-2016
(Agpt 15)
(Verwerpen)

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

GROEN LINKS
NOORD-HOLLAND

Amendement evenwichtige samenstelling FBE

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op maandag 3 oktober 2016, ter behandeling van de voordracht Vaststellen verordeningen Wet natuurbescherming,

besluiten in de Verordening faunabeheer Noord-Holland:

- "artikel 2.2 Bestuurssamenstelling:
  1. In het bestuur van een faunabeheereenheid zit ten minste een vertegenwoordiger vanuit ieder van de volgende collectieven van jachthouders of jachtaktehouders werkzaam binnen het werkgebied van de betreffende faunabeheereenheid: a. agrariërs; b. particuliere grondeigenaren; c. terreinbeherende organisaties; d. verenigingen van jagers.
  2. Een faunabeheereenheid nodigt in ieder geval de volgende organisaties uit bij haar vergaderingen aanwezig te zijn en hen te adviseren: a. Dierenbescherming; b. Faunabescherming; c. Vogelbescherming."

te vervangen door de tekst:

1. "artikel 2.2 Bestuurssamenstelling: Het bestuur van de faunabeheereenheid bestaat uit een gelijke verdeling van maatschappelijke organisaties, terreinbeherende organisaties en particuliere grondeigenaren (inclusief agrariërs)."

<u>Toelichting</u>
De nieuwe Wet Natuurbescherming (WN) legt de bevoegdheid om regels te stellen omtrent de samenstelling van de FBE bij Provinciale Staten. In de Flora en faunawet (FFW) was bepaald dat alleen jachthouders lid van de FBE konden zijn. Deze nieuwe wet maakt daar dus een einde aan. Ook wetenschappers, wetenschappelijke instellingen en maatschappelijke organisaties kunnen met de nieuwe wet deel uit maken van de FBE. Een brede, evenwichtige samenstelling van de FBE is van belang. Het idee achter de wet is dat de maatschappelijke noodzaak bepaalt of er geschoten moet worden, en niet het belang van de jager.

A14 / 03-10-2016
(Agod 15)
(Verwaarpen)

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

GROEN LINKS
NOORD-HOLLAND

Amendement intrinsieke waarde van het dier

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling van de Verordening faunabeheer Noord-Holland;

besluiten in bovengenoemde verordening:

aan Artikel 3.1 Doelstelling faunabeheerplan toe te voegen onderstaande extra bepaling:

Een faunabeheerplan bevat: "d. de erkenning van de intrinsieke waarde van het dier"

Toelichting
De wet erkent de intrinsieke waarde van de natuur (artikel 1.10). Het betreft de intrinsieke waarde van de natuur in al haar verschijningsvormen. Hiermee erkent de wet de intrinsieke waarde van elk individueel dier, zo blijkt uit het Memorie van Antwoord.

Deze doelbepaling zou opgenomen moeten worden in de statuten van de FBE en de faunabeheerplannen. Daarmee wordt voor de FBE duidelijk hoe zij dieren moeten waarderen bij het schrijven van de faunabeheerplannen. De FBE kan verantwoording daarover afleggen door een paragraaf hieraan te wijden in de faunabeheerplannen. Daarnaast biedt het in ingewikkelde zaken ook een toetssteen voor een rechter. Hierom pleitte professor Bastmeier in de hoorzitting over de wet in de Tweede Kamer ook voor het opnemen van de intrinsieke waarde van de natuur in de wet. Dit is ook gebeurd en het zou eveneens goed deze op te nemen in de verordening.

A15 | 03-10-2016
(Agp² 15)
(Uitwisseling)

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

GROEN LINKS
NOORD-HOLLAND

Amendement eisen faunabeheerplan effectiviteit

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op maandag 3 oktober 2016, ter behandeling van de voordracht Vaststellen verordeningen Wet natuurbescherming,

besluiten in de Verordening faunabeheer Noord-Holland een nieuw artikel 3.7 toe te voegen met de volgende tekst:

"artikel 3.7 Effectiviteit maatregel:
Bij de beoordeling van het faunabeheerplan maakt Gedeputeerde Staten per diersoort een integrale afweging van de kosten en baten van de voorgedragen maatregelen."

Toelichting
In de discussienota 'Dieren dichtbij: Faunabeleid in Provinciale Staten' van de Partij voor de Dieren is de aanbeveling gedaan om een integrale afweging van de kosten en baten van de maatregelen in een faunabeheerplan te eisen. Het is goed denkbaar dat een maatregel een marginaal betere bescherming van wettelijke belangen oplevert, maar de belangen van dieren ernstig aantast. Zo werd de provincie onlangs teruggefloten door de rechter omdat zij een ontheffing had verleend voor het afschieten van smienten, terwijl er geen schade in dat gebied door smienten was vastgesteld. Indien er wel 100 euro schade was vastgesteld, dan lijkt dat geen goede reden om duizenden dieren dood te schieten. Uiteindelijk moet er een afweging plaatsvinden wat de maatregel kost en oplevert voordat de ontheffing wordt verleend.

GS heeft de aanbeveling ontraden met de volgende motivering: "Wij ontraden deze suggestie. Wij zien het als een taak van de algemene democratie, dus Gedeputeerde Staten, niet de faunabeheereenheid, om de afweging te maken tussen maatschappelijke baten en lasten bij de beoordeling van ontheffingsaanvragen." Indiener volgt de motivering van GS en ziet dan ook graag dat de taak om tot een afweging te komen duidelijk in de verordening wordt opgenomen. Het vastleggen van deze afwegingsverplichting borgt per diersoort de zorgvuldige en integrale afweging van de kosten en baten van de maatregelen in een faunabeheerplan.

A16/03-10-2016
(Agpt 16)
(Verwijzen)

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

Amendement beëindigen van jacht zonder noodzaak

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling van de Verordening faunabeheer Noord-Holland;

besluiten in bovengenoemde verordening:
- "artikel 3.4.4 Eisen aan een faunabeheerplan – uitoefening jacht
Onverminderd artikel 3.4.1 bevat een faunabeheerplan, met betrekking tot de uitoefening van de jacht, tevens:
a. kwantitatieve gegevens over de populatieontwikkeling van de diersoorten ten aanzien waarvan de uitoefening van de jacht plaatsvindt;
b. een overzicht van de gerealiseerde afschotgegevens per diersoort in de looptijd van het voorgaande faunabeheerplan."

te vervangen door de tekst:

"Artikel 3.4.4 Eisen aan faunabeheerplan – uitoefening jacht
Onverminderd artikel 3.4.1 bevat een faunabeheerplan, met betrekking tot de uitoefening van de jacht, tevens:

a. een beschrijving van de wijze waarop de planmatigheid en de coördinatie van de uitvoering van de jacht is gewaarborgd;
b. kwantitatieve gegevens over de populatie van de diersoorten ten aanzien waarvan sprake is van jacht door grondgebruikers met inbegrip van gegevens over de aanwezigheid van de populaties in het betrokken gebied gedurende het jaar;
c. een onderbouwing van de noodzaak van jacht van de in onderdeel b bedoelde diersoorten, waaronder een onderbouwing van de schade aan de belangen als bedoeld in artikel 3.1 van deze verordening;
d. een beschrijving van de mate waarin de in onderdeel c bedoelde belangen in de 6 jaren voorafgaand aan het ter goedkeuring indienen van het faunabeheerplan zijn geschaad;
e. per diersoort en gewas een beschrijving van de handelingen die in de 6 jaren voorafgaand aan het ter goedkeuring indienen van het faunabeheerplan, zijn verricht om het schaden van de in onderdeel b bedoelde belangen te voorkomen, alsmede, voor zover daarover redelijkerwijs kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een beschrijving van de effectiviteit van die handelingen;
f. een beschrijving van de gunstige staat van instandhouding en hoe deze gewaarborgd wordt;
g. per diersoort een beschrijving van de aard, omvang en noodzaak van de handelingen die zullen worden verricht om de schade zoals bedoeld in onderdeel c te voorkomen dan wel te beperken;
h. voor zover daarover kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een onderbouwde inschatting van de verwachte effectiviteit van de in onderdeel g bedoelde handelingen;
i. een beschrijving van de wijze waarop de effectiviteit van de voorgenomen handelingen zal worden bepaald;
j. een beschrijving van de plaatsen in het werkgebied van de faunabeheereenheid waar en de perioden in het jaar waarin de in onderdeel g bedoelde handelingen zullen plaatsvinden;

k. een gestructureerd plan waarin de inzet van passende en doeltreffende preventieve maatregelen wordt beschreven waarmee schade wordt voorkomen."

Toelichting

De wet erkent de intrinsieke waarde van de natuur (artikel 1.10). Het betreft de intrinsieke waarde van de natuur in al haar verschijningsvormen. Daarmee erkent de wet de intrinsieke waarde van elk individueel dier. Het doodschieten van een dier zonder nut of noodzaak gaat volledig voorbij aan deze intrinsieke waarde. Waar bij het beheer van populaties op basis van een ontheffing en vrijstelling nut en noodzaak dient te worden aangetoond, is dit voor haas, konijn, fazant, wilde eend en houtduif niet het geval. Deze dieren mogen gedood worden voor het plezier van de jager. Dit is niet meer van deze tijd. De wet natuurbescherming biedt de mogelijkheid om nadere eisen te stellen aan een faunabeheerplan. Indiener wil dat de voorwaarden die gelden voor ontheffing en vrijstelling ook voor jacht laten gelden. Indiener wil dat gekozen wordt voor een beleid dat jachtvrij is.

A1D/03-10-2016
(Agpt 15)
(Verrwoorden)

Amendement cijfermatige rapportages

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016, ter behandeling van de WNB, **Verordening Faunabeheer**

15A

besluiten

in artikel 2,4 in de verordening faunabeheer Noord-Holland in de volgende passage

"Het jaarlijks verslag van een faunabeheereenheid in ieder geval de volgende gegevens bevat:
...
b. cijfermatige rapportages van de toepassing van preventieve en alternatieve middelen;

het woord cijfermatig te schrappen.

en gaan over tot de orde van de dag.

Willemien Koning (CDA)
Andrea van Hooijen

Motivatie:

- Het is nagenoeg onmogelijk om de inzet van elk preventief middel cijfermatig te onderbouwen.
- Grondgebruikers hier onaanvaardbaar veel tijd aan zouden moeten besteden.
- Grondgebruikers op dit ogenblik niet hoeven te rapporteren.
- Alleen bij een verzoek om schadevergoeding tot heden gevraagd werd om een rapportage.
- Een rapportage met omschrijving van de ingezette preventieve middelen voldoende inzicht zal bieden.

Besluit:
Het woord cijfermatig uit artikel 2.4 te schrappen.

Willemien Koning

A1g / 03-10-2016
(Agpt 15)
(Wijziging)

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

GROEN LINKS
NOORD-HOLLAND

Amendement geen dodelijke vrijstellingen

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling van de Verordening vrijstellingen Noord-Holland;

besluiten in bovengenoemde verordening:

bijlage 2 te schrappen.

Toelichting
Dit amendement regelt dat de bijlage 2, waarin soorten staan vermeld die middels een vrijstelling gedood mogen worden, wordt geschrapt. Het gevolg is dat het doden van dieren niet meer met een vrijstelling, maar altijd met een ontheffing moet worden gereguleerd. De vrijstelling levert geen maatwerk. Dit is niet te rijmen met het uitgangspunt van bescherming van individuele dieren. De maatregel leidt niet tot inventief oplossen van problemen. Immers, als de bescherming van dieren opzij wordt gezet en afschot snel mogelijk wordt gemaakt, is er geen stimulans om tot een slimme, diervriendelijke oplossing te komen.

Daarnaast moet het doden van dieren altijd maatwerk zijn en als laatste redmiddel worden ingezet. De vrijstelling is een grofmazig instrument dat ook ingezet kan worden als er geen dreigende schade is. Indieners zijn van mening dat het onwenselijk is om dieren te doden zonder noodzaak.
Ten derde is er geen degelijke rechtsgang mogelijk tegen een vrijstellingsverklaring, maar wel tegen een ontheffing. De diverse ontheffingen die zijn vernietigd door de rechter dienen niet gerepareerd te worden door er vrijstellingen van de maken en de toets van de rechter te voorkomen, maar door de onderbouwing (indien mogelijk) te verbeteren.

A 20/03-10-2016
(Agpt 15)
(Verwijzen)

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

GROEN LINKS
NOORD-HOLLAND

Amendement bemesten zonder vergunning

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling van de Verordening Natura 2000-gebieden Noord-Holland;

besluiten in bovengenoemde verordening:
- artikel 2 lid 1 sub b te schrappen.

Toelichting
In de wet is het verboden zonder vergunning projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen (art. 2.7 Wnb).

Artikel 2 lid 1 sub b van de Verordening Natura 2000-gebieden maakt het mogelijk dat voor het op of in de bodem brengen van meststoffen geen vergunning nodig is. Nederland kent als gevolg van een grote veestapel een mestoverschot dat zorgt voor een overmatige uitstoot van ammoniak en broeikasgassen en voor grote schade aan natuur en milieu.
In het bijzonder kwetsbare habitats kunnen met deze vrijstelling ernstig beschadigd worden, omdat het toegestaan wordt om mest in de nabije omgeving van bijvoorbeeld het kwetsbare veenmosrietland te injecteren. Via het grondwater komt dit snel in de natuur terecht en is veel provinciaal gefinancierd beheerwerk zinloos. Overwegende dat Natura-2000 gebieden extra beschermd moeten worden tegen de negatieve gevolgen van bemesting wensen indieners artikel 2 lid 1 sub b te schrappen.

M 38 / 03-10-2016
VR (Agpt 2)

(Meerwijpen)

MOTIE vreemd aan de orde van de dag

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten in vergadering bijeen op 3 oktober 2016,

Constaterende dat
-voor morgen, de 4e oktober, een aandeelhoudersvergadering is uitgeschreven van Recreatie Noord-Holland NV;
-een van de agendapunten het voordragen voor ontslag van de directeur betreft;
-de provincie de enige aandeelhouder is van genoemde NV;
-de provincie in antwoord op de eerder gestelde (schriftelijke) vraag of de provincie het ontslagrecht wellicht heeft gemandateerd, verwijst naar het Burgerlijk Wetboek 2 en de statuten van de NV, ofwel geen direct antwoord geeft;
-blijkens art. 14.2 van de statuten van Recreatie Noord-Holland NV bestuurders door de algemene vergadering van aandeelhouders worden benoemd dan wel ontslagen (zie bijlage 1);
-blijkens art 158.10 en 268.10 van het Burgerlijk Wetboek 2 een algemene aandeelhoudersvergadering ten allen tijde een eventueel afgegeven mandaat kan herroepen (zie bijlage 2);

Overwegende dat
-genoemde directeur bij genoemde NV een lange staat van dienst heeft;
-genoemde directeur tot en met in ieder geval eind 2015 goed en gewaardeerd werk heeft verricht, gezien de jaarverslagen;
-de provincie blijkens de antwoorden op de eerder gestelde schriftelijke vragen over deze zaak niet aan eigen oordeelsvorming doet, maar zich verlaat op wat de raad van commissarissen vindt;
-bij het beëindigen van een werkrelatie het zorgvuldigheidsbeginsel altijd in acht genomen dient te worden;

Besluit
GS op te dragen bij de vergadering van de aandeelhouders het standpunt in te nemen dat bemiddeling op dit moment de voorkeur verdient boven ontslag;
GS op te dragen er bij genoemde vergadering op aan te dringen dan wel te eisen dat er een mediator van buiten de provincie wordt aangesteld.

En gaan over tot de orde van de dag.

Carlien Boelhouwer (SP)
Bram van Liere (PvdD)
Dannij van der Sluijs (PVV)
Olga de Meij (50 plus)

Bijlage 1

Uit: Statuten Recreatie Noord-holland:

---------- Bestuur en toezicht op het bestuur. ----------
----------Artikel 14. ----------

1 De vennootschap heeft een bestuur, bestaande uit een door de algemene vergadering van aandeelhouders te bepalen aantal van één of meer bestuurders. ----------

2 Bestuurders worden door de algemene vergadering benoemd en ontslagen. ---
3. De raad van commissarissen kan te allen tijde bestuurders schorsen. ----------
4. Het bestuur is belast met het besturen van de vennootschap onder toezicht van de raad van commissarissen. ----------
De algemene vergadering is -onverminderd het bepaalde in artikel 16- bevoegd bij een daartoe strekkend besluit, besluiten van het bestuur aan haar voorafgaande goedkeuring te onderwerpen. Die besluiten dienen duidelijk te worden omschreven en schriftelijk aan het bestuur te worden meegedeeld.----

Bijlage 2

Artikel 147
Bevoegdheid bestuurder te schorsen

1.Tenzij bij de statuten anders is bepaald, is de raad van commissarissen bevoegd iedere bestuurder te allen tijde te schorsen.

2.De schorsing kan te allen tijde door de algemene vergadering worden opgeheven, tenzij de bevoegdheid tot benoeming van de bestuurders bij de raad van commissarissen berust.

Artikel 158
De vennootschap heeft een raad van commissarissen

10. De algemene vergadering kan de bevoegdheid die haar volgens lid 5 toekomt voor een door haar te bepalen duur van telkens ten hoogste twee achtereenvolgende jaren, overdragen aan een commissie van aandeelhouders waarvan zij de leden aanwijst; in dat geval doet de raad van commissarissen aan de commissie de mededeling bedoeld in lid 5. De algemene vergadering kan te allen tijde de overdracht ongedaan maken.

Artikel 162

Raad van commissarissen benoemt de bestuurders

De raad van commissarissen benoemt de bestuurders der vennootschap; deze bevoegdheid kan niet door enige bindende voordracht worden beperkt. Hij geeft de algemene vergadering kennis van een voorgenomen benoeming van een bestuurder der vennootschap; hij ontslaat een bestuurder niet dan nadat de algemene vergadering over het voorgenomen ontslag is gehoord. Het tiende lid van artikel 158 is van overeenkomstige toepassing.

M 40/03-10-2016
(Agpt 11)

De motie die wij daarvoor hebben opgesteld luidt als volgt:

(Ingetrokken)

Provinciale Staten, in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter bespreking van het beleidskader Cultuur in ontwikkeling,

constaterende dat

- er wordt voorgesteld de 4 miljoen euro die bij het coalitieakkoord is vrijgemaakt voor een herbestemmingsimpuls cultureel erfgoed toe te voegen aan het Noord-Hollands Fonds voor monumenten, een fonds van 5,1 miljoen euro voor monumenten in NH binnen het Nationaal Restauratiefonds, zodat er een fonds van 9 miljoen euro ontstaat
- deze middelen worden aangewend voor laagrentedragende leningen ter dekking van herbestemmings- en verduurzamingskosten voor beschermde monumenten en karakteristiek vastgoed
- daarnaast blijft het fonds leningen bieden voor stolpen (herstel daken) en restauratie van courante provinciale monumenten en kunnen ook eigenaren van gemeentelijk monumenten, en industrieel, religieus of agrarisch erfgoed leningen aanvragen.

overwegende dat

- het fonds zich richt op vele verschillende monumenten en op zowel herbestemming als restauratie/verbouwingskosten, waardoor maatwerk vanuit het fonds nodig zal zijn; maatwerk kan ook een mengvorm van leningen en subsidies zijn
- een subsidie voor sommige projecten marktverstorend kan werken, maar dat niet voor alle projecten zal gelden
- het fonds niet alleen voor grote partijen, maar ook voor kleinere partijen die heel graag een bepaald monumentaal gebouw willen behouden, bereikbaar moet zijn

verzoeken GS

- het geven van subsidies uit het fonds niet van te voren uit te sluiten, maar deze mogelijkheid ook uit te werken in de voorwaarden voor projecten waarbij een subsidie wel passend en van (grote) meerwaarde is
- erop toe te zien dat de gelden zoveel mogelijk gelijkelijk over de provincie verdeeld worden
- erop toe te zien dat het voor zowel kleine als grote partijen haalbaar is om een aanvraag te doen

- de werking van nieuwe, uitgebreide fonds na een jaar te evalueren en deze evaluatie met PS te bespreken

Heleen Keur (CDA)

M41 / 03-10-2016
(Agpt 12)
(Verwijzen)

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

Motie geen hobby's met dierenleed

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling van de Visie Waterrecreatie 2030 en het Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2016-2019;

spreken als haar mening uit dat

- zij tegen het faciliteren van hobby's die dierenleed veroorzaken zijn;

en gaan over tot de orde van de dag.

Linda Vermaas

Partij voor de Dieren

M 42/03-10-2016
(Agpt 12)

PvdA NOORD-HOLLAND

Motie opzet en informatieverstrekking van de uitvoeringsagenda's

(Ingetrokken)

Provinciale Staten, in vergadering bijeen op maandag 3 oktober 2016, tijdens de bespreking van de Statenvoordracht Visie Waterrecreatie 2030

Constaterende dat:

- Gedeputeerde Staten van Noord Holland voortvarend uitvoering geeft aan de ambities uit het coalitieakkoord;
- Gedeputeerde Staten middels verschillende uitvoeringsagenda's op verschillende beleidsterreinen Provinciale Staten van Noord Holland in de gelegenheid stelt om het afgesproken en vastgestelde beleid te controleren en te monitoren;

Overwegende dat:

- De uitvoeringsagenda's qua informatieverstrekking en opzet zeer van elkaar verschillen;
- Bijvoorbeeld in de uitvoeringsagenda Waterrecreatie geen einddatum is opgenomen bij de te plegen acties;
- Het om optimaal haar controlerende en kaderstellende taak te kunnen uitvoeren het voor Provinciale Staten van belang is dat alle uitvoeringsagenda's qua opzet en informatieverstrekking heldere meetbare doelen omvatten;
- In ieder geval bij alle uitvoeringsagenda's wordt opgenomen de te verwachtte einddatum van de activiteiten en de stand van zaken middels een zgn. stoplichtenrapportage met daarin opgenomen (in ieder geval) informatie over de voortgang, (externe) belemmeringen en financiën;

Verzoeken:

- College van Gedeputeerde Staten van Noord Holland om alle uitvoeringsagenda's op eenzelfde wijze, zoals hierboven beschreven, in te richten wat betreft opzet en informatieverstrekking en Provinciale Staten hierover spoedig te informeren;
- College van Gedeputeerde Staten om de uitvoering van de activiteiten binnen MRA verband (waarin Noord Holland optreedt als medefinancier) ook van toepassing te laten zijn voor de nieuwe opzet en informatieverstrekking aan Provinciale Staten;

En gaan over tot de orde van de dag.

Adnan Tekin (PvdA)

M 45 / 3-10-2016
(Agpt 14)
(Ingetrokken)

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

Motie VisWad mist wat

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling van het Investeringskader Waddengebied 2016-2026,

constaterende dat:

- er €10 miljoen beschikbaar is gesteld voor het project VisWad, waarmee vergunningen van garnalenvissers zullen worden opgekocht;

overwegende dat:

- zowel de Vissersbond als de Coalitie Wadden Natuurlijk menen dat de doelstelling om 20-30% van de garnalenvergunningen op te kopen niet gehaald zal worden met een bedrag van €10 miljoen;
- het voor de ecologie in de Waddenzee wenselijk is om de garnalenvisserij sterk te beperken;

gehoord de discussie;

verzoeken het college van GS om:

- bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma van het Waddenfonds te zoeken naar extra financiële middelen om de €10 miljoen voor VisWad voor het uitkopen van garnalenvissers aan te vullen;

en gaan over tot de orde van de dag.

Linda Vermaas

Partij voor de Dieren

M 46 / 030 - 10 - 2016

(Apr 14)

PvdA NOORD-HOLLAND SP GROENLINKS ZIN IN DE TOEKOMST Noord-Holland D66 PARTIJ voor DE DIEREN STATENFRACTIE NOORD-HOLLAND

(Verwijzen)

Motie bescherming Waddenzee

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016
ter behandeling van het Investeringskader Waddengebied 2016-2026,

Constateren dat:

- In het investeringskader Waddengebied 2016-2026 één van de majeure projecten de Waddenzee betreft.
- Er naast economie veel aandacht is voor ecologie.
- De hoofdopgave voor de Waddenzee betreft het herstellen van het bodemleven en het bevorderen van een compleet voedsel web.

Overwegende dat :

- De Waddenzee sinds 2009 is aangewezen als Werelderfgoed.
- Het hier één van de grootste waddengebieden ter wereld betreft.
- De Nederlandse Waddenzee een beschermd natuurmonument is.
- Het daarom een uniek alsook kwetsbaar gebied betreft.
- Wij daarmee als Provincie een bijzondere verantwoordelijkheid hebben.
- Het daarom verdient dat wij zuinig zijn op dit gebied en het zullen beschermen tegen schadelijke invloeden.
- Olie- gas- en zoutwinning negatieve gevolgen heeft, met name voor de bodemdaling.
- Dit niet past binnen de doelstellingen van het Waddenfonds en in strijd is met de doelstelling van de Provincies (pagina 5): het versterken en optimaal kunnen beleven van de fysieke en ecologische kwaliteiten van het waddengebied.

gehoord de discussie;

Verzoeken het College van Gedeputeerde Staten om:

- Zich uit te spreken tegen deze schadelijke activiteiten en, in overleg met de drie Waddenprovincies, alles in het werk te stellen passend binnen de rol, verantwoordelijkheid en positie om dit gebied hier tegen te beschermen.

- Dit beleid uit te dragen in het bestuur van het Regie College Waddengebied en daarmee optimale invloed uit te oefenen om deze schadelijke activiteiten te voorkomen dan wel voor zover mogelijk te stoppen.

En gaan over tot de orde van de dag.

Rina van Rooij (PvdA)

Anna de Groot (SP)

Fred Kramer (Groen Links)

Wim Bakker (D66)

Linda Vermaas (PvdD)

Michel Klein (CU. SGP)

M 47/03-10-2016

(Verworpen)

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

GROEN LINKS
NOORD-HOLLAND

Motie ambitie natuurvisie
Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 3 oktober 2016, ter behandeling van de voordracht Vaststellingsbesluit Wet natuurbescherming;

constaterende dat:
- in artikel 1.7 van de Wet Natuurbescherming is opgenomen dat Provinciale Staten een provinciale natuurvisie vaststellen;
- deze visie in het bijzonder aandacht dient te besteden aan behoud en versterking van de biodiversiteit en aan de integratie met andere delen van beleid van de provincie, als economisch beleid, ruimtelijk beleid, milieubeleid en waterbeleid;
- de Wet de mogelijkheid biedt om -aanvullend op bestaande beschermingsregimes- bijzondere provinciale natuurgebieden en bijzondere provinciale landschappen aan te wijzen;
- GS ervoor kiest om de bestaande Agenda Groen aan te wijzen als Natuurvisie;

overwegende dat:
- de Agenda Groen een vrij nieuwe Agenda betreft en de Wet natuurbescherming al snel in werking treedt en het daarom niet realistisch is om voor die tijd nog een natuurvisie op te stellen;
- een slechte natuurkwaliteit leidt tot meer juridische knelpunten voor economische ontwikkelingen dan actief natuurherstel ten behoeve van biodiversiteit en bredere doelen[1];
- tijdens de werkconferentie van PS voor deze ambitie veel interesse en draagvlak bleek te bestaan, o.a. ook bij de TBO's;

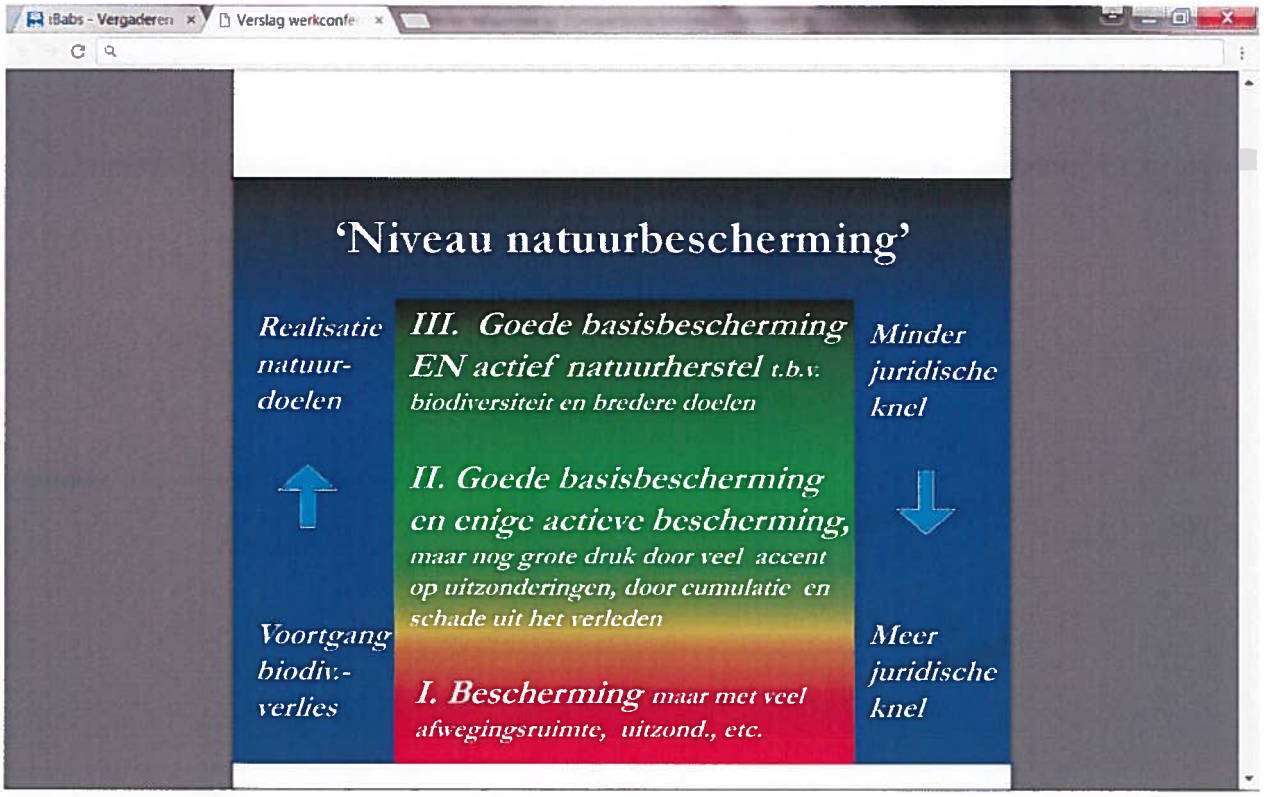
van mening dat:
- het gewenst is om nu al de ambitie uit te spreken voor de op te stellen Omgevingsvisie en daaraan te gaan werken;

gehoord de discussie,

verzoeken het College van Gedeputeerde Staten:
- nu al wel de ambitie uit te spreken dat wordt ingezet op:
  a) effectieve natuurbescherming en actief herstel van biodiversiteit en bredere doelen, en
  b) het aanwijzen van nader te beschermen provinciale natuurgebieden en landschappen, met bijzondere aandacht voor de kuststrook;
- deze ambitie samen met Provinciale Staten nader uit te werken in aanloop naar de Omgevingsvisie;

en gaan over tot de orde van de dag.

[1] Zie verslag Werkconferentie 9-5-2016 op agenda NLM van 23 juni 2016, agendapunt 3.b.3, en bijlage bij deze motie


iBabs - Vergaderen
Verslag werkconfe
'Niveau natuurbescherming'
Realisatie natuur-doelen
III. Goede basisbescherming EN actief natuurherstel t.b.v. biodiversiteit en bredere doelen
Minder juridische knel
II. Goede basisbescherming en enige actieve bescherming, maar nog grote druk door veel accent op uitzonderingen, door cumulatie en schade uit het verleden
Voortgang biodiv.-verlies
I. Bescherming maar met veel afwegingsruimte, uitzond., etc.
Meer juridische knel

M48/03-10-2016
(Agpt 15)
(Verwerpen)

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

Motie rustgebieden voor ganzen

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 3 oktober 2016, ter behandeling van de Beleidsregel natuurbescherming bij de voordracht Vaststellingsbesluit Wet natuurbescherming;

constaterende dat:

- artikel 10 van de Beleidsregel natuurbescherming Noord-Holland voorziet in rustgebieden voor overwinterende ganzen;
- in de toelichting op dit artikel is te lezen dat binnen deze rustgebieden aan overwinterende ganzen volledige rust, voedsel en bescherming wordt geboden;
- in artikel 10, lid 5 en lid 6 van de Beleidsregel natuurbescherming de mogelijkheid wordt geboden een ontheffing of vrijstelling voor deze gebieden te verlenen om andere diersoorten dan ganzen, bijvoorbeeld zwanen, te doden, vangen of opzettelijk te verstoren, mits ten minste 500 meter afstand van de ganzen wordt aangehouden;

overwegende dat:

- schieten en verjagen in rustgebieden, ook op 500 meter afstand, niet te verenigen is met gebieden waar volledige rust en bescherming wordt geboden;
- de functie van rustgebieden ook is om begrazing van ganzen buiten deze gebieden te verminderen en het dus van belang is de ganzen hier niet te verjagen met luide knallen;

gehoord de discussie,

verzoeken het College van Gedeputeerde Staten:

- in de Beleidsregel natuurbescherming Noord-Holland de ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheid voor andere dieren dan ganzen in rustgebieden te laten vervallen;

en gaan over tot de orde van de dag.

M149/03-10-2016
(Agpt 15)
(Verworpen)

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

GROEN LINKS
NOORD-HOLLAND

Motie niet verplicht doden voor tegemoetkoming schade

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 3 oktober 2016, ter behandeling van de Beleidsregel natuurbescherming bij de voordracht Vaststellingsbesluit Wet natuurbescherming;

constaterende dat:

- in artikel 4 van de Beleidsregel is opgenomen dat Gedeputeerde Staten een tegemoetkoming, slechts verlenen, indien en voor zover naar hun oordeel de aanvrager de schade niet had kunnen voorkomen en beperken door het treffen van maatregelen of inspanningen waartoe hij naar eisen van redelijkheid en billijkheid was gehouden;
- één van de maatregelen of inspanningen ter voorkoming of beperking van schade het doden van dieren betreft (impliciet in lid 2 c en lid 3 c);

overwegende dat:

- van belang is dat de grondgebruiker zelf al het mogelijke dat in redelijkheid van hem kan worden verwacht, heeft ondernomen om schade zoveel mogelijk te voorkomen of beperken;
- voor schadeveroorzakende diersoorten dient de grondgebruiker tijdig een ontheffing krachtens artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.8, eerste lid of een toestemming krachtens artikel 3.17, vierde lid van de wet aan te vragen ten behoeve van zijn jachthouder om die diersoorten te doden;
- het doden van dieren niet altijd effectief is;

van mening dat:

- het doden van dieren, zonder dat effectiviteit evident is, niet vereist mag worden als voorwaarde voor tegemoetkoming in de schade;

gehoord de discussie,

verzoeken het College van Gedeputeerde Staten:

- de beleidsregel zo te wijzigen dat het doden van dieren niet verplicht wordt gesteld voor een tegemoetkoming in de schade;

en gaan over tot de orde van de dag.

M 51 / 03-10-2016
(agenda 20)
(vervolgen)

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

GROENLINKS
Provincie Noord-Holland

Motie controle Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS)

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 3 oktober 2016, te Haarlem, ter behandeling van de veiligheidssituatie van de kernreactor in Petten;

constaterende dat:
- In de commissievergadering EEB van 12 september '16 de veiligheidssituatie van de kernreactor in Petten is besproken vanwege een door de NOS[1] gepubliceerd zeer kritisch document over de onveilige situatie bij de kernreactor.
- De reactie van gedeputeerde Bond was dat GS wat betreft de veiligheid van de kernreactor moet vertrouwen op de ANVS, als enige autoriteit op dit gebied;
- De ANVS volgens GS streng toezicht op de gang van zaken in Petten,
- De ANVS volgens GS alleen vergunningen verleent die verantwoord kunnen worden.
- De ANVS een persbericht heeft uitgebracht, waarnaar gedeputeerde Bond verwees, waarin zij stelt dat over de nucleaire veiligheid bij NRG van de kernreactor in Petten geen twijfel bestaat;
- Gedeputeerde aanneemt dat de ANVS niet zomaar een persbericht als dit uitdoet als er ook maar enige twijfel over de veiligheid is.

van mening dat:
- De gedeputeerde zich op het oordeel van de ANVS zou moeten kunnen verlaten;

gehoord de discussie
- Dat de huidige en oud-voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) op 19 september kritiek op de inspectiediensten in Nederland heeft geuit[2];
- De NOS soortgelijke berichten heeft gebracht[3]
- In beide berichten de ANVS als voorbeeld van een niet-optimaal functionerende dienst wordt genoemd

verzoeken het College van Gedeputeerde Staten:
- Actie te ondernemen, zodanig dat het oordeel van de ANVS over de veiligheidssituatie gecontroleerd en bevestigd wordt
- en hierover zo spoedig mogelijk terug te rapporteren aan PS;

en gaan over tot de orde van de dag.

Lammert van Raan, Partij voor de Dieren Noord-Holland
Rosan Kocken, GroenLinks Noord-Holland

[1] http://nos.nl/artikel/2130503-zorgen-over-veiligheid-bij-kernreactor-in-petten.html
[2] Noordhollands Dagblad, 'Petten voorbeeld fouten inspectie', 19-9-2016
[3] http://nos.nl/artikel/2133043-inspectiediensten-in-nederland-niet-onafhankelijk.html

■ **Provinciale Staten**

Provincie Noord-Holland

B e s l u i t e n l i j s t P S

■ ■ ■ ■ ■

Datum vergadering : *3 oktober 2016*
Voorzitter : *dhr. J.W. Remkes*
Griffier : *mw. K. Bolt*

1. Opening en Mededelingen.
- De heer Hoogervorst (SP) is afwezig en mw. Strens (D66) en dhr. Leever (ONH) arriveren later. Gedeputeerde Talsma is wegens ziekte afwezig. De voorzitter wenst hem en zijn familie alle sterkte toe.

2. Vaststelling agenda en regeling werkzaamheden.
Het voorstel van de fractie van de PvdA voor het houden van een interpellatieverzoek over de "veiligheid van Kerncentrale Petten" wordt unaniem aanvaard. Het interpellatieverzoek wordt geagendeerd na het vragenuur.

De ingediende **motie Vreemd M 39/03-10-16** door de fractie 50Plus wordt door mw. De Meij aangehouden.

3a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding.
Er zijn geen geheime stukken ter bekrachtiging ontvangen.

3b. Lijst Geheimhouding PS.
De lijst wordt voor kennisgeving aangenomen.

4. Vaststelling openbare notulen van de vergadering van 27 juni 2016.
De opmerking van mw. De Meij over de stemming gedurende motie 33 wordt in de notulen gecorrigeerd.

5. Vaststelling Strategische Statenagenda.
De Strategische Statenagenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

6. Vaststelling lijst Ingekomen stukken.
De Lijst ingekomen stukken wordt vastgesteld.

7. Vaststelling lijst moties.
De lijst moties wordt vastgesteld.

8. Hamerstukken.

8a. Randstedelijke Rekenkamer: 1e begrotingswijziging 2016.
Voordracht 65

Provinciale Staten besluiten:
Geen gebruik te maken van de mogelijkheid om bij de bestuurder/directeur van de Randstedelijke Rekenkamer een zienswijze in te dienen betreffende de 1e begrotingswijziging 2016 van de Randstedelijke Rekenkamer en instemmend te reageren.

Tegen voordracht 65 stemt de fractie: SP.

8b. Investeringsimpuls NH busvoorziening A1.
Voordracht 57

Provinciale Staten besluiten:
Voor de uitvoering van het EXIN-H project: busvoorzieningen A1een bedrag van maximaal
€ 1,5 miljoen beschikbaar te stellen ten laste van de bestemmingsreserve EXIN-H, budget Openbaar Vervoer door middel van herallocatie van vrij besteedbare middelen van het
EXIN-H OV-project Vrije busbaan Diemerpolderweg.

Tegen voordracht 57 stemt de fractie: SP

8c. Onderzoeksrapport Randstedelijke Rekenkamer informatieveiligheid.
Voordracht 56

Provinciale Staten besluiten:
1. GS te verzoeken ervoor te zorgen dat er zo spoedig mogelijk volgens de rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid die in februari 2016 zijn vastgesteld wordt gewerkt;

2. GS te verzoeken ervoor te zorgen dat een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid in 2016 wordt vastgesteld;

8d. Wijziging waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.
Voordracht 66

Provinciale Staten besluiten:
De Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zoals omschreven in het besluit te wijzigen.

8e. Zienswijze jaarstukken 2015 en bestemming jaarrekeningresultaat 2015 Omgevingsdienst Flevoland, Gooi & Vechtstreek.
Voordracht 63

Provinciale Staten besluiten:
Met betrekking tot de voorgestelde resultaatbestemming 2015 van de OFGV:
Geen zienswijze in te dienen op de voorgestelde resultaatbestemming 2015.

8f. Aanpassen regelingen bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer.
Voordracht 69

Provinciale Staten besluiten:
In te stemmen met bijgevoegde ontwerp-besluiten:

a. tot wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer;
b. tot wijziging van de Verordening programmaraad;
c. tot wijziging van de Rechtspositieregeling lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer;
d. tot intrekking van de benoeming van dr. G. Molenaar;

met dien verstande dat Provinciale Staten van Noord-Holland de gekozen constructie zien als een tijdelijke oplossing en uiterlijk per 2020 of zoveel eerder als de persoonlijke situatie zich daarvoor leent een nieuw besluit zal nemen met betrekking tot het bestuursmodel van de rekenkamer.

8g. Afgeven verklaring om het deelgebied "De Buitenlanden" onder de werkingssfeer van de Algemene Verordening van het recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer te brengen.
Voordracht 64

Provinciale Staten besluiten:
Een verklaring van geen bezwaar af te geven voor het onder de werkingssfeer van de Algemene Verordening van het recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer brengen van het deelgebied De Buitenlanden.

9. Zomernota.
Voordracht 52

Provinciale Staten besluiten:
1. De Zomernota 2016 vast te stellen;
2. De bij deze zomernota gewijzigde programmabudgetten van de begroting 2016 vast te stellen;
3. De in deze zomernota opgenomen mutaties in de reserves vast te stellen;
4. De nieuwe reserves "Meekoppelkansen bij dijkversterkingen", "Bedrijfsvoering" en "GO-gelden" in te stellen conform de in de voordracht opgenomen instellingsbesluiten;
5. In het kader van het PMI een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 800.000 voor de realisatie van een tijdelijke busstrook op de N247 tussen kruispunt 't Schouw en Broek in Waterland.

Voordracht 52 wordt unaniem aanvaard.

10. HOV in 't Gooi – Provinciaal Inpassingsplan (PIP) – tracédeel Hilversum/Laren. Voordracht 54

Provinciale Staten besluiten:

1. De Nota van beantwoording zienswijzen inzake het ontwerp inpassingsplan HOV in 't Gooi tracédeel Hilversum/Laren vast te stellen.
2. Het inpassingsplan HOV in 't Gooi tracédeel Hilversum/Laren, bestaande uit verbeelding, planregels en bijbehorende toelichting, gewijzigd ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan, vast te stellen.
3. Gedeputeerde Staten, op grond van artikel 3.26 lid 4 Wro, binnen de grenzen van het inpassingsplan HOV in 't Gooi tracédeel Hilversum/Laren de bevoegdheden en verplichtingen te geven, bedoeld in artikel 3.6 lid 1 Wet ruimtelijke ordening, uitoefenen en beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder a, b, c, of g van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
4. Het vastgestelde PIP HOV in 't Gooi tracédeel Hilversum/Laren ter inzage te leggen gedurende 6 weken, vanaf naar verwachting 17 oktober 2016 tot en met 25 november 2016;
5. Daarbij te vermelden dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is.
6. Indieners van een zienswijze op de ontwerpversie van het PIP de Nota van Beantwoording toe te sturen.

Tegen **voordracht 54** stemt de fractie: PVV, PvdD, ONH en 50PLUS.

11. Beleidskader Cultuur in ontwikkeling, cultuurbeleid 2017-2020. Voordracht 58

Provinciale Staten besluiten:
Het Beleidskader Cultuurbeleid 2017-2020, Cultuur in Ontwikkeling, vast te stellen.

Voordracht 58 wordt unaniem aanvaard.

12. Visie Waterrecreatie 2030 en uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2016-2019. Voordracht 59

Bij dit agendapunt is de volgende **motie** ingediend en aangenomen:

Motie 43/03-10-16 door de fractie: ONH, VVD, SP, 50PLUS, PVV en PvdA.
Dictum:
Verzoeken het college om:
in het uitvoeringsprogramma van de Visie op Waterrecreatie een verkenning op te nemen naar het creëren van een vaarverbinding vanaf het IJsselmeer bij Den Oever naar het Amstelmeerkanaal en het Amstelmeer.

Motie 43 wordt unaniem aangenomen

Provinciale Staten besluiten:

1. de Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland 2030 vast te stellen.
2. het Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie provincie Noord-Holland 2016-2019 vast te stellen.

Tegen **voordracht 59** stemt de fractie: PvdD.

13. Convenant versterken samenwerking Metropoolregio Amsterdam. Voordracht 61

Bij dit agendapunt is de volgende **motie** ingediend en aangenomen:

Motie 44/03-10-16 door de fractie: PvdA, VVD, D66 en CDA.
Dictum:

- Het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland te verzoeken om in overleg met de regiegroep te bekijken hoe recht kan worden gedaan aan de wens van Provinciale Staten om voldoende ruimte te behouden bij het beslissen over prioritering en verantwoording van de activiteiten van provinciaal belang binnen de MRA;
- Hiertoe de voorzitter van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Noord-Holland te verzoeken om voor 1 januari 2017 met een voorstel te komen over hoe de voorbereiding van afstemming en besluitvorming binnen de MRA ingebed kan worden in de vergaderorde van Provinciale Staten.

Motie 44 wordt unaniem aangenomen

Provinciale Staten besluiten:

1. Kennis te nemen van het voorliggende concept-convenant metropoolregio Amsterdam;
2. Het College van GS te machtigen om een antwoordbrief te sturen aan de voorzitter van de bestuurlijke regiegroep (de burgemeester van Amsterdam), waarin de zienswijze van GS en PS betreffende het voorliggende concept-convenant is verwoord.

Voordracht 61 wordt unaniem aangenomen.

14. Investeringskader Waddengebied 2016-2026. Voordracht 67

Bij dit agendapunt is het volgende **amendement en de volgende motie** ingediend en aangenomen:

Amendement 13/03-10-16 door de fractie CDA.
Dictum:
besluiten in (de voordracht van) het besluit Investeringskader Waddengebied, pagina 1, tweede alinea, de zin:

"in aanloop naar het investeringskader hebben diverse partijen uit het Waddengebied aangegeven dat er behoefte is om naast de huidige inzet van het Waddenfonds op kleinere opgaven te focussen op een beperkt aantal majeure opgaven op het gebied van ecologie en ecologie".

te vervangen in de zin:
"in aanloop naar het investeringskader hebben diverse partijen uit het Waddengebied aangegeven dat er behoefte is om naast de huidige inzet van het Waddenfonds op kleinere opgaven te focussen op een beperkt aantal majeure opgaven op het gebied van economie en ecologie".

Amendement 13 wordt unaniem aangenomen.

Motie 46A/03-10-16 door de fractie: PvdA, GL, PvdD, SP en D66.
Dictum:
PS spreken zich uit tegen deze schadelijke activiteiten en verzoeken het college van GS in overleg met de drie Waddenprovincies, alles in het werk te stellen passend binnen de rol, verantwoordelijkheid en positie om dit gebied hier tegen te beschermen.

Tegen **Motie 46A** stemt de fractie: VVD, CDA, PVV en 50PLUS.

Provinciale Staten besluiten (Geamendeerd Besluit):

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling van het Investeringskader Waddengebied;

besluiten in (de voordracht van) het besluit Investeringskader Waddengebied, pagina 1, tweede alinea, de zin:

"In de aanloop naar het investeringskader hebben diverse partijen uit het Waddengebied aangegeven dat er behoefte is om naast de huidige inzet van het Waddenfonds op kleinere opgaven te focussen op een beperkt aantal majeure opgaven op het gebied van ecologie en ecologie"

te vervangen in de zin:

"in de aanloop naar het investeringskader hebben diverse partijen uit het Waddengebied aangegeven dat er behoefte is om naast de huidige inzet van het Waddenfonds op kleinere opgaven te focussen op een beperkt aantal majeure opgaven op het gebied van economie en ecologie"

Gelet op:
- dat de Staten van de provincies Groningen, Fryslân en Noord-Holland in 2012 de gemeenschappelijke regeling Waddenfonds hebben getroffen;
- dat de Staten van de drie provincies in 2013 'Wadden van Allure!' hebben vastgesteld;
- dat de provincies de behoefte hebben om de visie Wadden van Allure! te voorzien van een uitvoeringsparagraaf, gericht op majeure opgaven
- de bijdrage die een gemeenschappelijke focus op basis van het investeringskader kan opleveren als bouwsteen voor omgevingsvisies en gemeenschappelijke agenda naar en zo mogelijk met het Rijk

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 30 augustus 2016, nummer 828200

besluiten:

Het 'Investeringskader Waddengebied 2016-2026' vast te stellen als uitvoeringsparagraaf bij de visie Wadden van Allure! van de provincies Groningen, Fryslân en Noord-Holland.

15. Vaststellen verordeningen Wet Natuurbescherming:
a. Verordening Faunabeheer
b. Vrijstelling schadeveroorzakende soorten
c. Verordening Tegemoetkoming schade
d. Verordening Natura-2000 gebieden
e. Verordening Houtopstanden
Voordracht 62

Bij dit agendapunt zijn de volgende **amendementen** ingediend en aangenomen:

Amendement 17/03-10-16 door de fractie: PvdD en GL.
Dictum:
besluiten in de Verordening faunabeheer Noord-Holland;

Artikel 3.4.2 eisen aan een faunabeheerplan, duurzaam beheer van populaties op basis van een ontheffing, als volgt te wijzigen:

a. na sub g een teksdeel in te voegen de bepalingen:
"h" voor zover daarover kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een onderbouwde inschatting van de verwachte effectiviteit van de in onderdeel g bedoelde handelingen;
"i" een beschrijving van de wijze waarop de effectiviteit van de voorgenomen handelingen zal worden bepaald;
b. de tekstdelen sub "h" t/m "k" te wijzigen in sub "j" t/m "m"

Tegen **Amendement 17** stemt de fractie: VVD, PVV en ONH.

Amendement 21/03-10-16 door de fractie: PvdD en GL.
Dictum:
besluiten in de Verordening houtopstanden;

Artikel 2.2 te schrappen en te vervangen voor: "Gedeputeerde Staten kunnen het vellen van houtopstanden en geknotte populieren of wilgen telkens voor vijf jaar verbieden ter bescherming van bijzondere natuur- of landschapswaarden".

Tegen **Amendement 21** stemt de fractie: VVD en PVV.

Provinciale Staten besluiten (Geamendeerd Besluit):
Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling van de verordening faunabeheer Noord-Holland;

besluiten in bovengenoemde verordening:
artikel 3.4.2 eisen aan een faunabeheerplan, duurzaam beheer van populaties op basis van een ontheffing, als volgt te wijzigen:

a. na sub g een tekstdeel in te voegen die bepalingen:
'h" voor zover daarover kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een onderbouwde inschatting van de verwachte effectiviteit van de in onderdeel g bedoelde handelingen;
"i" een beschrijving van de wijze waarop de effectiviteit van de voorgenomen handelingen zal worden bepaald;

b. de tekstdelen sub “h” t/m sub “k” te wijzigen in sub “J”t/m sub “m”

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op 3 oktober 2016 ter behandeling van de verordening houtopstanden;

besluiten in bovengenoemde verordening:

- artikel 2.2 te schrappen en te vervangen voor: “Gedeputeerde Staten kunnen het vellen van houtopstanden en geknotte populieren of wilgen telkens voor vijf jaar verbieden ter bescherming van bijzondere natuur- en landschapswaarden.

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 6 september 2016;
gelet op het feit dat de Wet natuurbescherming naar verwachting op 1 januari 2017 in werking treedt;

besluiten:

1. De Verordening faunabeheer vast te stellen;
2. De Verordening vrijstellingen soorten vast te stellen;
3. De Verordening Natura 2000-gebieden vast te stellen;
4. De Verordening houtopstanden vast te stellen;
5. De Verordening tegemoetkoming schade vast te stellen;
6. De Agenda Groen conform artikel 1.7, zesde lid van de Wet natuurbescherming te bestempelen als provinciale natuurvisie en deze te publiceren;
7. De Beleidsnota Flora- en faunawet Noord-Holland 2007 in te trekken;
8. De Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet Noord-Holland 2014 in te trekken;
9. Het Uitvoeringskader Ganzen Provincie Noord-Holland 2009 in te trekken.

Tegen **voordracht 62** stemt de fractie: SP, GL en PvdD.

16. Instellen adviescommissie voor werving en selectie plv. bestuurder van de Randstedelijke Rekenkamer en aanwijzen lid.
Voordracht 70

Provinciale Staten besluiten:

- een adviescommissie voor de werving en selectie van een nieuwe plaatsvervangend bestuurder te vormen als bedoeld in artikel 5 van de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer, bestaande uit vier Statenleden uit de vier deelnemende provincies:

- De heer Annaert aan te wijzen als lid van de adviescommissie voor de werving en selectie van een nieuwe plaatsvervangend bestuurder.

17. Initiatiefvoorstel D66 “modernisering tankstationbeleid”.
Voordracht 68
Gedeputeerde Staten op te dragen op basis van het hierboven gestelde te onderzoeken;
met inachtneming van het ingezette MRA-E onderzoek:

1. of, en zo ja hoe, het snellaadstation opgenomen kan worden als categorie primaire verzorgingsplaats in het te actualiseren tankstationbeleid;
2. welke secundaire verzorgingsfuncties toegestaan kunnen worden bij de exploitatie van een snellaadstation;
3. welke andere duurzame quick wins in een nieuw verzorgingsplaatsenbeleid te behalen zijn, en
4. voor het einde van 2016 daarover aan PS te rapporteren.

18. Besluit over de rechtsgeldigheid Burgerinitiatiefvoorstel “stop de Hobbyjacht in Noord-Holland.
Voordracht 60
het burgerinitiatief ‘Stop de hobbyjacht Noord-Holland’ gedeeltelijk geldig te verklaren en te agenderen voor behandeling in de eerstvolgende vergadering van de commissie Natuur, Landbouw & Milieu en vervolgens voor de Statenvergadering van 7 november 2016.

19. Vragenuur.
Mondelinge vragen van de fractie van GL (dhr. Van Berkum) over
“brief GS aan minister van Infra & Milieu over minimale hoogte mogelijke brug over het IJ in Amsterdam” worden door mw. Post beantwoordt.

20. Interpellatieverzoek van de PvdA over “de veiligheid van kerncentrale Petten”.
De PvdA, PvdD en GL stellen mondelinge vragen aangaande dit onderwerp.
Gedeputeerde Bond beantwoordt de vragen.

21. Sluiting.
De voorzitter sluit de vergadering. De volgende statenvergadering zal plaatsvinden op 7 november aanstaande.

Notulen

Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum	:	3 oktober 2016
Voorzitter	:	dhr. J.W. Remkes
Griffier	:	mw. K. Bolt
Contactpersoon griffie	:	mw. C. Frijns 023-514 4474 frijnsm@noord-holland.nl

Aanwezig: Mw. R. Alberts (SP), dhr. E. Annaert (VVD), dhr. W. Bakker (D66), dhr. S. van Berkum (GL), mw. I.A. Bezaan (PVV), mw. C. Boelhouwer (SP), dhr. J.M. Bruggeman (SP), dhr. T.M. Buijtendorp (D66), mw. S.S. Doevendans (PvdA), mw. M. van Duijn (PvdA), dhr. H.J. de Graaf (CDA), mw. J.M.E. de Groot (SP), dhr. F. de Groot (D66), mw. J.G. Haagsma (CDA), dhr. D.G. Heijnen (CDA), dhr. J.J.A.M. van Hooff (PVV), mw. A.A.J. Jellema (PvdA), dhr. A. Hietbrink (GroenLinks), mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee (VVD), dhr. N. Kaptheijns (PVV), mw. H. Keur-Polman (CDA), mw. P.E. Kirch-Voors (VVD), mw. S. Klaassen (D66), dhr. M.C.A. Klein (CU-SGP), mw. R.P.M. Kocken (GroenLinks), mw. W. Koning - Hoeve (CDA), dhr. F. Kramer (GroenLinks), dhr. J. Kramer (VVD), mw. F.M. Lagerveld (VVD), mw. A. van Langen-Visbeek (VVD), dhr. J.H. Leever (ONH), dhr. A.E. van Liere (PvdD), dhr. M.S. Ludriks (PVV), mw. O.A.C. de Meij (50PLUS), de heer N. Papineau Salm (PvdA), dhr. J. Portegijs (PVV), dhr. L van Raan (PvdD), mw. E.A.S. Rommel (VVD), mw. C.W.M. van Rooij (PvdA), dhr. R. Sint (SP), dhr. P.P.J. Slettenhaar (VVD), dhr. D.J. van der Sluijs (PVV), dhr. J.P.M. van Straaten (VVD), mw. A.J.C.E. Strens (D66), dhr. H.W. Struben (D66), dhr. A. Tekin (PvdA), dhr. A.E. Tijssens (D66), dhr. X.J. den Uyl (PvdA), mw. L.D. Vermaas (PvdD), mw. C. Weemhoff (D66), dhr. M.R.F. Wiesehahn (VVD), dhr. A.J.C. de Wit (VVD), dhr. Z. Yurdakul (D66), mw. I. Zaal (D66)

Afwezig: dhr. W. Hoogervorst (SP)

Agenda **Paginanummer**

1.	Opening en mededeling	03
2.	Vaststelling agenda, vaststellen van primus bij hoofdelijke stemming en regeling van werkzaamheden	03
3.a.	Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding	07
3.b.	Lijst geheimhouding PS	07
4.	Vaststelling openbare notulen van de vergadering van 27 juni 2016	08
5.	Vaststelling Strategische Statenagenda	08
6.	Vaststelling lijst ingekomen stukken	08
7.	Voortgangslijst van moties	08
8.	Hamerstukken	08
8.a.	Statenvoordracht 65 Randstedelijke Rekenkamer: eerste begrotingswijziging 2016	08
8b.	Statenvoordracht 57 Investeringsimpuls NH busvoorzieningen A1	08
8.c.	Statenvoordracht 56 Onderzoeksrapport Randstedelijke Rekenkamer	

		informatieveiligheid	08
	8.d.	Statenvoordracht 66 Wijziging waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	09
	8.e.	Statenvoordracht 63 Zienswijze jaarstukken 2015 en bestemming jaarrekeningresultaat 2015 Omgevingsdienst Flevoland, Gooi & Vechtstreek	09
	8.f.	Statenvoordracht 69 Aanpassen regelingen bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer	09
	8.g.	Statenvoordracht 64 Afgeven verklaring om het deelgebied “De Buitenlanden” onder de werkingssfeer van de Algemene Verordening van het Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer te brengen	09
	9.	Statenvoordracht 52 Zomernota	09
	10.	Statenvoordracht 54 HOV in ’t Gooi, Provinciaal Inpassingsplan, tracédeel Hilversum/Laren	16
	11.	Statenvoordracht 58 Beleidskader Cultuur in ontwikkeling, cultuurbeleid 2017-2020	24
	12.	Statenvoordracht 59 Visie Waterrecreatie 2030 en uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2016-2019	38
	13.	Statenvoordracht 61 Convenant versterken samenwerking Metropoolregio Amsterdam	49
	14.	Statenvoordracht 67 Investeringskader Waddengebied 2016-2026	58
	15.	Statenvoordracht 62 Vaststellen verordeningen Wet Natuurbescherming	72
		a. Verordening Faunabeheer	81
		b. Vrijstelling schadeveroorzakende soorten	95
		c. Verordening Tegemoetkoming schade	102
		d. Verordening Natura2000-gebieden	104
		e. Verordening Houtopstanden	106
	16.	Statenvoordracht 70 Instellen adviescommissie voor werving en selectie plaatsvervangend bestuurder van de Randstedelijke Rekenkamer en aanwijzen lid	112
	17.	Initiatiefvoorstel D66 ‘Modernisering tankstationbeleid’ (nr. 68)	113
	18.	Statenvoordracht 60 Besluit over de rechtsgeldigheid Burgerinitiatief-voorstel ‘Stop de hobbyjacht in Noord-Holland’	122
	19.	Vragenuur	127
	20.	Interpellatieverzoek van de PvdA over de veiligheid van kerncentrale Petten	132
	21.	Sluiting	152

1. Opening en mededelingen

De **VOORZITTER**: Dames en heren, van harte welkom. De vergadering is geopend. Ik verzoek u uw mobiele telefoons tijdens de vergadering uit te zetten. Bericht van verhindering is ontvangen van de heer Hoogervorst (SP) wegens ziekte, de heer Leever (ONH) staat in de file, mevrouw Kocken (GL) is wat later in verband met haar werk. Mevrouw Strens (D66) heeft aangegeven wegens werkverplichtingen later te arriveren. De heer Talsma is wegens ziekte verhinderd en wij wensen hem en zijn familie heel veel sterkte.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter, ik heb een mededeling over het klimaatinitiatief dat is ingediend door de PvdA, GL en PvdD. Dat stond op de conceptagenda van deze vergadering maar is afgevoerd. Wij wensen die graag op 12 december te bespreken. Ter meerdere ondersteuning van de urgentie van de klimaatproblematiek organiseren wij op 2 december a.s. een symposium in deze Statenzaal en daarvoor bent u allemaal van harte uitgenodigd.

De **VOORZITTER**: U kunt overigens uitnodigingen ook via een andere weg aan de Statenleden richten.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Dat zal eveneens gebeuren.

2. Regeling van werkzaamheden, vaststellen primus bij hoofdelijke stemming en vaststelling agenda

De **VOORZITTER:** Op grond van artikel 18 van het Reglement van Orde dient voor aanvang van de vergadering door het lot bepaald te worden met welk Statenlid een hoofdelijke stemming dient aan te vangen, waarna deze stemming verder plaatsvindt op volgorde van binnenkomst. De primus voor de huidige vergadering is nummer 4, de heer Van Straaten (VVD). De vaststelling van de agenda. De PvdA heeft een interpellatieverzoek ingediend over de veiligheid van kerncentrale Petten. Daarbij zijn mondelinge vragen gevoegd van de PvdD en GL. Een vijfde van de Statenleden moet instemmen met dit verzoek. Wie is daartegen? Niemand, dan is bij deze het interpellatieverzoek gehonoreerd. Dat zal plaatsvinden na het vragenuur. Wenst iemand over de agenda het woord? Dat is niet het geval. Dan is de agenda overeenkomstig het voorstel van het presidium vastgesteld. De SP, PvdD en ONH dienen een motie Vreemd aan de orde van de dag in betreffende de aandeelhoudersvergadering Recreatieschap Noord-Holland. Ik stel u daartoe nu in de gelegenheid.

Mevrouw **BOELHOUWER** (SP): Voorzitter. Ik moet u even corrigeren. Het zijn de fracties van de SP, PvdD, 50plus en PVV. Morgen is er een aandeelhoudersvergadering van Recreatieschap Noord-Holland en een van de agendapunten is het ontslag van de bestuurder. De provincie is enig aandeelhouder en zal daar dus aanwezig zijn. Wij hebben tot twee keer toe schriftelijke vragen gesteld en de provincie heeft weinig inhoudelijke informatie willen geven, waarschijnlijk omdat het personeelsleden betreft en de privacy hiermee gemoeid is. Maar onze vragen betroffen vooral de procedure, want daar zijn twijfels over. Omdat de provincie de vragen niet heeft beantwoord,

blijven vragen in je hoofd hangen, zoals of het onderzoek naar de bestuurder opgezet door de Raad van Commissarissen, een neutrale opzet heeft gehad of als dat niet zo is geweest, is het resultaat gestuurd en kun je dan zeggen dat het niet objectief is en dat de Raad van Commissarissen bevooroordeeld was. Een paar weken geleden hoorden wij dat een van de leden van de Raad van Commissarissen tot tijdelijk directeur is benoemd en volgens ons schuurt dat met de code Tabaksblat. In de Tweede Kamer zijn er in 2010 toen er iets dergelijks voorkwam bij Nuon, vragen gesteld en toen zei de minister, dat kan best, maar de commissaris moet zich wel meteen hebben afgemeld bij de Raad van Commissarissen. Ik heb gisteren op LinkedIn gekeken en Rob Bos stond daar nog steeds genoemd als commissaris. Personeel heeft te allen tijde recht op een eerlijke procedure, zeker als de overheid erbij betrokken is, want de overheid heeft een voorbeeldfunctie. In dit geval is de vraag of de procedure volgens de regels is verlopen. Vandaar deze motie.

Motie Vreemd aan de orde van de dag 38/03102016

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Constaterende dat:

- *Voor morgen, 4 oktober, een aandeelhoudersvergadering is uitgeschreven van Recreatie Noord-Holland N.V.;*
- *Een van de agendapunten het voordragen voor ontslag van de directeur betreft;*
- *De provincie de enige aandeelhouder is van genoemde NV;*
- *De provincie in antwoord op de eerder gestelde (schriftelijke) vraag of de provincie het ontslagrecht wellicht heeft gemandateerd, verwijst naar het Boek 2 BW en de statuten van de NV, ofwel geen direct antwoord geeft;*
- *Blijkens artikel 14.2 van de statuten van Recreatie Noord-Holland N.V. bestuurders door de algemene vergadering van aandeelhouders worden benoemd dan wel ontslagen (zie bijlage 1);*
- *Blijkens artikel 158.10 en 268.10 van Boek 2 BW een algemene aandeelhoudersvergadering te allen tijde een eventueel afgegeven mandaat kan herroepen (zie bijlage 2).*

Overwegende dat:

- *Genoemde directeur bij genoemde NV een lange staat van dienst heeft;*
- *Genoemde directeur tot en met in ieder geval eind 2015 goed en gewaardeerd werk heeft verricht, gezien de jaarverslagen;*
- *De provincie blijkens de antwoorden op de eerder gestelde schriftelijke vragen over deze zaak niet aan eigen oordeelsvorming doet, maar zich verlaat op wat de Raad van Commissarissen vindt;*
- *Bij het beëindigen van een werkrelatie het zorgvuldigheidsbeginsel altijd in acht genomen dient te worden.*

Besluiten:

- *GS op te dragen bij de vergadering van aandeelhouders het standpunt in te nemen dat bemiddeling op dit moment de voorkeur verdient boven ontslag;*
- *GS op te dragen er bij genoemde vergadering op aan te dringen dan wel te eisen dat er een mediator van buiten de provincie wordt aangesteld*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties SP, PvdD, PVV, 50plus

De heer **DE GROO**T (D66): Voorzitter, u bepleit mediation. Betreft dat een conflict tussen de directie als orgaan van het instituut met de Raad van Commissarissen of de arbeidsrelatie?

Mevrouw **BOELHOUWER** (SP): Het gaat over een conflict en mediation moet ook kijken of de procedure goed gegaan is.

De heer **DE GROOT** (D66): Volgens mij is mediation daar niet voor en u geeft geen antwoord op mijn vraag. Gaat het over de arbeidsrelatie of over een mogelijk conflict over beleidszaken?

Mevrouw **BOELHOUWER** (SP): Het gaat hier niet om beleidszaken, het gaat hier om een arbeidsconflict. Het gaat hier om bedrijfspesten en ik ben daar zelf mee bekend. Mijn indruk is dat het gaat om een geval van bedrijfspesten. Ik vind dat de overheid daar zeer alert op moet zijn.

De **VOORZITTER**: De motie komt aan het einde van de vergadering in stemming. 50plus heeft ook twee moties Vreemd aan de orde van de dag, een over de huisvesting van daklozen en een over de bouwplaats Oosterbaan.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter. De motie over de daklozen heb ik ingetrokken. Ik heb alleen een amendement ingediend bij agendapunt MRA. Ik heb een motie Vreemd aan de orde van de dag. In de afgelopen commissievergadering RWW is het bouwplan van mijnheer Oosterbaan behandeld middels een discussienota die ik had ingediend. Op een gegeven moment ontspon zich een discussie over de taakverdeling tussen gemeente en stuurgroep over het in behandeling nemen van bouwplannen. Uiteindelijk zouden de fracties daar schriftelijk antwoord op krijgen en die heb ik vrijdagmiddag na vieren ontvangen en kon dus niets meer naar de griffie mailen, want dat behoort een dag van tevoren gedaan te zijn. Daarom dien ik een motie Vreemd aan de orde van de dag in, aangezien de beantwoording niet correct is gedaan door de gedeputeerde.

Motie Vreemd aan de orde van de dag 40/031016
Het bouwplan van de heer Oosterbaan, voor de bouw van 3 c.q. 6 woningen aan Overleek, plangebied sectie F, nr. 63, gelegen in het buitengebied van Monnickendam

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Overwegende dat:

- *De heer Oosterbaan rond oktober 2015 een bouwplan heeft ingediend bij de stuurgroep in het kader van de pilot Waterland voor de bouw van 3 c.q. 6 woningen aan Overleek, sectie F, nr 63, gelegen in het buitengebied van Monnickendam;*
- *De stuurgroep weigert het bouwplan in behandeling te nemen en de heer Oosterbaan blijft verwijzen naar de gemeente Waterland;*
- *De gemeente Waterland de heer Oosterbaan met zijn bouwplan blijft verwijzen naar de Stuurgroep voor behandeling ervan;*
- *In 2012 er een bestuursakkoord is getekend door het Rijk, de provincie NH en de gemeenten Wormerland, Landsmeer, Waterland, Oostzaan, stadsdeel Amsterdam Noord, Edam-Volendam en Purmerend om toch woningbouw onder strikte voorwaarden mogelijk te maken in de Rijks bufferzone Amsterdam-Purmerend, onder de noemer pilot Waterland;*
- *De pilot Waterland de bouw van 740 woningen inhield bij de entree van Volendam, 35 woningen bij Bennewerf te Marken en 100 losse woningen op nader te bepalen locaties;*
- *De pilot Waterland nog steeds van kracht is en niet is ingetrokken;*
- *De pilot Waterland moet bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, mede door afdracht van gelden per woning en die te besteden aan groen en recreatieprojecten;*
- *Woningbouwplannen dienen te voldoen aan het Rijksbufferzonebeleid, de structuurvisie tot 2040 en de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie voor zover van toepassing;*
- *In het gesloten bestuursakkoord er speciale ruimtelijke procedures zijn afgesproken voor de behandeling van een van voornoemde drie bouwplannen inhoudende o.a. dat een bouwaanvraag voor het ontwikkelen van een of meer losse woningen wordt ingebracht in de stuurgroep;*
- *De afgesproken procedure conform het bestuursakkoord gevolgd dient te worden, aangezien gemeenten hun mandaat om zelf bouwplannen te beoordelen o.g.v. de Wro hebben afgestaan aan de stuurgroep middels genomen besluiten door gemeenteraden;*
- *Onderhavig bouwinitiatief in de vorm van een discussienota is behandeld in de commissie RWW van 19 september jongstleden en dat naar aanleiding van een meningsverschil over taakverdeling tussen gemeenten en de Stuurgroep met spoed een schriftelijk antwoord werd beloofd hieromtrent door GS;*
- *Het antwoord vrijdagmiddag 30 september 2016 laat in de middag naar de fractie 50plus is verstuurd en luidt: "Dat op het bestuursakkoord voor de pilot Waterland zoals deze door partijen is ondertekend voor 2011 ook de Wro van toepassing is. In deze wet is bepaald dat de gemeenten het bevoegde gezag zijn om bestemmingsplannen vast te stellen of omgevingsvergunningen te verlenen voor bouwplannen op hun grondgebied. De stuurgroep kan een bouwinitiatief beoordelen maar het is uiteindelijk de bevoegdheid van de gemeente zelf om voor hun grondgebied een bestemmingsplan vast te stellen of omgevingsvergunning te verlenen voor een bouwplan";*
- *Het antwoord van GS er een is van de bekende weg, des te meer omdat in het bestuursakkoord niet staat aangegeven dat de Wro altijd prevaleert;*
- *Het logisch is dat er geen verwijzing naar de Wro staat in het bestuursakkoord, want*

waarom zouden er anders met het Rijk, gemeenten en provincies afspraken zijn gemaakt, als de Wro immers altijd prevaleert?;

- *Dat zou betekenen dat de betrokken partijen naar eigen goeddunken gemaakte afspraken niet na hoeven te komen;*
- *Het ondertekende bestuursakkoord met daarin verwoord specifieke te volgen ruimtelijke procedures, is juist gemaakt om toch nog bouwinitiatieven mogelijk te maken in de Rijksbufferzone. Nut en noodzaak behoeven bij deze procedures niet te worden aangetoond;*
- *Haast geboden is, aangezien de volgende stuurgroepvergadering bijeenkomt op 6 oktober 2016, de heer Oosterbaan al ruim een jaar van het kastje naar de muur wordt gestuurd en de heer Oosterbaan op grond van eerder gemaakte afspraken recht heeft op behandeling van zijn bouwaanvraag en afwijzing ervan plaats dient te vinden op juiste en juridische gronden;*
- *Het niet willen behandelen van de bouwaanvraag van de heer Oosterbaan door de Stuurgroep onbehoorlijk bestuur is of gaat worden.*

Roepen GS op om:

Gezien het voorgaande, dat de voorzitter van de Stuurgroep gedeputeerde mevrouw J. Geldhof de stuurgroep meedeelt in de vergadering die bijeenkomt op 6 oktober a.s., het reeds in bezit hebbende bouwinitiatief van de heer C.G. Oosterbaan aan Overleek, plangebied sectie F, sectie nr 63, gelegen in het buitengebied van Monnickendam met onmiddellijke ingang in behandeling te nemen, conform de afgesproken procedures in het ondertekende bestuursakkoord dat nog steeds van kracht is

en gaan over tot de orde van de dag.

Fractie 50 plus

De **VOORZITTER**: De motie wordt aan het eind van de vergadering in stemming gebracht.

3.a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding

De **VOORZITTER**: Er zijn geen geheime stukken ter bekrachtiging binnengekomen. Wenst u over een stuk te spreken? Dat is niet het geval. Dan is de opgelegde geheimhouding bekrachtigd.

3.b. Lijst geheimhouding PS

De **VOORZITTER**: Hierover zijn tot op heden geen opmerkingen ontvangen door de griffie. Verlangt iemand het woord over de lijst? Dat is niet het geval. Ik stel u voor de lijst voor kennisgeving aan te nemen. Dat is besloten.

4. Vaststellen notulen van de openbare vergadering van 27 juni 2016

De **VOORZITTER**: Bij de griffie zijn tot nu toe geen opmerkingen binnengekomen.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Ik had er wel een opmerking over gemaakt. Het gaat om M33 die de vorige vergadering is aangenomen. Ik had toen tegengestemd en dat was foutief. Dat heb ik meteen laten weten. Het staat wel goed op de website, maar niet in het verslag dat ik voor was, want ik heb medeondertekend.

De **VOORZITTER**: Dan zal het verslag op dat punt worden gecorrigeerd. Overige opmerkingen? Dat is niet het geval, dan zijn de notulen van deze vergadering gewijzigd vastgesteld.

5. Vaststellen Strategische Statenagenda

De **VOORZITTER**: Wenst iemand het woord? Dat is niet het geval. Dan is de Strategische Statenagenda vastgesteld.

6. Vaststellen Lijst ingekomen stukken

De VOORZITTER: Hierover zijn door de griffie tot op heden geen opmerkingen ontvangen. Verlangt iemand over de stukken het woord? Dat is niet het geval. Dan is voor wat betreft de afdoening van de brieven conform het voorstel van het presidium besloten.

7. Voortgangslijst van moties

De **VOORZITTER**: Verlangt iemand over de voortgangslijst het woord? Door de griffie zijn geen opmerkingen ontvangen. Verlangt iemand het woord? Dat is niet het geval. Dan is de lijst ongewijzigd vastgesteld.

8. Hamerstukken
8.a. Statenvoordracht 65 Randstedelijke Rekenkamer: eerste begrotingswijziging 2016
8.b. Statenvoordracht 57 Investeringsimpuls NH busvoorzieningen A1

De heer **BRUGGEMAN** (SP): Mijn fractie verzoekt geacht te worden tegen deze voordracht te hebben gestemd wegens het in de voordracht ontbreken van zowel een motivering als een onderbouwing.

De **VOORZITTER**: De overige leden zijn voor de voordracht, zodat de voordracht is aanvaard. Ik ga ervan uit dat dat bij voordracht 65 ook het geval is. Dan is dat ook besloten.

8.c. Statenvoordracht 56 Onderzoeksrapport Randstedelijke Rekenkamer informatieveiligheid

8.d. Statenvoordracht 66 Wijziging Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
8.e. Statenvoordracht 63 Zienswijze jaarstukken 2015 en bestemming jaarrekeningresultaat 2015 Omgevingsdienst Flevoland, Gooi & Vechtstreek
8.f. Statenvoordracht 69 Aanpassen regelingen bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer
8.g. Statenvoordracht 64 Afgeven verklaring om het deelgebied "De Buitenlanden" onder de werkingssfeer van de Algemene Verordening van het Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer te brengen

De **VOORZITTER**: Bij voordracht 64 moet de kanttekening bij dat bij de eerdere vaststelling is vergeten om de Buitenlanden onder de werkingssfeer van de verordening te brengen. Dat wordt nu gecorrigeerd. Verlangt iemand over deze hamerstukken nog het woord? Dat is niet het geval, dus conform besloten.

9. Statenvoordracht 52 Zomernota

De heer **HEIJNEN** (CDA): Voorzitter. Mijn fractie stelde in de commissies een flink aantal technische vragen over deze Zomernota. Deze vragen waren helaas nodig om te kunnen begrijpen waarom een aantal wijzigingen in de begroting gedaan zijn en om informatie aan elkaar te kunnen koppelen. Informatie die er vaak wel is, maar waar nauwelijks naar wordt verwezen in de Zomernota. Er wordt veel geld naar verschillende bestemmingen overgeheveld en het is per project en programma lastig te beoordelen welke activiteiten wel of niet zijn uitgevoerd. Dat is niet goed. Het is hier vaker gezegd. De Zomernota is een afwijkingsrapportage en moet het middel zijn voor PS om na te gaan hoe GS het er in het afgelopen half jaar vanaf hebben gebracht en waarmee PS waar nodig kunnen bijsturen. Het controleren en bijsturen is met deze Zomernota te lastig. Daarbij komt nog dat naar mijn mening in deze Zomernota een aantal zaken is opgenomen dat hier eigenlijk niet in thuishoort, maar in de begroting. Het gaat dan vooral over het tussentijds instellen van maar liefst drie nieuwe reserves, allerlei verwerkingen aan de hand van de kaderbrief en het kredietbesluit PMI. Te veel keuzes op een hoop in een instrument dat daar niet voor bedoeld is. Een aanpassing in het systeem en in de informatievoorziening is naar mijn mening hard nodig. Er vinden hierover reeds gesprekken plaats in de uitgebreide versie van de Rekeningencommissie. Helaas zie ik niet alle fracties hierbij even actief betrokken en ik roep mijn collega-Statenleden dan ook op dat wel te doen, want het is belangrijk dat dit instrumentarium goed op orde is. Het CDA wil helder zicht hebben op waar het publieke geld aan besteed wordt, zodat wij ervoor kunnen zorgen dat er zuinig mee wordt omgegaan en de leefbaarheid in de provincie wordt versterkt. Dan nog even over de drie nieuwe reserves. Mijn fractie is wat huiverig voor het instellen van deze reserves. Het is publiek geld en daarom willen wij tot op de euro helder hebben wat er exact met het geld gaat gebeuren. In de commissie RWW zei gedeputeerde Loggen toe ons actief te betrekken bij de uitvoering van het project de reserve meekoppelkansen bij dijkversterking. Hetzelfde wil ik hem vragen voor de reserve meekoppelkansen. In de brief wordt gezegd dat de investeringsbehoefte gedetailleerd in kaart wordt gebracht. Wanneer kunnen wij dat meerjarenplan tegemoetzien? Dit dient eigenlijk te gebeuren voorafgaand aan het instellen van deze reserve. Tot slot, als wij onder de streep kijken,

dan stevenen wij af op een positief resultaat en daarmee is er ruimte om in 2017 nieuwe plannen te kunnen financieren en uitvoeren. Dat is mooi. Wat mij betreft voer voor discussie bij de begroting.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Er ligt een Zomernota met een mooi resultaat en daarvoor geven wij complimenten. Tegelijkertijd herken ik de opmerkingen van het CDA dat het instellen van een reserve eigenlijk niet thuishoort in de Zomernota. Mijn fractie wil daarom met u in gesprek gaan over het hoofdthema van de Zomernota en dat is: de reserve meekoppelkansen. Het woord 'meekoppelkansen' komt maar liefst 26 keer voor in de Zomernota en dat voor een woord dat tot een half jaar geleden niet in mijn vocabulaire zat. Mijn fractie heeft in de commissie al aangegeven dat wij twijfels hebben over de grootte van die reserve, omdat wij het gevoel hebben dat wij nu heel veel geld ter beschikking stellen zonder dat wij precies weten waarvoor. Volgens de nota gaat het om projecten rondom recreatieve en watersportvoorzieningen, extra natuur, landschapsvoorzieningen, et cetera. De gedeputeerde heeft dit nader gespecificeerd in de commissievergadering en gezegd dat de projecten moeten passen binnen de kaders van ecologie, economie en recreatie. Mijn fractie vindt dit heel erg breed en ik denk dat wij voortaan specifieker moeten aangeven hoe wij dit soort reserves willen gaan besteden en wat dan de exacte kaders zijn. Ik heb mijn best gedaan om een voorbeeld te bedenken van iets wat niet binnen deze kaders past, maar dat is mij nog niet gelukt. Aan de andere kant realiseren wij ons ook heel goed dat samenwerking met zoveel partners om flexibiliteit vraagt en dat het daarom goed is om ruimte te hebben om dingen te kunnen doen die je nu nog niet precies kunt voorzien. De gedeputeerde heeft ons toegezegd om bij ons te komen met een lijst van projecten en daar willen wij hem graag aan houden, maar ik wil hem ook vragen of hij toe kan zeggen dat in die lijst een redelijke balans komt tussen projecten die gericht zijn op natuur en projecten die gericht zijn op versterking van het landschap en recreatieve voorzieningen. Dat hoor ik graag.

De heer **YURDAKUL** (D66): Voorzitter. De halfjaarcijfers van de provincie laten een positief saldo zien van meer dan 14 miljoen euro. Het positieve saldo wordt conform het coalitieakkoord benut om de meerjarenbegroting tot 2020 sluitend te maken. Ook zien wij dat er een volledige dekking is gevonden voor een onderwerp uit het coalitieakkoord, namelijk slimme aanvullende voorzieningen die gekoppeld worden aan dijkversterkingsprojecten. D66 is tevreden met de verwerking van de halfjaarcijfers. Graag wil ik samen met u stilstaan bij de functie van de Zomernota in de begrotingscyclus. Een beursgenoteerd bedrijf brengt tussen vier en zes weken na afsluiting van het kwartaal de tussentijdse bedrijfsresultaten uit. In een persbericht geeft men meestal aan hoe deze cijfers zich verhouden tot de strategische doelen en de te behalen eindresultaten van het bedrijf. Zij geven ook aan hoe zij een en ander gaan bijsturen. Wij mogen ons best wel vergelijken met een beursgenoteerd bedrijf, want wij staan onder de publieke aandacht en besteden gemeenschapsgeld. Onze Zomernota is ook een tussentijdse rapportage en is bedoeld om tussentijdse bijsturing mogelijk te maken, maar doorgaans doen GS er acht weken over om de Zomernota te publiceren en daarna komt dat in de molen van PS en wij doen er ook nog een keer zes weken over om het te bespreken. Vandaag, 3 oktober, ruim drie maanden later spreken wij over de behaalde resultaten in het eerste halfjaar. Natuurlijk speelt het

zomerreces een belangrijke rol in het tempo van behandeling. Bijsturing van beleidsrealisatie maakt een belangrijk onderdeel uit van de controlerende rol van PS. Daarom lijkt het ons verstandig om de Rekeningencommissie nu al mee te geven om te kijken naar de functie van de Zomernota in de begrotingscyclus en PS daarover te adviseren. Tot slot meld ik dat D66 nog niet overtuigd is van het nut en de noodzaak van het instellen van de reserve bedrijfsvoering. Ook na het lezen van de brief van GS zijn wij nog niet overtuigd. Voor het opvangen van fluctuaties in de bedrijfsvoeringkosten wordt een potje gecreëerd en dat is in strijd met de geest van de Zomernota. De volgorde dient te zijn: eerst rapporteren en dan pas kijken of er aanvullende investeringen gewenst zijn. Zonder plan geen geld, dat moet altijd ons motto zijn en als PS moeten wij daarop toezien. In de brief van GS staat dat GS met een onderbouwing van de besteding zullen komen bij de bespreking van de kaderbrief 2018. Dat betekent dat wij nu geen reserve hoeven in te stellen, want daar komt u nog uitgebreid op terug. Wij kunnen dat dan ook doen. Ik heb ook begrepen dat in 2017 uit deze reserve sowieso geen geld wordt uitgegeven, dus waarom zijn wij nu bezig zoals we bezig zijn. Is dat wel verstandig? Dan vraag ik mij af hoe het staat met de reservering in de begroting die wij al hebben ontvangen. Er staat een besteding gepland – zo lees ik het – van meer dan een half miljoen euro voor het opvangen van fluctuaties en ICT-innovaties. Ik verzoek GS hierop in te gaan.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Voorzitter. Mijn fractie kan prima uit de voeten met de Zomernota. Ik wil wel ingaan op de reserve bedrijfsvoering, omdat mijn fractie daar nog steeds wat ongelukkig over is. De heer Yurdakul heeft daarvoor prima de argumenten opgesomd. In de brief van de heer Loggen wordt prima uitgelegd dat ook al stellen wij zo'n bedrijfsvoeringreserve in, wij als Staten onze controlerende taak prima kunnen uitoefenen, maar dat is iets anders dan de vraag waarom wij een bedrijfsvoeringreserve moeten hebben, al is het maar omdat ik de gedeputeerde Financiën menigmaal heb horen zeggen dat als er geld over is, het in de algemene middelen moet, maar in dit geval wordt het blijkbaar naar een andere reserve geschoven. Dat roept de vraag op of daarmee de algemene principes van de controlerende rol van de Staten niet een beetje onder druk komen, dus wij hebben behoefte aan nog enige toelichting, ook al zouden wij na de brief van de heer Loggen, best met de bedrijfsvoeringreserve uit de voeten kunnen, maar dat is iets anders dan de vraag of deze moet worden ingesteld.

De heer **LEEVER** (ONH): Voorzitter. Over het geheel genomen kunnen wij ons als ONH wel vinden in de Zomernota. Na de verwerking van de mutaties in de Zomernota hebben wij een voordelig saldo van 14,5 miljoen euro en dat is een positief beeld van de provinciale begroting halverwege 2016 die wij helaas pas in oktober behandelen. Bij de verklaring van de budgettabellen is zeker een verbetering te zien in vergelijking met voorgaande jaren zonder daarmee te zeggen dat wij volledig tevreden zijn. Het waren PS die in het verleden de budgettabellen met zijn technische termen van apparaatskosten, directe lasten, kapitaalslasten, overdrachten enzovoorts gewild hebben, maar het is de taak van GS om deze termen te voorzien van duidelijke laagdrempelige verklaringen. Het zou al verhelderend helpen als de subsidies uit de geïsoleerde lijst van subsidies buiten de uitvoeringsregeling aan het eind van de begroting geplaatst zouden worden in de bijbehorende budgettabellen. Wij hebben hierover al een vraag gesteld bij het Memorie van Antwoord in de begroting 2017. Wij wachten af of dat geïmplementeerd gaat worden. Voor 2016

gaat het over een lijst van 96 subsidies voor maximaal totaal 55 miljoen euro. Dat zijn toch bedragen die ertoe doen, zou je zeggen. Ook de notitie die ons is toegezegd over hoe bij de uitvoering van de begroting wordt omgegaan met deze subsidies, wachten wij met belangstelling af. Verder zijn wij akkoord met de Zomernota. Wij sluiten ons aan bij de betogen over uitleg over de reserves.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter, deze gedeputeerde heeft geen vragen gekregen. De vragen van de heer Leever worden in de Memorie van Antwoord beantwoord. Die ligt als het goed is, volgende week aan het college voor en daarna komt hij naar de Staten.

De **VOORZITTER**: Ik dacht dat de heer Yurdakul een paar opmerkingen gemaakt heeft over de positie van de Zomernota in het proces.

Gedeputeerde **POST**: Volgens mij heeft hij die vragen gesteld aan de Rekeningencommissie en niet aan de gedeputeerde.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Ik had namelijk gevraagd, normaal gaat geld dat wij overhouden, naar de algemene middelen. In dit geval van de reserve bedrijfsvoering, gaat het geld niet naar de algemene middelen, maar gaat het gelijk naar een andere reserve. Het gaat hier over het beleid van de gedeputeerde Financiën en niet zozeer over de vraag of er goede dingen gebeuren met de bedrijfsvoeringreserve.

Gedeputeerde **POST**: Ik ben heel blij dat de heer Den Uyl mij de gelegenheid geeft om toch het woord te voeren. Volgens mij is het zo dat op dit moment de reserve wel wordt ingesteld, maar dat de onderbouwing van de middelen die in die reserve gaan, nog moet plaatsvinden, dus effectief gaat er op dit moment geen geld in. Dat betekent dat in formele zin de middelen zo die er al ingaan, eerst in de algemene middelen gestort worden en pas daarna in deze reserve komen. Dat doet volgens mij niet af aan de werkwijze die wij met elkaar hebben afgesproken.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Het is dus niet zo dat ik gelezen heb dat geld dat over is van de huisvesting, rechtstreeks in de reserve bedrijfsvoering wordt gestort.

Gedeputeerde **POST**: Daar moet altijd een besluit van PS over genomen worden. In formele zin hoort het de koninklijke weg te volgen door het eerst in de algemene middelen te storten en vanuit daar naar de reserve.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Voorzitter. Ik begin met een mededeling die ik iets eerder in de agenda had willen doen, namelijk dat er straks voor u allen een cupcake klaarstaat. Niet om de stevige kritiek te pareren, maar omdat wij in het kader van het INTERREG2C-programma waar de provincie leading partner in is, een nieuw succes kunnen melden. Het afgelopen jaar hebben wij hard gelobbyd. Er is ruim 9 miljoen euro toegekend voor een groot innovatief project op het gebied van marine-energie en dat betreft innovatieve installaties voor het opwekken van marine-energie voor open water en het ontwikkelen van een internationaal geaccepteerd

certificatieprogramma. Dat vindt plaats in Den Oever bij het Tidal Testing Centre. Ik heb altijd geleerd dat je je successen moet vieren en dat zal de heer Van Liere zeker aanspreken. Er is een aantal vragen gesteld over de Zomernota, als eerste over het instrument en of je bij de Zomernota een reserve in kunt stellen. Ik heb altijd geleerd dat dit soort zaken altijd binnen de P&C-cyclus mogelijk zijn mits goed onderbouwd of als je kunt aangeven dat er een goede onderbouwing aankomt. Wat dat betreft gebeurt er in mijn optiek niets geks. Hetzelfde als geen geld zonder plan. Ik wijs even naar de heer Yurdakul. U legt de nadruk op twee reserves, de reserve bedrijfsvoering en de reserve meekoppelkansen. In het coalitieakkoord hebben wij al 15 miljoen euro gereserveerd voor meekoppelkansen zonder plan, omdat wij weten dat daar een groot project gaande is en dat er de komende jaren fors geïntervenieerd gaat worden in de waterveiligheid en dus ook in de natuur en dat biedt kansen. Daarop vooruitlopend is 15 miljoen euro gereserveerd om daarin te participeren.

De heer **YURDAKUL** (D66): Dank voor de cupcakes. Ik ben helemaal tevreden over de meekoppelkansen, want dat staat in het coalitieakkoord en dat heb ik ook gezegd. Waar ik niet tevreden over ben, is de reserve bedrijfsvoering. Als de commissie niet om enige uitleg had gevraagd, dan was die uitleg er niet gekomen. Als u zegt, geen plan, geen geld, dan gaat het daarover. Er was geen plan, dus ook geen geld.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Dat klopt, u hebt ernaar gevraagd en dat heb ik u toegestuurd, want wil je een toekomstbestendige bedrijfsvoering hebben, dan moet je daarin investeren. Wij weten dat de toekomst dynamisch is en daarom moet je de organisatie met de middelen uitrusten die de huidige tijd en ook de toekomst vraagt. Daarom hebben wij gezegd, het is een vrij fors bedrag van 5,6 miljoen euro tot bijna 9 miljoen euro. Laten wij dat gaan sparen, zodat er niet in een keer een groot beslag op de begroting plaatsvindt, maar dat wij de vrijval vanuit de bedrijfsvoering doorlabelen naar een reserve bedrijfsvoering om te kunnen sparen voor toekomstige investeringen die in mijn optiek heel hard nodig zijn. De rest van de motivering staat keurig vermeld in de brief. Wat mij betreft gaan wij zo snel mogelijk met sparen beginnen.

De **VOORZITTER**: Gedeputeerde Post heeft net ook iets gezegd over de financiële methodiek.

De heer **YURDAKUL** (D66): De brief die wij hebben ontvangen, maakt de zaak eigenlijk nog ingewikkelder. U zegt, ik kom bij de bespreking van de kaderbrief met een uitgewerkt plan. Toen dacht ik, waarom hebben wij nu zo'n gesprek? Dit is een beetje een overbodig gesprek, want u gaat het plan al uitwerken en dan kunnen wij in het voorjaar daarover de discussie voeren. U hebt D66 aan uw zijde bij innovatie en toekomstbestendigheid.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Voorzitter. Nu neigt het volgens mij naar een semantische discussie, maar ik ben het van harte met de heer Yurdakul eens dat wij naar de toekomst toe een robuuste toekomstbestendige bedrijfsvoering willen hebben. Ik heb een eerste aanzet gedaan. Voor het daadwerkelijk aanspreken van middelen uit de bedrijfsvoeringreserve moet je eerst een verdiepingsslag met elkaar maken, wat doen wij daarvoor, wat krijgen wij ervoor terug, wat levert het op? Want ik vind ook, geen investering zonder duidelijk zicht op wat het gaat opleveren. Dat

wil ik graag met u delen en volgens mij verschillen wij daarover niet van mening. Dat zit ook opgesloten in het voorstel zoals het hier ligt. Dan resteert de reserve meekoppelkansen. Er zijn op dit moment nog geen gedetailleerde plannen, maar er wordt hard gewerkt. Er is een alliantie aan het werk die bestaat uit de marktpartij die het werk gaat doen en het Hoogheemraadschap als opdrachtgever. Die werken plannen uit en wanneer er meer over bekend is en welke variant er gekozen wordt, buitenom of afgraven van dijken, dan kun je zien welke kansen er ontstaan om mee te koppelen. Ik vind de term 'meekoppelkans' niet een hele gelukkige naam, maar ik weet op dit moment geen betere. Het doel is dat wanneer er een daadwerkelijk ontwerp ligt, je ziet dat die kansen mogelijk zijn. Een paar zijn er al bekend, zoals het stadstrand bij de gemeente Hoorn. Dat is al in een vrij vergevorderd stadium en daar is de bevolking ook goed bij betrokken geweest. Daar ligt een goed uitvoerbaar plan. Daarnaast is bijvoorbeeld een fietspad heel wenselijk, dat staat los van het ontwerp van de dijk of de kustbescherming. Hoeveel kilometer gaat het worden? Binnendijks, buitendijks of op de dijk? Die vragen kunnen wij nog niet beantwoorden omdat die gegevens er nog niet zijn, maar wij weten wel dat het eraan gaat komen. Natuurlijk ga ik dat met u delen op het moment dat het lijstje compleet is, maar wij hebben wel middelen om te kunnen schakelen als die plannen er zijn en dat wij op dat moment niet verzanden in allerlei procedures, want ook in het coalitieakkoord is er al een bestemming gegeven aan dat geld.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Vindt u de kaders waarbinnen u moet werken, duidelijk genoeg? Ik vind zelf 'recreatieve watersportvoorzieningen, extra natuur en landschapsvoorzieningen, et cetera' erg ruim. Kunt u daarmee uit de voeten?

Gedeputeerde **LOGGEN**: Wij proberen zaken altijd op een goede manier aan elkaar te verbinden. Als je iets doet aan de ecologie, dan doe je dat niet alleen om de natuur te versterken, maar ook om ontwikkelruimte te creëren. Volgens mij kun je met deze systematiek zonder dat je een van de thema's geweld aan doet, goed uit de voeten. Natuurlijk mag u mij afrekenen op het feit dat er een voldoende balans zit tussen ecologie, economie en recreatie. U mag van mij verwachten dat die borging er goed inzit en dat zit er voor een aantal onderdelen goed in. Enerzijds op het moment dat wij daar werkzaamheden gaan doen, dan moeten wij de natuur compenseren, ook al gaan wij met de noodzakelijke dijkversterking aan de slag. Wat wij doen, is bovenwettelijke compensatie uit deze middelen, dus wij doen al meer dan redelijkerwijs van ons gevraagd mag worden. Dus is het gerechtvaardigd om dat in goede balans te doen met de andere twee thema's, recreatie en economie.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Dank voor de toezegging, maar ik vraag mij nog steeds af of dit nou de juiste kaders zijn die wij als PS hebben gesteld, want u interpreteert deze nu zelf in het licht van de discussie in de commissie. Hadden wij niet iets preciezer moeten opschrijven wat wij precies willen met die meekoppelkansen, in plaats van woorden als 'et cetera' gebruiken?

Gedeputeerde **LOGGEN**: Laten wij dan het woord 'et cetera' schrappen, want dan is helderder waar wij het met elkaar over hebben. Ik kom bij de kaderbrief 2018 – en als het eerder kan, dan krijgt u dat eerder – met een lijst van projecten en hoe die eruitzien en dan kunt u kijken of de

verdeling er op een ordentelijke wijze inzit. Het komt sowieso bij u terug en dan kunt u kijken of de interpretatie op ordentelijke wijze is neergedaald in dat voorstel.

De **VOORZITTER**: De gedeputeerde doet dus de toezegging dat hij geen nadere invulling zal geven aan de term ‘et cetera’.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Nee, ik ga ‘et cetera’ niet verder uitdiepen. Als laatste, als het gaat om het Markermeer, dan hebben wij ook nog het toekomstbestendig ecologisch boekhoudsysteem. Op het moment dat er activiteiten plaatsvinden, dan zorgen wij ervoor dat de balans niet verstoord wordt en dat het boekhoudsysteem op orde blijft. Volgens mij heb ik alle vragen beantwoord.

De **VOORZITTER**: Zijn er nog andere gedeputeerden die over de inbreng van de Staten het woord willen voeren? Dat is niet het geval.

Tweede termijn

De **VOORZITTER**: Het woord is aan de heer Heijnen, die ook aangesproken is als voorzitter van de Rekeningencommissie, begreep ik net.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Die zich in de Rekeningencommissie zal beraden op een antwoord. Als ik gedeputeerde Post goed begrijp, dan wordt er nu een reserve ingesteld waar pas later geld in gestort wordt, en de heer Loggen zegt, er valt geld vrij uit de reserve en dat ga ik doorlabelen naar deze reserve. Hebben wij nu een potje gecreëerd zonder geld of zit er al wel geld in? Dat wil ik nog graag helder hebben. Als wij een potje hebben gecreëerd zonder geld, dan vraag ik mij af waarom dat nu gebeurt en niet op het moment dat wij het plan krijgen bij de kaderbrief waarbij wij weten waar het geld voor bedoeld is.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Dank voor de toezegging. Het lijkt mij wel van belang om met elkaar af te spreken dat wanneer wij weer zo’n grote reserve instellen, waarbij wij met zoveel partijen samenwerken, wij die doelen precies opschrijven en waarin in ieder geval het woord ‘et cetera’ niet meer voorkomt. Misschien zouden wij wel iets meer woorden dan vijf kunnen gebruiken om te bedenken hoe wij die 15 miljoen euro gaan besteden.

De heer **YURDAKUL** (D66): Ik heb nog geen duidelijk antwoord gekregen op mijn vraag dat er in de begroting al een bedrag is opgenomen voor de reserve bedrijfsvoering. Wordt dat in 2017 al besteed en zo ja, waaraan? Als dat niet zo is, waarom hebben wij deze discussie nu dan?

Gedeputeerde **LOGGEN**: Laat ik nou eens beginnen met: in de beperking kent men de meester, mijnheer Klein. Als wij kort en bondig kunnen formuleren, waarom zouden wij dat nalaten. Wij staan hier aan het begin van een proces en ik realiseer mij goed dat het om veel belastinggeld gaat. U vraagt terecht om waakzaam te zijn, maar het is soms lastig omdat je nog niet weet hoe de puzzel eruit gaat zien, om op voorhand een uitgesneden format te hebben. Daar moeten wij

naar zoeken. U krijgt als PS natuurlijk zicht op wat er gebeurt en op dat moment kunt u daar nog iets van vinden. Daar vinden wij elkaar. De vraag van het CDA, of er nu een reserve is waar een reserve uit gecreëerd wordt, nee, vanuit de bedrijfsvoering valt geld vrij. Omdat wij weten dat die investeringsopgave eraan zit te komen, hebben wij gezegd, laten wij dat nu in een bestemmingsreserve bedrijfsvoering storten, zodat wij kunnen gaan sparen voor toekomstige uitgaven, anders moet ik naar de Staten terug met een enorm groot bedrag. Dat is altijd lastig. Wanneer wij de investering gedaan hebben, dan valt het natuurlijk opnieuw vrij aan de algemene reserve, want in principe wordt het doorgelabeld. Naar de heer Yurdakul, volgens mij moet je eerst sparen, want de opgaven zijn aanzienlijk. Ik heb niet duidelijk op het netvlies dat er in 2017 al uitgaven gedaan zouden worden, maar je moet wel gaan sparen. En ik wil daar liever vroeger dan later mee beginnen, vanwege een aantal opgaven die op het lijstje staan dat u gekregen heeft. Wat mij betreft kunnen wij daar niet vroeg genoeg mee beginnen.

De **VOORZITTER**: Wij kunnen overgaan tot stemming over de voordracht, want er zijn geen moties of amendementen ingediend. Stemverklaringen?

De heer **YURDAKUL** (D66): Volgend jaar wordt er geen geld uitgegeven, hoogstens gespaard en wij krijgen een uitleg bij de kaderbrief. Bij wijze van uitzondering stemmen wij dit keer wel in.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Voorzitter, het betoog van de heer Loggen was helemaal helder, maar ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat in voorkomende gevallen het beter is dit soort dingen via de begroting te laten lopen. Dan is helder wat vrijvalt aan de algemene middelen en kan er een meer integrale afweging door de Staten plaatsvinden. In dit geval zien wij geen aanleiding om onze instemming met de Zomernota te onthouden.

De **VOORZITTER**: Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Die zijn er niet, de voordracht is unaniem aanvaard.

10. Statenvoordracht 54 HOV in 't Gooi, Provinciaal Inpassingsplan, tracédeel Hilversum/Laren

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Voorzitter, vandaag besluiten wij over het PIP, het gedeelte tussen Laren en Hilversum. Ik sta hier als volksvertegenwoordiger en zo lees ik de stukken en niet als wegen- of waterbouwkundig ingenieur, niet als specialist infra, niet als specialist vervoerswaarden en exploitatie, niet als specialist verkeersgegevens, niet als akoestisch specialist, niet als luchtkwaliteitsspecialist, niet als specialist ecologische effectbepaling, niet als specialist mitigatieplan, enzovoorts. Er zaten 2.163 bladen bij mijn agenda en als ik van ieder blad vijf zaken zou moeten kunnen weten, dan zitten wij op 10.000 punten en dat haal ik gewoon niet. Ik geef een algemeen verhaal. Wij gaan niet akkoord met deze voordracht. Vanuit de regio is er met name na de beslissing in 2014 om een PIP op te tuigen, grote weerstand tegen dit plan. Ik ga niet in op de sores tussen Blaricum en Laren, maar alleen dit stukje. Na 2014 toen in de regio duidelijk werd wat er stond te gebeuren, stonden mensen op. Die gaan met ons en met mij als volksvertegenwoordiger en ongetwijfeld ook met collega's hier in de zaal, bellen en

mailen. Uiteraard antwoorden wij daarop en wij zijn de regio ingegaan en hebben met mensen gesproken. Wij hebben een tour du monde gemaakt door de omgeving, de consequenties gezien en de verhalen aangehoord. Daar maak je een rapport van en dat bespreek je met de fractie. Normaal zijn wij voor HOV en asfalt, alleen met dit hebben wij echt een probleem. Het gaat om 120 miljoen euro voor het gehele project en wij spreken nu over 71 miljoen euro, erg veel geld. Wij horen in de regio dat bus 320 bevalt, maar de bereikbaarheid van het ziekenhuis en Anna's Hoeve is een probleem. Daarom willen wij na goed overleg niet verder met het PIP zoals dat er nu ligt. In de nota van beantwoording zienswijzen HOV 't Gooi van juli 2016 staat iets waarvan ik niet echt gecharmeerd ben. Bij hoofdstuk 2.2 staat bij tracékeuze: "De tracékeuze is na zorgvuldige afweging tot stand gekomen en hier wordt niet op teruggekomen." Zo staat het er, hier wordt niet op teruggekomen. PS bepalen of daarop wordt teruggekomen en gezien de politieke verhoudingen zal dat vandaag niet gebeuren, maar ik wil benadrukken dat niet GS maar PS dat bepalen. Dat is een van de redenen waarom wij als fractie hebben besloten om niet in te stemmen. De HOV is onze ogen de JSF van 't Gooi, een hoofdpijndossier.

De heer **TIJSSENS** (D66): Ik begrijp de heer Van Hooff niet. Wij spreken hier over PIP HOV 't Gooi, dus PS bepalen dat gezamenlijk in deze vergadering. De letter is geduldig en wacht de voortgang in de vergadering gewoon af.

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Dat klopt, alleen hoe het er staat, kan niet. GS bepalen niet maar PS. De JSF was duur, werd duurder en is nu het duurst en is er uiteindelijk toch gekomen en dat zal ook met het PIP gebeuren, zo reëel ben ik ook wel. Mijn fractie stemt niet in met de eerste twee punten van de voordracht, dus ook niet met de punten 3, 4, 5 en 6.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Voorzitter, ik vraag mij af of de heer Van Hooff tijdens de commissie misschien met hoofdpijn thuiszat, want wij horen allerlei stellingnames maar wij hebben hem niet gehoord bij de behandeling hiervan. Ik vind het lastig voor mijn fractie om zijn bijdrage te kunnen waarderen.

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Als u het mij persoonlijk vraagt, dan mogen alle commissies worden afgeschaft, want die voegen helemaal niets toe en het enige wat telt, is hier in de grote zaal met de pers erbij praten over zaken en daar heb ik mijn verhaal verteld.

De **VOORZITTER**: Wij hebben wel de gewoonte dat in de commissies de Statenvergaderingen worden voorbereid, want anders hebben wij een hele andere discussie met elkaar.

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Voorzitter, dat begrijp ik. In 2012 en 2014 hebben wij ja gezegd tegen het optuigen van het PIP. In de commissies hebben wij ons redelijk op de vlakte gehouden, dat ben ik met mijn geachte collega eens. Maar wij zijn tussendoor naar de omgeving geweest en hebben met mensen gepraat en komen tot een conclusie en die conclusie verwoord ik hier.

De heer **VAN BERKUM** (GL): Voorzitter. Laat ik beginnen met de opmerking dat Anna's Hoeve ons lief is. Ik ben vaker maar ook deze zomer op Anna's Hoeve geweest om te kijken hoe die situatie

er precies is. Ik heb daar kort iets over verteld in de commissie. Ik kan u zeggen dat het mij pijn deed. Het is een prachtig gebied en het is moeilijk om te besluiten dat daar een ingreep moet plaatsvinden. Ik neem insprekers in de commissie, zoals de Stichting Vrienden van Anna's Hoeve zeer serieus en hun commentaar is terecht, maar ik ben het niet eens met hun analyse en conclusie. Ik denk namelijk, hoe pijnlijk deze ingreep ook is, dat dit de best mogelijke oplossing is voor het probleem. Het zorgt namelijk voor verbetering van het openbaar vervoer langs de corridor van Hilversum richting Huizen, maar ook de corridor Almere richting Utrecht. Dat betekent niet dat het hiermee volledig af is. Sterker nog, het is hier niet mee af, want er ontbreken een hoop stukken in het hele traject. Wat ons betreft moeten wij zo snel mogelijk beginnen met een discussie, ook landelijk, over de aanleg van een vrije busbaan langs de A27 en wat mij betreft het hele stuk. Ik wil de gedeputeerde nadrukkelijk oproepen om hiervoor in Den Haag blijvend een lans te breken, want dit is echt het cruciale punt in de discussie over HOV 't Gooi. Die weg en busbaan langs het spoor zorgen voor een betrouwbaar en snel openbaar vervoer. Dat betekent niet dat van een of twee minuten sneller de busreiziger zo blij wordt, maar dat betekent dat wij op structurele wijze minder tijd kwijt zijn over een verbinding en er daarmee voor zorgen dat het openbaar vervoer goedkoper wordt, omdat wij die minuut en dat is cumulatief, niet elke keer hoeven te betalen, waardoor wij het geld op een andere manier kunnen inzetten en dat draagt positief bij aan het totale openbaar vervoer in een situatie waarin wij weinig geld beschikbaar hebben voor het openbaar vervoer. Ik wil verder nog aandacht vragen voor de fietstunnel van de Van Linschotenlaan naar de Anthony Fokkerweg. Deze fietstunnel zat in het oorspronkelijke plan en ongetwijfeld zijn andere collega's het met mij eens, ik wil de gedeputeerde oproepen deze fietstunnel niet op te geven. Ik zie niet meteen een mogelijkheid om die fietstunnel nu aan te leggen, zeker als het klopt wat de gedeputeerde in de commissie zei dat deze tunnel 10 miljoen euro zou kosten. Maar ik wil hem ook zeker niet opgeven, omdat dit echt bijdraagt aan de verbetering van de verbinding van het noorden naar het zuiden van het spoor. In het plan zit het voorstel waar ik zelf vrij hard voor gevochten heb, om de weg over Anna's Hoeve te verleggen langs het spoor. Deze verlegging is belangrijk, omdat daarmee Anna's Hoeve ontsnipperd wordt en er een groter aaneengesloten natuurgebied komt. Ik vind het belangrijk dat deze weg op een manier wordt uitgevoerd dat mensen daar niet gaan scheuren. Wij kunnen dat als provincie niet afdwingen, omdat het gemeentelijke infrastructuur betreft, maar ik roep de gemeente Hilversum met klem op deze weg zo snelheidsluw mogelijk aan te leggen, zodat de schade voor de omgeving minimaal wordt en er een fatsoenlijk alternatief is voor de weg die er nu ligt. Qua conclusie, wij zijn voor het voorstel, maar met pijn in het hart voor de ingrepen die moeten plaatsvinden. Wij vinden dat de alternatieven voor bijvoorbeeld Crailo, beter kunnen dan nu het geval is, maar als geheel staan wij achter deze ingreep om het openbaar vervoersnetwerk in 't Gooi structureel te verbeteren.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Voorzitter. Mijn fractie beoordeelt het HOV in 't Gooi altijd zeer kritisch op meerwaarde voor de leefbaarheid en het proces waarbij de provincie een dienstbare rol vervult. Het CDA heeft zich gecommitteerd aan de aanleg van HOV in 't Gooi, maar uitdrukkelijk wel met oog voor bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Er is rond dit gehele project veel te doen. Wij besluiten nu over het deel in Laren en Hilversum en naar ons idee is dit traject met inspraak goed verlopen en is er ook geluisterd, want dat heeft geleid tot aanpassingen van het

PIP, bijvoorbeeld bij de bundeling van infrastructuur. Wel uit ik hier mijn bezorgdheid over de bereikbaarheid van het Tergooi Ziekenhuis. Ik sluit mij aan bij de oproep van GL voor de vrijliggende busbaan langs de A27 en de oproep om ons daar richting het Rijk hard voor te maken. Het voorliggende PIP heeft onze steun.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Om met de vrijliggende busbaan langs de A27 te beginnen, dat zou prachtig zijn. Als u dan toch met de minister spreekt, misschien kunt u dan meteen vragen of die zo aangelegd kan worden dat die ook verspoord kan worden, dan hebben wij een spoorlijn tussen Utrecht en Almere en dat is al jarenlang een wens van de CU/SGP in de Tweede Kamer. Het HOV, de bussen bewijzen steeds meer een goede en betrouwbare vorm van openbaar vervoer te zijn in de provincie. Het is daarom goed dat de provincie daarin wil investeren en het is ook mooi dat ze kijken om samen met het openbaar vervoer andere doelen te realiseren, zoals het verbeteren van de leefbaarheid en versterking van de natuur. Wij kunnen ons vinden in de plannen voor het deel Hilversum Laren. Het zorgt ervoor dat de bus sneller door Hilversum kan rijden, het biedt eveneens de mogelijkheid om de weg over Anna's Hoeve te verleggen, maar dit gaat niet zonder een prijs. Het is al genoemd, het gaat ten koste van natuur en dat doet pijn bij de omwonenden en de vrienden van Anna's Hoeve. Gezien alle onderzoeken denken wij echter dat de keuze voor een fly-over de beste is. Het totaalplaatje is dus positief en daarom staan wij achter dit deel van het plan. Waar wij echter wel een probleem mee hebben, is het uit het PIP schrappen van de fietstunnel tussen de Anthony Fokkerweg en de Van Linschotenlaan. De gedeputeerde heeft voor mij het onwaarschijnlijke bedrag van 10 miljoen euro genoemd voor het realiseren van de fietstunnel. Wij snappen dat dit geld er niet is en wij snappen ook dat de gemeente Hilversum de eerste is die aan zet is om dat geld te verzamelen, maar wij vinden het voorbarig om die tunnel nu al te schrappen. Wij willen de tunnel graag in het PIP houden en vragen om een realistisch onderzoek naar de kosten van zo'n tunnel. Wij horen graag van de gedeputeerde of dat mogelijk is.

Mevrouw **VAN DUIJN** (PvdA): Voorzitter, de aanleg van HOV 't Gooi op Anna's Hoeve heeft helaas een enorme impact. Natuur, landschap en andere kwetsbare waarden zijn heel belangrijk voor de PvdA. Het is ook belangrijk dat de HOV-lijn gerealiseerd kan worden. Het HOV kan een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid in 't Gooi. Zoals het voorstel er nu ligt, wordt het gebied ontsnipperd door de weg te verleggen. Door het bundelen van infrastructuur worden extra barrières zoveel mogelijk beperkt. De PvdA spreekt zich uit voor het PIP, maar het is wel belangrijk om naar betrokkenen te luisteren en waar mogelijk de suggesties zoveel mogelijk mee te nemen. De PvdA heeft bericht ontvangen van onder meer de Fietsersbond Hilversum dat realisatie van een fietstunnel tussen de Anthony Fokkerweg en de Van Linschotenlaan de veiligheid en doorstroming ten goede komt. De PvdA steunt deze ambitie van harte. Helaas zijn wij na vragen in de commissie hierover, door de gedeputeerde geïnformeerd dat voor de fietstunnel op dit moment onvoldoende budget is, uitgaande van de huidige stand van zaken. Aangezien deze prognose in de toekomst kan wijzigen en de ambitie voor een fietstunnel voor veel betrokkenen van grote waarde is, vraagt de PvdA het college om de fietstunnel nu nog niet op te geven en haar ambitie om deze te willen realiseren in samenwerking met andere betrokken partijen in deze vergadering, uit te spreken.

Mevrouw **KIRCH** (VVD): Voorzitter. Naar onze mening hebben de actualisatie van de gegevens en onderzoeken alsook de zienswijzen die in de nota van beantwoording zijn te vinden, tot een goede aanpassing van dit voorstel geleid ten aanzien van de ontwerpvisie, behalve de fietstunnel. Het is jammer dat die niet meegenomen kan worden. Overall draagt dit belangrijke project bij aan de bereikbaarheid van 't Gooi ook in de toekomst, en de grootste pijnpunten zijn weggenomen met het bundelen van de infrastructuur. Wat belangrijk is van deze HOV-lijn is dat er 118 miljoen euro beschikbaar blijft voor de leefbaarheid en de natuur. Wat de VVD betreft kunt u het definitieve PIP ter inzage leggen.

De heer **TIJSSENS** (D66): Voorzitter. Er is al veel gezegd en mijnheer Heijnen, ook in de commissie hebben wij onomwonden uitgesproken voor dit PIP te zijn. Dat mag doorgang vinden. De reden dat ik hier sta, is om nog even te bevestigen dat ook mijn fractie het heel belangrijk vindt dat onze gedeputeerde Mobiliteit blijft knokken voor de fietstunnel Anthony Fokkerweg. Wij snappen dat dat op dit moment geen haalbare kaart is, maar wellicht in de toekomst, want onder druk wordt alles vloeibaar.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter. Vandaag moeten wij beslissen over het tracé tussen Hilversum en Laren. Wij hebben al meerdere keren gezegd dat het bijzonder jammer is dat het deel van het PIP tussen Hilversum en Blaricum nog in het ongewisse is. Wij willen van de gedeputeerde graag horen hoe het zit met de vrije busbaan tussen Hilversum en Blaricum, want de tijdwinst die daar straks mee gemaakt wordt, staat ons niet helder voor de geest. Als wij daarop een goed antwoord krijgen, kunnen wij instemmen.

De heer **LEEVER** (ONH): Voorzitter. Wij spreken vandaag over het lastige dossier HOV 't Gooi en het PIP voor het tracégedeelte tussen Hilversum en Laren. In het verleden is al veel gezegd over dit HOV-traject in 't Gooi, ook in de commissie, waarvan wij het toch wel nuttig vinden dat die er is. Het zal inmiddels wel bekend zijn hoe wij als ONH hierin staan. Wij volstaan met een enkele karakteristiek van dit project. Tien jaar geleden is gestart met dit HOV-project. Vanaf het begin was er veel verzet vanuit de samenleving. Denk bijvoorbeeld aan de Busbaan Nee-groep. Het verzet is in de loop der jaren alleen maar gegroeid. Wat geboden werd voor 118 miljoen euro aan openbaar vervoer verbeteringen was op geen enkele manier overtuigend voor velen. Men is tevreden met de huidige situatie en lijn 320 voldoet prima. Met enkele aanpassingen kan dit zelfs nog verbeterd worden. Dan praten wij niet meer over enkele minuten tijdwinst die onze belastingbetaler 120 miljoen euro gaat kosten. Het blijkt mogelijk te zijn met de juiste afspraken in het coalitieakkoord al deze tegenstand die er is geweest – ook in de commissie – links te laten liggen. De vraag kan gesteld worden of dat verstandig is. ONH vindt van niet.

De heer **VAN BERKUM** (GL): U hebt het over een paar minuten reistijdwinst, maar u gaat eraan voorbij dat die reistijdwinst veel verder gaat. Het gaat er niet om of een passagier twee of vijf minuten eerder op zijn bestemming is, het gaat er uiteindelijk om dat het steeds goedkoper wordt om het openbaar vervoer aan te besteden. Daar gaat u aan voorbij. Ik ben benieuwd of u dat niet waardevol vindt. U spreekt er met dedain over alsof het allemaal niks waard is.

De heer **LEEVER** (ONH): Mijn dedain zou ik terug kunnen koppelen op de manier waarop u de vraag aan mij stelt. Het is in ieder geval zo dat u een en ander graag wilt koppelen aan een vrije busbaan langs de A27. Wij hebben in de voorgaande bestuursperiode van de gedeputeerde vernomen dat het ministerie pas in 2028 geïnteresseerd is om dit eventueel te initiëren. U legt een onderdeel van uw goedkeuring bij deze toepassing. Ik kan u zeggen dat het pas heel laat in het proces naar voren gaat komen dat eventueel die vrije busbaan er gaat komen. Intussen zitten wij met een HOV-lijn in 't Gooi die in een bottleneck terechtkomt bij de A27 en als zodanig niet optimaal kan functioneren.

De heer **VAN BERKUM** (GL): U verdraait mijn bijdrage, mijnheer Leever. De vraag was, het project zoals het er nu ligt, zorgt voor reistijdwinst en dat zorgt voor voordelen in de budgettering. Aan deze voordelen gaat u voorbij, u vindt dat blijkbaar niet belangrijk. Ik herhaal mijn vraag, vindt u het inderdaad niet belangrijk dat het openbaar vervoer daardoor beter uit te voeren is?

De heer **LEEVER** (ONH): U gaf in eerste instantie aan dat het in de toekomst goedkoper gaat worden om met het openbaar vervoer te reizen. Daar moeten wij nu 120 miljoen euro voor uitgeven. Dat zijn uw eigen woorden die ik nu terugkoppel. Veel valt hierover te zeggen, maar wij laten het verder rusten en gaan over tot het voorstel. Ik maak eerst een uitstapje naar het andere HOV-deel van Huizen Blaricum. Na veel overleg hebben beide gemeenten zich kunnen vinden in de meerijvariant De Meent, echter wel met de harde toezegging van de provincie dat de zeer ingrijpende en kostbare vrije busbaan definitief wordt geschrapt. In onze beoordeling van uw voorstel gaat ONH deze tracédelen met elkaar verbinden. Wij zijn bereid akkoord te gaan met het PIP Hilversum Laren als gedeputeerde Post rekening wil gaan houden met de kritiek op het HOV-plan in 't Gooi. Concreet houdt dat voor ons in dat de gedeputeerde nu wil toezeggen aan de Staten dat de vrije busbaan definitief geschrapt wordt. Dat is ook het voorstel dat Huizen en Blaricum hebben gedaan. In dat geval kunnen wij akkoord gaan met uw voorstel. Gaarne een reactie van de gedeputeerde. Nog een laatste punt op grond van een e-mail die wij vorige week vrijdag ontvingen van de Vereniging tot behoud van Anna's Hoeve. Op 20 september 2016 ontving deze vereniging van de provinciale griffie een notitie van 31 januari 2014 van Goudappel Coffeng over de Tergooi Boog, over het alternatieve traject voor de HOV op het grondgebied van de gemeente Hilversum door Anna's Hoeve en de Monnikenweg. Deze notitie heeft de vereniging ruim 2,5 jaar later ontvangen. Een uiterst merkwaardige en vreemde zaak, daar de vereniging al medio 2013 in gesprekken met ambtenaren en politici dit alternatieve tracéplan hebben geopperd. De vereniging verzoekt PS dan ook om nog geen definitief besluit te nemen over het tracé van de HOV in Hilversum, maar om eerst gedegen onderzoek te doen naar de Tergooi Boog variant. Graag een reactie van de gedeputeerde op deze brief van de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve die wij vorige week ontvingen.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter. In de richting van de heer Van Hooff over de 2.163 pagina's van het voorstel. Ik kan alleen maar met u van oordeel zijn dat wij het kennelijk in dit land best wel complex hebben gemaakt om een PIP te maken, maar op grond van de wet zijn wij gehouden om zoveel pagina's tekst te produceren om een dergelijke beslissing te kunnen nemen. Tegelijkertijd

kan ik niet anders dan constateren dat wij moeten voldoen aan de wet en dat wij die naar eer en geweten uitvoeren en dat leidt helaas tot zoveel pagina's. Ik kan u dus niet beloven dat ik de volgende keer minder pagina's ga produceren, want dat zou de procedure bij de Raad van State onderuit kunnen halen en daar zitten wij ook niet op te wachten. U zegt en dat zegt de heer Leever in feite ook, ik sta hier als volksvertegenwoordiger en er is enorm veel maatschappelijke weerstand en lijn 320 voldoet prima, dus waarom zouden wij überhaupt iets doen. Daar zit hem precies de crux, want de lijn 320 voldoet op dit moment niet aan de normen voor HOV en ik vind het jammer dat u dat niet in de commissie ter sprake heeft gebracht – dat geldt ook voor de heer Leever – want dan had ik daar in de commissie op gereageerd en dan hadden wij dat nu niet hier hoeven doen. Maar lijn 320 voldoet niet en dat betekent dat wanneer u niet instemt met het PIP en wij gaan niet die verbeteringen aanbrengen, dan is er over beperkte tijd geen lijn 320 meer, want noblesse oblige. Als je HOV wilt hebben, dan moet je ervoor zorgen dat HOV voldoet aan de norm. Daar krijg je een hogere frequentie voor, een snellere lijn, betrouwbaarheid, stiptheid, comfort en een goede aansluiting op openbaar vervoer elders. Als je niet aan de norm wilt voldoen, dan krijg je dat ook niet. Met andere woorden, als u dit niet gaat doen, dan verdwijnt lijn 320 en daar komt een ontsluitende lijn voor terug, maar geen HOV. Aangezien wij in vier provincies bepaalde eisen stellen aan HOV, kunnen wij het ons niet permitteren om te zeggen, in 't Gooi doen wij dat even niet en doen wij het zo en geven wij die betrouwbaarheid, comfort, frequentie en stiptheid, maar hoeven zij niet te voldoen aan de norm. Zo werkt het in deze provincie niet. U zegt mijnheer Van Hooff, GS bepalen niet het tracé. Dat klopt, dat bepaalt u en zo staat het ook in de nota van beantwoording, want de voordracht luidt dat u deze nota vaststelt en dat betekent dat u ermee instemt dat wij dat tracé niet opnieuw gaan beoordelen. Tegen iedereen die zegt dat de weerstand groot is, dat klopt, maar ik kan niet zeggen dat er geen voorstanders zijn, want wij weten dat tegenstand zich manifesteert en voorstanders manifesteren zich minder, omdat zij het ermee eens zijn en die laten minder snel van zich horen. Dat betekent dat in de besluitvorming en advisering aan u als PS wij als college ons alleen maar kunnen baseren op degenen die gehouden zijn om die voor- en tegenstanders te mogen vertegenwoordigen en dat zijn de gemeenteraden van de gemeenten waar het hier om gaat, namelijk Hilversum en Laren maar uiteraard ook Eemnes, Blaricum en Huizen. Ik kan mij niet baseren op degenen die nee of ja roepen, alleen op de democratische besluitvorming in de gemeenten en vooralsnog geldt zeker voor Hilversum en Laren dat men voorstander is van het PIP. Dan een aantal specifieke vragen. De heer Van Berkum zegt, de verlegging van de weg over Anna's Hoeve zorgt voor ontsnippering, maar dat gaat niet zonder pijn. Dat werd ook gezegd door de heer Klein en dat ben ik met u eens, maar gelijktijdig ben ik het met u eens dat dit de beste oplossing is voor de ontsnippering op Anna's Hoeve en ik ben tevreden dat de gemeenteraad van Hilversum na enig heen en weer getik uiteindelijk besloten heeft tot de verlegging, want dat is de instantie die daarover het besluit moet nemen. Een aantal partijen heeft het betoog van de heer Van Berkum ondersteund om te pleiten voor een vrijliggende baan langs de A27. Ook wij pleiten daar al lange tijd voor. Er zijn maatregelen genomen om de hinder bij knooppunt Eemnes met een doorsteek wat te verminderen. De bus mag ook over de vluchtstrook rijden in de spits, maar een vrijliggende baan is veel beter dan meerijden met het verkeer of over een vluchtstrook rijden. Die inzet blijft er. Wij hebben geprobeerd om in het tracé zoveel mogelijk uit te gaan van verrailbaarheid, dus ook bij het bepalen van de boogstralen op

diverse plekken en het zou een beetje onnozel zijn om dat langs de A27 niet te doen, want dan hebben wij het zelf netjes geregeld en zou je daar de bottleneck krijgen als je ooit tot verrailing over zou willen gaan, dus ook dat zal ik uiteraard meenemen. Een aantal partijen heeft gesproken over de fietstunnel in het oorspronkelijke plan. Ik snap de oproep en de ambitie wordt onderschreven. Wij varen op dit moment financieel gesproken scherp aan de wind en dat betekent dat er nu geen ruimte is in de budgetten om de fietstunnel mee te nemen. ProRail heeft gezegd, zolang die dekking er niet is, nemen wij hem niet mee in het contract en dat betekent dat hij separaat moet worden aanbesteed. Voor degenen die twijfelen over de kosten, er liggen daar op dat kleine stukje enorm veel kabels en leidingen en het verleggen hiervan loopt aardig in de papieren. Hierdoor wordt die tunnel duur. Wij hadden ook gerekend op een bijdrage uit het IBP van 2,5 miljoen euro en die is er niet gekomen. Dat draagt allemaal niet bij aan het ruimte houden voor. De ambitie om hem te realiseren is er absoluut, maar de bereidheid om voor dit bedrag aan de lat te staan, wetend dat wij beperkt worden door de omvang van het budget, maakt dat ik op dit moment absoluut niet de illusie heb dat wij er geld voor over hebben. Dan niet in de zin van, wij hebben het ervoor over, maar dat er geld overblijft om dit te kunnen betalen. Hij zit gewoon in het PIP, dus op het moment dat het geld er zou zijn, kan hij aangelegd worden, maar financieel worden wij beperkt. Ik hoor de zorg van de heer Heijnen en anderen over de bereikbaarheid van het Tergooi ziekenhuis en ik snap die oproep. Het is wel de bedoeling om op enig moment te kijken of er bij Tergooi een aftakking kan komen naar het ROC en het Arenapark en uiteraard de inpassing van de hal bij het Tergooi zo te maken dat de bereikbaarheid ook in het huidige PIP zo optimaal mogelijk wordt. Waar mogelijk, proberen wij rekening te houden met de wensen van het ziekenhuis. Daar vindt uitgebreid overleg mee plaats. Ik onderschrijf de opmerking van de heer Klein dat de bus sneller gaat door Hilversum. Dat heeft ook een tweede orde effect en dat is doordat er minder openbaar vervoer over bijvoorbeeld de Soestdijkerstraatweg gaat, hier meer ruimte komt voor het overige verkeer en dan snijdt het mes een beetje aan twee kanten, want het is goed voor het verkeer op de weg, maar het is ook voortreffelijk voor het openbaar vervoer. Mevrouw De Meij vraagt hoe het ervoor staat in Huizen en Blaricum en mijnheer Leever zegt, als je nou definitief die busbaan in Huizen en Blaricum schrapt, dan gaan wij hiermee akkoord. Zo werkt het niet, het is niet zo dat wij instemmen met een plan gaan koppelen aan voorwaarden in een ander plan. Volgens mij hebben wij geen van allen officieel bericht gekregen van de gemeenten Huizen en Blaricum dat zij bereid zijn in te stemmen met meerijden over het Meent. Ik heb dat in formele zin in elk geval nog niet en ik zou het wonderlijk vinden als u het wel zou hebben. Wij hebben het wel allemaal in de krant kunnen lezen. U heeft daar geen officieel bericht van gekregen, mijnheer Van Hooff, u hebt dat in de krant kunnen lezen, u bent er misschien bij geweest, maar er wordt melding gemaakt van voorwaarden en ik heb nog geen idee hoe ik die voorwaarden moet duiden. Er wordt gezegd dat wij meerijden moeten schrappen, maar wat moet ik daaronder verstaan? Financieel, planologisch of beide schrappen? Welke voorwaarden worden er nog meer gesteld? Dat doen wij op het moment dat de 320 in Huizen en Blaricum niet meer aan de norm voldoet? Kortom, ik heb bij de berichten in de krant nog een aantal vragen. Voordat ik definitief zeg, ik kan instemmen met de voorwaarden die Huizen en Blaricum hebben gesteld, wil ik daar graag een nadere duiding van en wil ik officieel het standpunt van beide gemeenten vernemen en niet vanuit de krant. De heer Leever stelt voor om de Tergooi Boog te onderzoeken. Het antwoord is nee, dat is gedaan. In

formele zin heeft de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve dat verzoek nooit ingediend bij de provincie. Zij hebben daar nooit een officiële brief over gestuurd en dus hebben zij daar ook nooit een officiële brief op teruggekregen. De Tergooi Boog is ingebracht in een overleg tussen de provincie en de Vereniging, althans zo staat het mij nog voor ogen, want het is al een tijdje geleden. Destijds hebben wij deze Tergooi Boog wel degelijk bekeken, maar de reistijd neemt aanzienlijk toe en daarmee verbetert het plan niet. Daarom is het wel onderzocht, maar er is niet gekozen om verder te gaan met de Tergooi Boog en dat zal het antwoord blijven. Ergo, opnieuw het onderzoek uitvoeren naar dezelfde Tergooi Boog heeft in onze beleving weinig zin. Ik dank degenen die steun voor het PIP hebben uitgesproken van harte en ik hoop dat wij voorwaarts kunnen met de aanleg in Hilversum en Laren.

Tweede termijn

De heer **VAN BERKUM** (GL): Voorzitter. Ik zal mij beperken tot het melden dat ik blij ben met de ambitie om de fietstunnel boven de markt te houden en ik ben blij dat u dat deelt. Ik wil het graag bespreken in M&F, maar wij kunnen dan wel verder.

De **VOORZITTER**: Er zijn geen nadere vragen aan de gedeputeerde gesteld, zodat wij over kunnen gaan tot stemming. Stemverklaringen?

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): De PvdD is erg voor HOV, maar wij zijn ook voor het in stand laten van de weinige natuur die ons nog rest. Daarom hebben wij besloten om tegen deze voordracht te stemmen, omdat wij er niet van overtuigd zijn dat het voorliggende PIP de beste variant is voor de natuur.

De **VOORZITTER**: Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties van PVV, PvdD, ONH en 50plus. De overige leden voor, zodat de voordracht is aanvaard.

11. Statenvoordracht 58 Beleidskader Cultuur in ontwikkeling, cultuurbeleid 2017-2020

De heer **BUIJTENDORP** (D66): Voorzitter. D66 onderschrijft deze beleidsnota, want die bevat voor ons belangrijke ingrediënten. Zo is er extra aandacht voor cultuurgroen met de buitenplaatsen als een van de oudste voorbeelden van menselijke waardering voor de natuur, met de toezegging dat er een integraal beeld komt van de beschermde buitenplaatsenbiotoop. Wij zien meer over regionale diversiteit en verdieping van de regionale beeldverhalen als voorbeeld van hoe cultuur regionaal kan verbinden. Wij zoeken de verbinding en steunen de extra aandacht voor samenhangende erfgoedzones ofwel cultuurhistorische structuurdragers, zoals de Stelling van Amsterdam die de hoofdstad als een groene buffer omgeeft. Belangrijk is de genoemde ontsluiting met OV-knooppunten, de aansluiting daarop, fiets- en wandelpaden. In de ruim besproken archeologie steunen wij de innovatieve pilot om het bedreigde maritieme erfgoed met behulp van vrijwilligers beter te beschermen. Meer dan in het verleden vertrouwend op de kracht van het individu, ondersteund met training en coaching. Er is een uitgebreide monumentenmonitor die als kennisbank digitaal beschikbaar komt en aangevuld met de

kansenkaart, aanzet tot ontwikkeling. Het past in onze visie dat toegankelijkheid het draagvlak voor cultuur versterkt. Daarin past de toezegging dat er snel een publieksversie van de beleidsnota komt. Als toekomstgerichte partij juichen wij ook toe dat het herbestemmingsfonds toekomstvast wordt ingericht door leningen te verstrekken, waardoor de aflossing voor volgende leningen weer hergebruikt kan worden in plaats van eenmalige subsidies. Daarbij is toegezegd dat het fonds toegankelijk is voor alle soort monumenten, dus breed toegankelijk. Verder worden naar onze tevredenheid de verduurzamingskosten expliciet genoemd inclusief de samenwerking met het servicepunt duurzame energie, passend bij de nieuwe combinatie van duurzaamheid en cultureel erfgoed die behoud ook betaalbaar maakt. Afsluitend, D66 wil vooruit en is blij dat het motto is aangepast naar ontwikkeling door behoud, herbestemming van te behouden monumenten kan de ontwikkeling stimuleren met de regionale beeldverhalen als voorbeeld. Voor ons is cultureel erfgoed niet een stoffig verleden, maar een inspiratiebron naar de toekomst. Wat dat betreft riepen wij al eerder in deze Staten en in het vakblad Heemschut op om nog meer gebruik te maken van de monumentale hefboomwerking. Daarmee bedoelen wij de kracht van de voorbeeldfunctie van beeldbepalende monumenten versterkt met gerichte communicatie. De combinatie van duurzaamheid en cultureel erfgoed is een nieuw speerpunt in deze coalitie en wij zien daarom volop mogelijkheden om met een aantal duurzaamheidsiconen de werking van de duurzaamheid tastbaar te maken, bijvoorbeeld de verduurzaming van de museumstoomtrein Hoorn-Medemblik, die op de Dag van de Herbestemming werd gepresenteerd. Daar komt heel veel rook vrij bij die stoomtrein en dat wordt door de plafonds opgevangen, wordt gezuiverd en die warmte wordt vastgehouden. Dat kun je heel tastbaar maken door bijvoorbeeld heel simpel glas op de plafonds aan te brengen zodat je de elementen kunt zien, die elementen in vitrines neer te leggen, rookgasmeters, heel simpel, kun je het heel tastbaar maken, de werking voor een heel groot breed publiek. Daarom afsluitend de vraag of de gedeputeerde in het kader van de in de nota genoemde voorbeeldprojecten deze kans ook ziet en bijvoorbeeld jaarlijks een of meer duurzaamheidsiconen op het schild wil heffen. Wij hebben daarvoor samen met de PvdA een motie voorbereid, maar wij hopen op een duidelijke toezegging, zodat wij de motie in tweede termijn achterwege kunnen laten.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Voorzitter. Wij zijn positief over het beleidskader cultuur in ontwikkeling. Ondanks het teruglopen van de beschikbare middelen wordt hiermee toch een heel degelijk beleidskader gepresenteerd met veel zinvolle initiatieven. Op onze vraag over de mogelijkheden van het verstrekken van een lening aan CultureBase – de organisatie die onder meer verantwoordelijk is voor het uitbrengen van de Uitwaaier en de website uitnoordholland.nl – heeft u negatief geantwoord. Daar houdt het voor nu dan ook even op. Wij behouden ons echter wel de vrijheid voor om bij de behandeling van de begroting 2017 hierop terug te komen. Het fonds Herbestemming Waardevolle Monumenten bestaat overeenkomstig het coalitieakkoord uit 4 miljoen euro, waarbij u voorstelt om dit fonds uit louter leningen te laten bestaan. Wij zijn heel bij met het fonds en wij hopen hiermee niet alleen een bijdrage te kunnen leveren aan behoud en herbestemming van cultureel erfgoed, maar ook aan de leefbaarheid in Noord-Holland. Het CDA is echter van mening dat een volledig revolverend fonds, zoals u dat noemt, beperkend zou kunnen werken bij het toepassen van maatwerk in geval van herbestemming en dat dat met name een nadelig effect zou kunnen hebben op een evenwichtige spreiding over de provincie, maar

ook op een evenwichtige spreiding over de grootte van de projecten. Wij zijn toch bang dat een volledig revolverend fonds beperkend werkt voor kleinere projecten. Wij willen daar heel graag uw reactie op en wij zouden daar heel graag een motie voor willen indienen. Wij pleiten er namelijk voor om het principe 'subsidie waar het moet, lening waar het kan' ook toe te passen op dit fonds.

De heer **HIETBRINK** (GL): Ik heb een korte vraag over het fonds, want u vraagt als ik het goed heb begrepen, aan GS om het mogelijk te maken om met subsidies te werken bij het fonds. Ik vraag mij af of u iets kunt zeggen over – want dat bij CultureBase gaat ook over een subsidie – wat voor verschil daarin zou zitten, waarom subsidies hier wel zouden kunnen en bij CultureBase niet.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Dat zijn twee heel verschillende dingen wat mij betreft. Met CultureBase zijn afspraken gemaakt dat wij afstand zouden nemen van een subsidierelatie. Hier gaat het over iets heel anders, een nieuw fonds dat wordt ingesteld, waarbij op voorhand niet is aangegeven hoe dat fonds eruit zou moeten zien. De gedeputeerde geeft aan dat dit fonds volledig revolverend zou zijn en volledig uit leningen zou bestaan en daar hebben wij onze zorgen over of dat middel het doel gaat heiligen.

De heer **BUIJTENDORP** (D66): Voorzitter. Bent u dan niet bezorgd dat de subsidiekraan daar opengaat, terwijl de gedachte juist is om het revolverend te maken zodat je een toekomstvast fonds hebt dat jarenlang leningen kan verstrekken. Kun je niet beter eerst de evaluatie afwachten voordat je nu al op voorhand zegt, het zal wel niet gaan werken en laten wij op voorhand de subsidiekraan erin bouwen, terwijl er heel veel andere subsidiemogelijkheden zijn.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Dat is ook een benadering waar je voor zou kunnen kiezen. Wij hebben alleen zorgen dat als wij dat zouden doen, dat kleinere projecten waar dit fonds ook voor bedoeld zou moeten zijn, daardoor niet aan bod komen. Leningen voor grotere projecten en instellingen die zich bezighouden met herbestemming van grotere projecten, kunnen gemakkelijker met leningen omgaan dan stichtingen die kleinere projecten willen gaan opstarten.

De heer **BUIJTENDORP** (D66): Maar waarom wacht u dan niet de evaluatie af? Wij gaan nu vooraf inschatten, het zal wel niet lukken met de kleine partijen – dat delen wij overigens, het moet breed toegankelijk zijn – en dan alsnog bijsturen als dat nodig blijkt.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Zoals ik aangaf, dat is ook een benadering, maar dan gaat er wel een kostbaar jaar verloren. Wij zouden direct van meet af aan dat fonds zo goed mogelijk willen instellen en daarbij hebben wij een verschil van inzicht in hoe je dat het beste zou kunnen doen. Het raakvlak is dat wij allemaal, ook het Restauratiefonds dat dit fonds gaat beheren en de uitvoering voor zijn rekening gaat nemen, zoveel mogelijk projecten willen herbestemmen, dus wat dat betreft spreken wij dezelfde taal, denk ik. Ik wil de motie indienen.

Motie 40/03102016
Cultuur in ontwikkeling

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016.

Constaterende dat:

- *Er wordt voorgesteld de 4 miljoen euro die bij het coalitieakkoord is vrijgemaakt voor een herbestemmingsimpuls cultureel erfgoed toe te voegen aan het Noord-Hollands Fonds voor monumenten, een fonds van 5,1 miljoen euro voor monumenten in NH binnen het Nationaal Restauratiefonds, zodat er een fonds van 9 miljoen euro ontstaat;*
- *Deze middelen worden aangewend voor laagrentedragende leningen ter dekking van herbestemmings-en verduurzamingskasten voor beschermde monumenten en karakteristiek vastgoed;*
- *Daarnaast blijft het fonds leningen bieden voor stolpen (herstel daken) en restauratie van courante provinciale monumenten en kunnen ook eigenaren van gemeentelijk monumenten, en industrieel, religieus of agrarisch erfgoed leningen aanvragen.*

Overwegende dat:

- *Het fonds zich richt op vele verschillende monumenten en op zowel herbestemming als restauratie/verbouwingskosten, waardoor maatwerk vanuit het fonds nodig zal zijn;*
- *Maatwerk kan ook een mengvorm van leningen en subsidies zijn;*
- *Een subsidie voor sommige projecten marktverstorend kan werken, maar dat niet voor alle projecten zal gelden;*
- *Het fonds niet alleen voor grote partijen, maar ook voor kleinere partijen die heel graag een bepaald monumentaal gebouw willen behouden, bereikbaar moet zijn.*

Verzoeken GS:

- *Het geven van subsidies uit het fonds niet van tevoren uit te sluiten, maar deze mogelijkheid ook uit te werken in de voorwaarden voor projecten waarbij een subsidie wel passend en van (grote) meerwaarde is;*
- *Er op toe te zien dat de gelden zoveel mogelijk gelijkelijk over de provincie verdeeld worden;*
- *Er op toe te zien dat het voor zowel kleine als grote partijen haalbaar is om een aanvraag te doen;*
- *De werking van het nieuwe, uitgebreide fonds na een jaar te evalueren en deze evaluatie met PS te bespreken*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fractie CDA

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Er ligt een helder beleidskader waarin duidelijk is opgeschreven hoe wij met minder geld cultuur willen ondersteunen en stimuleren en voor ons cultureel erfgoed zullen zorgen. Mijn fractie maakt zich wel zorgen over de wat bruuske manier

waarop cultuurorganisaties in het nieuwe bestuurlijke adagium van zelfredzaamheid en zelfstandigheid worden geduwd. Wij maken ons grote zorgen dat de abrupte bezuinigingen ertoe gaan leiden dat expertise en inzet uit het verleden verloren gaan en daarom vragen wij aan de gedeputeerde hoe hij ervoor gaat zorgen dat specifiek CultureBase en Cultuurcompagnie zo naar een nieuwe situatie kunnen toewerken dat er geen expertise, ervaring en opgebouwde resultaten verloren gaan. Dan het fonds Herbestemming. Wij voelen met het CDA mee dat een revolverend fonds wel een extreem minimalistische manier is om herbestemming te ondersteunen en wij willen graag weten waarop de gedeputeerde baseert dat dit goed gaat werken en waarom subsidies niet van toegevoegde waarde kunnen zijn binnen dit fonds.

De heer **WIESEHAHN** (VVD): Voorzitter. De VVD wil eerst complimenten aan GS overbrengen. Met het nieuwe kader cultuurbeleid toont het bestuur aan creatief met beperkte middelen om te kunnen en willen gaan. Zo blijft de provincie medebepalend in het cultuurlandschap, maar dan wel op haar kerntaken en voornamelijk vanuit de tweede lijn. Dat is een rol die de VVD van harte steunt. Graag markeer ik hier ook de verbetering die het college heeft aangebracht in de afrekenbaarheid van de afzonderlijke beleidskeuzen. Het is voor de controlerende taak van deze Staten van groot belang dat wij kunnen blijven bijsturen waar dat nodig is en als dat op basis kan van concrete resultaten, dan is dat natuurlijk alleen maar werkbaarder. Waarvoor dank, want dat is een grote verbetering ten opzichte van voorgaande jaren. Kan de gedeputeerde aangeven of hij kansen ziet om de zichtbaarheid van culturele evenementen in Noord-Holland van een impuls te voorzien door bijvoorbeeld samenwerking tussen CultureBase en Amsterdam Marketing verder te helpen intensiveren? Tijdens de commissievergadering heb ik het gemist of is het niet behandeld geweest, maar er ligt een aanbeveling vanuit een organisatie om in ieder geval de wettelijke taken voor onze bibliotheekvoorzieningen in Noord-Holland van een visie te voorzien hoe wij daarmee omgaan. Heeft de gedeputeerde die visie in zijn protocol zitten?

Mevrouw **DOEVENDANS** (PvdA): Voorzitter. Dank aan GS voor het beleidskader dat nu voorligt. Het gebiedsgericht werken spreekt ons zeer aan. Het is immers de manier om nu maatwerk te kunnen bieden. Er wordt in het stuk gesproken over duurzaamheid en toch willen wij graag samen met D66 aangeven dat wij bij herbestemming van monumenten gebruik willen maken van de mogelijkheden om duurzaamheid nog meer te promoten en mensen en organisaties te inspireren, inspireren want het echte werk ligt buiten de provinciale organisatie. Daarnaast zullen wij het bezwaar dat Cultuurcompagnie heeft aangetekend op de voet volgen. Wij missen nog wel een database over de mogelijkheden in de provincie op het gebied van theater en musea. Daar wil de PvdA bij de begroting op terugkomen. Laten wij niet vergeten dat cultuur een middel is om de Noord-Hollandse identiteit te promoten en te versterken, een identiteit die diversiteit uitstraalt in mensen en in culturele infrastructuur.

De heer **HIETBRINK** (GL): Voorzitter. Het beleidskader Cultuurbeleid dat vandaag aan ons wordt voorgelegd, bepleit een koerswijziging die GL kan ondersteunen. Meer gebiedsgericht werken, meer ruimte voor maatwerk en aansluiten bij regionale opgaven. Het zijn zaken die wij van harte onderschrijven, zoals wij reeds bij het vaststellen van de kadernota hebben aangegeven. Wij zijn ook blij met de mooie woorden over het belang van een goede culturele infrastructuur. Dat

begint naar onze mening met een zorgvuldige omgang met de bestaande infrastructuur, die het de laatste jaren flink te verduren heeft gehad door de bezuinigingen op cultuur. De Cultuurcompagnie ging van een provinciale bijdrage van 2,7 miljoen euro naar 700.000 euro. Mensen verloren hun baan en de organisatie werd opgesplitst in drie kleinere onderdelen. Allemaal als gevolg van beleid dat uitgaat van de gedachte dat organisaties elk jaar weer moeten aankloppen bij de provincie om projectgelden binnen te halen. Wij hebben eerder onze zorgen uitgesproken over wat dat betekent voor de expertise en continuïteit, die juist bij dit soort organisaties waren en nu nog zijn geborgd. Dat pleit wel degelijk voor een vorm van structurele subsidie, zodat organisaties kunnen opereren met een bepaalde mate van zekerheid over hun toekomst. Wij willen vandaag dat debat niet overdoen. Er is op dit moment geen meerderheid voor te vinden in de Staten en dat betreuren wij. Wij willen wel een lans breken voor het zorgvuldig afbouwen van jarenlange samenwerkingsrelaties. Bij de Cultuurcompagnie is daar geen sprake van. Nadat zij eerder 2 miljoen euro zijn gekort, is bij het vaststellen van de kadernota uitgesproken dat de Cultuurcompagnie op termijn geen vaste subsidierelatie meer zal hebben met de provincie. In dezelfde nota staat vermeld dat de Cultuurcompagnie 736.000 euro subsidie zal ontvangen en er staat daarbij geen mededeling dat deze per 2017 zal worden beëindigd, zoals dat bijvoorbeeld wel het geval is bij de Monumentenwacht. Het is dan ook onbegrijpelijk dat de Cultuurcompagnie nog geen maand later te horen kreeg dat de subsidie per 1 januari 2017 zou worden stopgezet. Wij hebben hier in de commissie al aandacht voor gevraagd, maar de gedeputeerde nam daar de stelling in dat dit een opdracht zou betreffen van de Staten, van ons dus. Wij hebben die opdracht in ieder geval niet gegeven en willen de Staten oproepen om hierin duidelijk stelling te nemen, niet om de discussie over kerntaken en vaste subsidierelaties nog eens dunnetjes over te doen, maar omdat het van bestuurlijk fatsoen getuigt om bestaande subsidierelaties op een zorgvuldige manier af te bouwen. De Cultuurcompagnie was in de gerechtvaardigde verwachting dat zij in 2017 nog subsidie zouden ontvangen. Inmiddels hebben zij noodgedwongen bezwaar gemaakt tegen het besluit van GS om de subsidie stop te zetten. Wij kunnen dat oplossen door vandaag geld beschikbaar te stellen voor de door Cultuurcompagnie voorgestelde afbouwregeling. Daarvoor dien ik een amendement in.

Amendement 10/03102016

Afbouwen subsidierelatie Cultuurcompagnie NH

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Besluiten aan het ontwerpbesluit het volgende toe te voegen:

- *De boekjaarsubsidie aan de Cultuurcompagnie Noord-Holland (CCNH) niet stop te zetten per 1 januari 2017, maar af te bouwen over een periode van twee jaar en hen in 2017 500.000 euro en in 2018 2018 250.000 euro te betalen;*
- *Deze middelen beschikbaar te stellen uit de reserve EXIN-H.*

Toelichting

Er is de afgelopen jaren door de provincie Noord-Holland 30% bezuinigd op de structurele cultuuruitgaven (van 14,2 miljoen euro naar 10 miljoen euro). Als gevolg hiervan heeft de

Cultuurcompagnie Noord-Holland (CCNH) een ingrijpende reorganisatie moeten doorvoeren. Als gevolg van die reorganisatie is de organisatie teruggegaan van 38 naar 8 medewerkers en zijn onderdelen ervan verzelfstandigd. In de op 23 mei 2016 vastgestelde Kadernota is uitgesproken dat de CCNH "op termijn" geen vaste subsidierelatie meer zal hebben met de provincie (pagina 16). Tegelijkertijd was de CCNH opgenomen in de lijst van uitvoeringsorganisaties in bijlage 2 bij de nota. Terwijl bij de Monumentenwacht expliciet was aangegeven dat hun boekjaarsubsidie zou stoppen, was dat bij de CCNH niet het geval. Op basis van deze informatie konden PS en CCNH niet bevroeden dat GS voornemens waren de boekjaarsubsidie per 1 januari 2017 in zijn geheel stop te zetten. Sterker nog, uit alles spreekt dat deze over een langere termijn zou worden afgebouwd. Wij zijn van mening dat het uit het oogpunt van behoorlijk bestuur niet aangaat om de boekjaarsubsidie per direct stop te zetten. Vandaar dat wij voorstellen deze gefaseerd af te bouwen conform het voorstel zoals hierboven beschreven

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties GL, PvdD

De **VOORZITTER**: Het amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **HIETBRINK** (GL): Iets vergelijkbaars geldt voor Stichting CultureBase, een nieuwe organisatie die is voortgekomen uit de Cultuurcompagnie en in een jaar tijd ongelofelijk veel werk heeft verzet. Zij vragen ons alleen om nog een jaar lang subsidie te verlenen voor het nuttige werk dat zij doen, een beetje steun voor een organisatie die na de forse bezuiniging die wij de Cultuurcompagnie hebben opgelegd, die net begonnen is. Voor een jaar, niet voor de eeuwigheid. Ook hier werd een systeemargument van tafel gehaald in de commissie: wij geven geen subsidie meer, dus ook niet aan CultureBase. Ook hier wordt voorbijgegaan aan het feit dat de bestaande infrastructuur mede door ons is gecreëerd en je bij wijziging van beleid iedereen de tijd moet geven om zich aan de nieuwe realiteit aan te passen. Wij denken dat een kleine bijdrage aan CultureBase uitstekend te verantwoorden is. Ook hiervoor dien ik een amendement in.

Amendement 11/03102016
Incidentele subsidie Stichting CultureBase

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Besluiten aan het ontwerpbesluit het volgende toe te voegen;

- *Aan Stichting CultureBase in 2017 een incidentele projectsubsidie toe te kennen van 100.000 euro;*
- *Deze middelen beschikbaar te stellen uit de reserve EXIN-H.*

Toelichting
Er is de afgelopen jaren door de provincie Noord-Holland 30% bezuinigd op de structurele cultuuruitgaven (van 14,2 miljoen euro naar 10 miljoen euro). Als gevolg hiervan heeft de Cultuurcompagnie Noord-Holland (CCNH) een ingrijpende reorganisatie moeten doorvoeren. Als

gevolg van die reorganisatie is de organisatie teruggegaan van 38 naar 8 medewerkers en zijn onderdelen ervan verzelfstandigd. Eén van die verzelfstandigde onderdelen is Stichting CultureBase. CultureBase zorgt voor promotie van grote en kleine cultuurinstellingen en evenementen in heel Noord-Holland. Het is de Stichting gelukt om in een jaar tijd 320 betalende partners te werven. Wij zijn onder de indruk van de inspanningen van CultureBase en zien graag dat zij in 2017 de organisatie en haar netwerk verder uitbouwen. Om die reden stellen wij PS voor hen in 2017 een incidentele projectsubsidie beschikbaar te stellen ter grootte van 100.000 euro

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties GL, PvdA

De **VOORZITTER**: Het amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **BOELHOUWER** (SP): Voorzitter. Eigenlijk zou ik niet meer naar het spreekgestoelte hoeven, omdat de heer Hietbrink het keurig heeft verwoord, maar toch doe ik het om nog even terug te gaan naar de commissiebehandeling. Toen heeft de nieuwe gedeputeerde die daar net zat, vergeefs zitten zoeken naar hoe het ontstaan is dat wij Cultuurcompagnie per 1 januari 2017 niet meer zullen steunen. Hij verwees in eerste instantie naar de kadernotitie, maar daar stond het niet in, daarin stond 'op termijn'. Daarna verwees hij naar de kaderbrief 2016, maar dat was een beleidsarme kaderbrief en daarin stond het hele woord cultuur niet genoemd. Ik vond het een beetje ontluisterend dat de gedeputeerde daar zat en niet echt naar voren bracht dat hij elan had voor cultuur, maar dat hij het toevallig in zijn portefeuille aantrof toen hij aantrad als gedeputeerde en op het bordje van PS legde, jullie hebben dit bestemd en ach ja, dan moet het toch? Dat vond ik enigszins frustrerend, want je hoopt dat mensen die daar zitten, enthousiast zijn en desnoods toneel spelen om te laten merken dat ze het belangrijk vinden. Om de heer Wiesehahn tevreden te stellen, ik vind dat het culturele tegeltje dat wij na het terugtreden op onze kerntaken hebben overgehouden in Noord-Holland, keurig wordt uitgevoerd behoudens de Cultuurcompagnie. Met CultureBase zijn tijdelijke afspraken gemaakt om in een jaar op eigen benen te staan. Laten wij het nou eens een startup noemen, want bij dat woord gaan hier alle haren omhoog en zeggen, startups, kom naar Noord-Holland. CultureBase is een startup op een Alfavak en met Alfavakken kun je in Nederland heel slecht je brood verdienen. Zoals mijnheer Hietbrink zei, vandaag kunnen wij de problemen bij Cultuurcompagnie oplossen, omdat duidelijk is dat het bezwaarschrift procedureel gewoon een ja gaat halen, u heeft gelijk, dus dan moeten wij als provincie hen gelijk geven en moeten wij uiteindelijk, na veel juridische kosten gemaakt te hebben, hen toch subsidie geven. Bij CultureBase is het niet anders. Als wij ze vandaag geld geven, dan is dat probleem opgelost en hebben wij ons netjes gehouden tegenover een culturele startup.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter. Wij zijn absoluut niet negatief over het voorliggende beleidskader Cultuurbeleid, maar wij blijven wel van mening dat het heel jammer is dat er is bezuinigd op subsidies voor cultuur en dat er een kaalslag heeft plaatsgevonden op het cultuurbeleid. Wij ondersteunen de bijdrage van de heer Hietbrink, daar hoef ik verder geen

woorden meer aan vuil te maken. Wij hebben een vraag aan de gedeputeerde. Er wordt gezegd dat er een kansenkaart wordt gemaakt voor de aanpak van monumenten ten behoeve van economische en maatschappelijke potentie. Wanneer kunnen wij die in PS tegemoetzien om prioritering aan te brengen?

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Voorzitter. D66 begon zijn bijdrage met de vraag over de voorbeeldmonumenten. U zegt, als er geslaagde combinaties zijn, draag dat dan uit. Wij maken in deze cultuurnota de combinatie tussen herbestemming erfgoed en ook de duurzaamheidscomponent en als wij daar geslaagde voorbeelden van hebben – u noemde zelf de stoomtrein Hoorn-Medemblik – laten wij dat in onze communicatie meenemen. Dat gaan wij zeker doen, niet alleen maar de combinatie met duurzaamheid, maar alle geslaagde herbestemmingsprojecten die wij zo meteen gaan uitvoeren, want dat zit voor een deel standaard in ons beleid, omdat wij als provincie graag willen laten zien dat ons geld goed besteed wordt. Waar het bijdraagt aan de doelen die u noemt, is het de moeite waard om dat te noemen. Dat doen wij sowieso met degenen die het uitvoeren, maar ook vanuit onze eigen communicatie. Het CDA vraagt over het fonds Herbestemming, kun je ernaar kijken en daar is ook een motie over, of je daar subsidies kunt toevoegen. Ik zou zeggen, laten wij dat niet doen, in elk geval niet in dit stadium. Wij hebben al genoeg subsidie-instrumenten, is mijn redenering. Wij hebben 4,7 miljoen euro per jaar structureel en daar hebben wij 300.000 euro aan toegevoegd. Wij hebben 300.000 euro voor de molens en 100.000 euro voor haalbaarheidsonderzoeken. Dat is een forse pot. Wij proberen het fonds herbestemming revolverend te maken en op te krikken naar 9,1 miljoen euro. Dat lijkt heel veel, maar als er een aantal goede leningen uitgaat en het wordt goed benut, dan is hij denk ik redelijk snel leeg, zeker wanneer je er ook nog subsidies aan gaat toevoegen. Die leningen moeten eerst terugbetaald worden, dus dat duurt een tijdje. Ik zou willen voorstellen, laten wij eerst kijken naar de evaluatie. U vraagt of er jaarlijks een evaluatie kan komen en die vraag is volgens mij ook in de commissie aan de orde geweest. Daar heb ik toen geen meerderheid voor gezien. In de nota staat dat er eind 2018 een evaluatie komt van de eerste twee jaar cultuurbeleid en op basis daarvan is er ruimte voor beleidswijziging zonder dat het kader opnieuw moet worden vastgesteld. Daarin doen wij per activiteit verslag van de resultaten, dus ook over de nieuwe instrumenten, zoals de steun voor gemeenten, de werking van het Noord-Holland Fonds voor Monumenten en de effectiviteit van het fonds Herbestemming. Mijn voorstel zou zijn om daarop te wachten. De CU/SGP spreekt over abrupte bezuinigingen. In de commissie hebben wij uitvoerig besproken dat er geen abrupte wijzigingen zijn doorgevoerd, want deze waren te voorzien. Als je nieuw beleid maakt, dan kun je voorzien dat er andere keuzes worden gemaakt en dat er ten aanzien van de uitvoerende organisaties andere resultaten komen, dus wat mij betreft niet herkenbaar. In mijn optiek is er zorgvuldig en helder over gecommuniceerd. De oprichting van CultureBase is een eigen keuze geweest van Cultuurcompagnie Noord-Holland. Daar wil ik het even bij laten.

De heer **HIETBRINK** (GL): Het punt van de inzichtelijkheid in de korting op de subsidies, ik denk dat dat klopt voor de korting van 2,7 miljoen euro naar 700.000 euro naar de Cultuurcompagnie, maar ik denk niet dat het geldt voor die laatste 700.000 euro, dus ik ben toch benieuwd hoe u daarop reageert. Ik heb het stuk van mei bekeken en volgens mij kun je op basis daarvan alleen

maar denken dat het op termijn wordt afgebouwd en niet dat er meteen de volgende maand een brief komt dat het per 1 januari stopt. Ik vraag mij af hoe voorspelbaar dat was voor de Cultuurcompagnie. Ik denk dat dat niet zo is, maar misschien denkt u er anders over.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Die vraag ga ik nu niet beantwoorden, want er loopt een procedure bij de bezwaarcommissie, dus daar gaan wij ons verweer voeren. Het lijkt mij niet goed om twee discussies door elkaar te gaan halen.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Mijn vraag ging niet zozeer over het feit of men het nu wel of niet had kunnen zien aankomen, want daar loopt inderdaad de procedure over en daarover verschillen wij van mening. Mijn vraag betreft vooral wat u eraan wilt doen om te voorkomen dat kennis en ervaring en geïnvesteerde menskracht verloren gaat.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Ik zie niet dat er menskracht en ervaring verloren gaan. Wij hebben met elkaar de keuze gemaakt om op een andere manier meer verantwoordelijkheid bij de uitvoerende organisaties neer te leggen. Mij is nog niet gebleken dat dat volledig verloren gaat. Dat wordt op een andere manier ingevuld. CultureBase doet daar zijn best voor, de Cultuurcompagnie Noord-Holland heeft andere keuzes gemaakt en richt zich bijvoorbeeld op een samenwerking met het Huis van Hilde. Er ligt een vraag of ze samen met Mooi Noord-Holland voor de toekomst een combinatie kunnen maken, dus daar geven we behalve afbouw, ook genoeg kansen aan organisaties – ook waarbij afgebouwd wordt – om voortzetting van hun kennis, kunde en bedrijfsvoering op een andere manier voor elkaar te krijgen.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Daar komt toch duidelijk het signaal van die organisaties dat het op deze manier wel heel erg lastig wordt.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Ja, dat zie ik ook, maar dat is de dialoog die wij met elkaar hebben. Het feit dat een organisatie zegt, de keuze die u maakt, maakt het voor mij lastig, wil natuurlijk niet zeggen dat dan de reactie van de provincie moet zijn, oh, als dat zo is, dan draaien wij zaken terug en dan gaan wij daar op een andere manier mee om.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Wat mij betreft zou de reactie moeten zijn is dat u vraagt, kunt u dan laten zien waar het misgaat en op basis daarvan kunnen wij een weloverwogen besluit nemen.

De **VOORZITTER**: Dit was de laatste interruptie op dit punt van de heer Klein. De heer Hietbrink had zijn interruptie reeds afgerond op dit punt, tenzij het om een nieuw punt gaat.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Ik heb er kennis van genomen, voorzitter. De VVD zegt richting CultureBase, kun je niet kijken of je een opdracht kunt doen uitgaan – zo versta ik het dan maar – om samen met Amsterdam Marketing iets op de uitvoering te doen. Nog wat vaag zoals ik het hoorde. Ik zou zeggen, laat dat nou gewoon een onderdeel zijn van de uitvoering door GS en laten wij nou niet in deze Statenzaal bij een beleidskader afspreken welke partijen we welke opdracht gaan geven.

De heer **WIESEHAHN** (VVD): Voorzitter, om de vaagheid weg te nemen, waar het uiteindelijk om gaat is het integreren van de database en daar is 30.000 euro voor nodig en omdat het bijdraagt aan het verder brengen van hoe Noord-Hollanders naar cultuur kunnen kijken, is dat iets wat mogelijkerwijze wel in onze beleidskaders past. De vraag is of u daar ook ruimte voorziet.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Dat zullen wij moeten bekijken, maar het gaat mij wat te ver om dat nu hier toe te zeggen. Dezelfde database is ook al door de PvdA genoemd. Het is zeker een onderwerp waar wij zorgvuldig naar kijken, maar ik vind het ook aan ons om verder te kijken waar wij dat precies een plek gaan geven. GL, de organisaties, u pleit voor structurele subsidies. Die discussie is inderdaad gevoerd en de keuzes zijn gemaakt. Over de wijze van afbouw verschillen wij van mening, dat is duidelijk. Dat is niet omdat ik mij wil verstoppen of verontschuldigen dat dat beleid is dat door u is vastgesteld en daarmee is de kous af. Maar u hecht volgens mij toch ook aan een zorgvuldig uitvoeren van het kader dat u eerder heeft vastgesteld en dat de gedeputeerde er vervolgens niet weer mee aan de haal gaat. Er is wat mij betreft geen toneel voor nodig om over te brengen dat ik gevoel heb bij cultuur, dat ik passie heb bij cultuur, want dat is wel degelijk aanwezig. Als u dat zo heeft opgevat in de commissie, dan heb ik daar blijkbaar slecht toneel gespeeld, want ik ben zeker voor cultuur. Dit heeft volgens mij meer te maken met een zuivere rolverdeling tussen besluiten van PS die door GS worden uitgevoerd.

De heer **HIETBRINK** (GL): Ik ben heel blij te horen dat u wel degelijk passie heeft voor cultuur. Daar wilde ik geen vragen over stellen. Ik ben een beetje op zoek naar een zorgvuldige manier om het amendement al dan niet in stemming te brengen. Dat heeft te maken met de beroepszaak die er loopt vanuit de Cultuurcompagnie. Ik heb twee vragen. Kunt u zeggen wanneer er een uitspraak volgt op het beroep door de commissie Bezwaar? Tegelijkertijd loopt er een traject waarin u in gesprek bent met onder andere de Cultuurcompagnie, maar ook met Mooi Holland en Huis van Hilde – daar zei u net iets over – om te kijken of ze volgend jaar vanuit projectgelden iets kunnen gaan doen. Kunt u aangeven of u daar voor de behandeling van de begroting meer duidelijkheid over kunt geven? Dat geeft misschien nog een beetje ruimte.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: De datum van de commissie weet ik niet. Dat komt wel uw kant op tegen de tijd dat dat plaatsvindt. Volgens mij worden wij 24 november gehoord, even uit mijn hoofd. Ik zal u zeker op de hoogte houden van de vorderingen die er zijn. Zodra het verzoek tot samenwerking tot meer resultaat gaat leiden, dan zal ik u daar zeker over informeren.

De heer **HIETBRINK** (GL): Heel kort, de vraag was iets specifieker. Denkt u dat u ons dat voor de begroting kunt laten weten?

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Dat hangt af van de terugkoppeling van de partijen zelf, hoever zijn zij gekomen met de verkenning van de samenwerking. Dat ligt niet aan mij, ik ben daar geen partij in. Ik heb hen gevraagd om daar een goed aanbod voor te doen. Van de SP creatief om het dan maar als een startup te beschouwen, maar volgens mij is het geen startup meer. Bij de keuze

om er een aparte organisatie van te maken – en dan heb ik het over CultureBase – is er een duidelijke businesscase op losgelaten. Daar is ook een onderzoek aan voorafgegaan. Die blijkt nu dus wat minder goed te werken dan vooraf was ingeschat, maar het gaat mij wat te ver om ze te behandelen als een startup en vanuit die invalshoek daar gelden voor vrij te maken. 50plus tot slot, die heeft het over een kaalslag. Dat herken ik dus niet, daar heb ik net ook al iets over gezegd. Wij kijken gewoon of wij cultuur op een andere manier kunnen vormgeven met meer verantwoordelijkheid voor sommige organisaties en ik zie dat zij die over het algemeen ook goed invullen, weliswaar met hier en daar wat financiële hick-ups, maar volgens mij komen wij daar best uit voor zover dat ook aan ons is.

De heer **WIESEHAHN** (VVD): Er staat nog een vraag open als het gaat over de uitvoering van de wettelijke taken op het terrein van de Bibliotheekwet en in hoeverre wij nu bezig zijn met het ontwikkelen van een visie daarop, hoe de provincie daarmee omgaat.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Er ligt een duidelijke opdracht voor ProBiblio om daarmee aan de slag te gaan, niet alleen met de wettelijke taken die zij moeten uitvoeren en die wij naar hen doorzetten, maar ook om op het gebied van de innovatieve agenda en cross-overs waar u het over had, bijvoorbeeld de samenwerking te zoeken met het bedrijfsleven om de functie te versterken en om daar nadere invulling aan te geven. Dat wordt meegenomen in de opdracht aan hen om met een visie te komen. Dat ligt bij hen. Ik heb even na laten bellen hoe dat werkt in Drenthe. Daar hebben ze een cross-over met de NAM en ik vond het wel grappig om te zien dat ze daar een kennisatelier hebben opgericht met de naam JackLab. Misschien kan het in Noord-Holland ook een succes worden.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Het doet mij bijzonder genoegen dat u zo warm ontvangen bent in Drenthe. U had het over de motie die wij willen indienen, u zei, ik ga straks nog even uitleggen waarom ik mij daar niet zo goed in kan vinden, maar ik hoor niet zoveel nieuws. U zegt, er is al een pot met geld en er zijn al mogelijkheden met subsidie. Het punt is nou juist dat u voor herbestemming niet zoveel mogelijkheden heeft behalve leningen en dat is nou juist ons punt. Daar willen wij juist de combinatie maken. U impliceert in uw inbreng dat die pot zó leeg is, daar gaat het ons nou juist om. Als die pot snel leeg is, impliceert u daarmee dat het naar grote projecten gaat en dat is nou juist wat wij willen voorkomen.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Ik heb uw zorgpunt goed begrepen, dat u er bang voor bent dat het geld alleen naar grote projecten en instellingen gaat. Zo is aan de voorkant het fonds niet opgezet. Het is ook voor kleine partijen om een lening aan te vragen en een combinatie met subsidieregelingen die er zijn, is gewoon mogelijk. Bijvoorbeeld is het mogelijk om een lening aan te vragen en subsidie te ontvangen voor de onrendabele top. De herbestemming kan vanuit beide regelingen, vandaar mijn suggestie om daarmee eerst aan de slag te gaan en te kijken hoe het loopt.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Dank u voor uw antwoord. Ik heb gevraagd wanneer de zogenaamde kansenkaart voorgelegd wordt aan PS.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Dat heb ik even niet paraat. Wij gaan met de uitvoering aan de slag en het loopt naar het einde van het jaar, dus in de loop van volgend jaar. Om dat nader te preciseren vind ik lastig.

Tweede termijn

De heer **BUIJTENDORP** (D66): Voorzitter. Ik ben heel blij met de toezegging en in reactie op de SP, ben ik blij dat er een gedeputeerde is waarvan ik persoonlijk weet dat hij heel veel met cultuur heeft en dat in het verleden ook heeft bewezen. Ik vind het knap dat er met beperkte middelen een vernieuwend en mooi verhaal ligt. De amendementen kunnen wij niet steunen en ook de motie van het CDA niet, want het revolverend karakter van het fonds vinden wij heel belangrijk. Wij wachten liever de evaluatie af en hebben het volste vertrouwen dat het in de huidige opzet goed gaat komen.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Voorzitter. De twee amendementen van GL. Wij sluiten aan bij de gedeputeerde die zegt dat er een procedure beroep en bezwaar is ingediend door Cultuurcompagnie. Daarop willen wij wachten en daarom hebben wij hier niet het woord gevoerd, want dat vinden wij niet kies. Hetzelfde geldt voor CultureBase. Ik heb gevraagd om een stukje vrijheid zodat wij dat bij de begroting terug kunnen zien, want dat is denk ik de juiste plek om te bespreken en niet nu, zeker niet als u met potten wilt gaan schuiven.

De heer **HIETBRINK** (GL): Ik zal daar zo meteen ook iets over zeggen omdat ik ook voor zorgvuldigheid ben. De enige zorg die ik heb is dat de commissie Bezwaar en Beroep pas eind november uitsluitsel geeft en dat is een beetje laat. Dan kunnen wij er niets meer van vinden. Er ligt ook een verantwoordelijkheid bij PS om er iets van te vinden richting Cultuurcompagnie. Ik ben benieuwd naar wat u doet wanneer op het moment van de begrotingsbehandeling er nog geen duidelijkheid is over de projectgelden voor volgend jaar en de commissie Bezwaar en Beroep ook nog geen uitspraak heeft gedaan.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Met alle respect, maar ik vind dat ook de Cultuurcompagnie een verantwoordelijkheid heeft gehad. Zij zijn in bezwaar gegaan en dat pad moeten wij dan bewandelen en daar moeten wij niet tussendoor gaan marcheren als PS. Op CultureBase zullen wij bij de begroting terugkomen, want dat is een ander verhaal. Dat amendement zullen wij niet steunen. Onze eigen motie, ondanks de twijfel heeft de gedeputeerde mij toch enigszins kunnen overtuigen van het feit dat er sprake is van verschillende potten. Wel jammer dat u niet bereid bent om de evaluatie naar voren te halen, want daarmee zou ik mijn motie willen intrekken als u kunt toezeggen dat wij eerder gaan evalueren dan 2018. Ik zou het ook reëel vinden om als ik mijn motie intrek, eerder te kunnen evalueren, zodat wij goed toezicht kunnen houden of inderdaad de kleinere projecten elders in de regio daar last van hebben. Als dat zo is, dan zou dat alleen maar mooi zijn, maar wij vinden het rijkelijk laat als wij dat pas eind 2018 moeten constateren. Ik ga ervan uit dat het voor u geen probleem is dat wij eind 2017 kunnen evalueren en met dat voorbehoud zouden wij de motie willen intrekken.

De **VOORZITTER**: De motie maakt geen deel meer uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Ik vertrouw erop dat ik die toezegging krijg van de gedeputeerde.

De heer **WIESEHAHN** (VVD): Voorzitter. Dank aan de gedeputeerde voor de antwoorden. De VVD heeft beluisterd dat GS in het vervolgtraject serieus zullen kijken om de twee databases tot een database samen te voegen. Wij zien daar graag de consequenties van. Ik heb nog een vraag over ProBiblio, want er ligt een advies waarin de provincie is geadviseerd om zelf een visie te schrijven op haar rol met betrekking tot de uitvoering van de wettelijke taken. Ik begrijp dat de gedeputeerde zegt dat die rol bij ProBiblio is teruggelegd. Dat lijkt niet helemaal met elkaar te corresponderen, dus graag een toelichting daarop.

Mevrouw **DOEVENDANS** (PvdA): Voorzitter, wij nemen de punten over de database mee naar de begroting en willen dan de mogelijkheden bekijken. Daarom kunnen wij de amendementen niet steunen.

De heer **HIETBRINK** (GL): Voorzitter. Wij hebben geen inhoudelijke opmerkingen meer, dat hebben wij voldoende gewisseld. Ik ga de twee ingediende amendementen intrekken. U zult er ongetwijfeld bij de begrotingsbehandeling meer over horen.

De **VOORZITTER**: De twee amendementen A10 en A11maken geen deel meer uit van de beraadslagingen.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Ik hoef dus niet meer te reageren op de amendementen. Ik wil nog twee dingen meegeven over de kansenkaart. Als wij de discussie voeren dan luisteren ook de ambtenaren goed mee, dus vers van de pers. De kansenkaart komt begin volgend jaar in PS en die hopen wij dit jaar intern af te ronden. Wat ik meer vers van de pers vond, was de vraag van GL over hoe het zit met het voorstel van de samenwerking. Ik begrijp dat vandaag via de e-mail een voorstel is binnengekomen tot nadere samenwerking, dus daar hopen wij dan op korte termijn iets met u over te delen. Misschien delen de partijen dat ook wel met de politieke partijen, dat weet ik niet. Wat de evaluatie betreft, kan ik u toezeggen dat wij na een jaar per brief de voortgang aan u presenteren. Een evaluatie vind ik wat te ver gaan, hoewel, what's in a word? Dan kijken wij naar de voortgang, wat is de uitnutting van het fonds en door wie? Grote, kleine? Wat is de terugverdientijd, hoe lang lopen de leningen? Over dat beeld zal ik u na een jaar een voortgangsbrief sturen en laten zien hoe dat loopt. Dan kunnen wij op basis daarvan de discussie voeren of er aanleiding is om een en ander te veranderen. ProBiblio maakt nu een activiteitenplan op basis van de tekst uit onze nota en in die zin zijn wij aan zet, als dat voldoende duiding is richting de heer Wiesehahn.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Dank voor de toezegging om de voortgang toe te lichten, maar kunt u dan wel een relatie leggen met de subsidies en of er subsidies zijn gebruikt in herbestemmingsprojecten waar wel combinaties zijn gemaakt en mixen zijn aangebracht?

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Dat zullen wij daar zeker in meenemen. Dat zeg ik u toe.

De **VOORZITTER**: Er is niks anders meer over dan de voordracht. Wij gaan over tot stemming over deze voordracht. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de tegenstanders vragen hun hand op te steken? Die zijn er niet, zodat de voordracht unaniem is aanvaard.

12. Statenvoordracht 59 Visie Waterrecreatie 2030 en uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2016-2019

De **VOORZITTER**: Het woord is aan de heer Bakker van D66 die zijn maidenspeech houdt.

De heer **BAKKER** (D66): Voorzitter, kent u dat gevoel? Dat je in een bootje zit, je vaart over het water, de zon schijnt op je hoofd, je hoort een paar vogels en het water kabbelt rustig langs de boot. Dat is voor mij genieten en gelukkig zijn. U kunt mij dan ook regelmatig op het water vinden en met mij vele Noord-Hollanders en bezoekers van onze mooie watersportprovincie, want een watersportprovincie zijn we en dat willen we blijven en daar kunnen wij ons nog veel verder in ontwikkelen. D66 is blij met de voorliggende visie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma. Wij kunnen ons goed vinden in de gekozen koers met focus op aquacultuur en water- en landverbindingen en wij zijn zeer tevreden over de keuze om het proces van actieve samenwerking met stakeholders een vervolg te geven in de uitvoering, zodat op het gebied van beheer afstemming en samenwerking plaatsvindt. Onze complimenten daarvoor aan de gedeputeerde. Wij zijn ook blij dat de gedeputeerde in de commissie heeft aangegeven open te staan voor nieuwe uitbreidingsmogelijkheden voor de riviercruise en dat hij op het gebied van beheer en afstemming wil kijken naar een mogelijke toevoeging van een vaarweg E&F-categorie voor het sloepennetwerk. Hij noemde het Friese model als voorbeeld. Tja, Friesen en modellen. Ik ben geboren en opgegroeid in Groningen en u zult begrijpen dat het dan wat tegen de natuur ingaat om complimenten te maken aan Friesen, maar op hun waterrecreatie-infrastructuur mogen wij toch wel een beetje jaloers zijn. Wij streven – zo lezen wij in de visie – naar een duurzaam sloepennetwerk en ook lezen wij dat aandacht voor elektrisch varen nodig is om te komen tot een verduurzaming van de waterrecreatie. In de SWOT-analyse wordt dit zelfs als een kans benoemd. De provincie Friesland heeft mede door een subsidieregeling die daar een aantal jaren geleden heeft gelopen, veel meer oplaadpunten voor elektrisch varen dan wij in Noord-Holland. Als wij de realisatie van een duurzaam sloepennetwerk serieus nemen, dan vinden wij ook dat daarbij voldoende oplaadpunten moeten zijn, zodat iemand die met een elektrische boot wil varen, alle routes moet kunnen varen in onze provincie. Op dat punt heb ik een motie voorbereid met als dictum: verzoeken het college om met haar partners binnen het uitvoeringsprogramma waterrecreatie te verkennen wat er nodig is om te komen tot een dekkend netwerk van oplaadpunten voor elektrisch varen over het BRTN- en sloepennetwerk in Noord-Holland en deze verkenning mee te nemen bij de uitwerking van de WED-regeling, zodat WED-middelen ingezet kunnen worden voor de realisering van een dekkend netwerk van oplaadpunten. Wij hopen dat de gedeputeerde bereid is hiervoor een toezegging te doen, dan kan ik de motie in mijn binnenzak houden. Dan zetten wij goede stappen richting een duurzaam sloepennetwerk en varen er in de

toekomst wellicht nog meer Noord-Hollanders in een fluisterboot over het water en dan horen zij ook de vogels kwetteren en het water kabbelen langs de boot zonder last te hebben van een brommende motor of dampende uitstoot.

De **VOORZITTER**: Van harte gelukgewenst.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Voorzitter. Bootje varen en hengelen, daar liggen de prioriteiten van dit college op het gebied van water en dat terwijl er zoveel belangrijker zaken spelen, zoals een nog immer erbarmelijke oppervlaktewaterkwaliteit door mest en landbouwgif, een groeiend overstromingsgevaar door klimaatverandering en natuurlijk de bijna leeggeviste zeeën. Maar dit college investeert liever in bootje varen en hengelen. De PvdD vindt dat de provincie de kwaliteit van onze leefomgeving en het welzijn van alle levende wezens in onze provincie als eerste prioriteit zou moeten hebben en alleen hobby's zou moeten stimuleren die daaraan een bijdrage leveren. Hengelen – het voor de leut doorboren van een vissenbek met een haak – behoort duidelijk niet tot die categorie. Voor degenen die de cartesiaanse mening zijn toegedaan dat vissen geen pijn voelen als hun bek wordt doorboord of dat ze geen stress ervaren wanneer zij op het droge naar lucht happen, parafraseer ik graag de resultaten van enkele wetenschappelijke onderzoeken. Zo bleek al in 1988 uit onderzoek van Verheijen en Buwalda dat uit de heftige reactie van karpers op het aan de haak geslagen worden of wanneer zij met elektrische schokken worden geconfronteerd dat daaruit geconcludeerd kan worden dat karpers bepaalde prikkels als zeer onaangenaam ervaren. Uit een ander onderzoek van onder andere Sneddon en Braithwaite uit 2003 bleek tevens dat vissen over pijnreceptoren beschikken die dezelfde reactie op pijn teweegbrengen als bij mensen. Bovendien stelde dit onderzoek vast dat het niet om een reflexmatige gedragsverandering ging, maar om langdurig onbehagen dat met behulp van morfine weer verdween. Er zijn wetenschappers die menen dat dit niet impliceert dat vissen ook daadwerkelijk pijn voelen, omdat zij zelfbewustzijn zouden missen. Uit onderzoek van Airey en d'Agostino bleek echter dat mantaroggen slaagden voor de zogenaamde spiegeltest en dus wel degelijk een zekere mate van zelfbewustzijn hebben. Kortom, de wetenschappelijke consensus is dat vissen pijn voelen. Dat leidt tot de onoverkomelijke vraag of wij als provinciaal bestuur hobby's die dierenleed veroorzaken, afkeurenswaardig achten. Daarvoor dienen wij een motie in.

Motie 41/03102016
Geen hobby's met dierenleed

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Spreken als hun mening uit dat zij tegen het faciliteren van hobby's zijn die dierenleed veroorzaken

en gaan over tot de orde van de dag.
Fractie PvdD

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Voorzitter. Het CDA heeft zich al eerder lovend uitgelaten over het proces rond de totstandkoming van deze visie. Wat ons betreft een voorbeeld van een proces waarin betrokken stakeholders en politici directe invloed hebben op het eindresultaat. Wij zijn ervan overtuigd dat de visie een startpunt is en daarmee een dynamisch document. Wij zijn blij met de toezeggingen van de gedeputeerde in de commissie met betrekking tot het beheer van vaarwegen, een beheer die voor ons tot zorgen leidt. Dat geldt ook voor de toezegging om aanvullend onderzoek te doen om de beschikbare gelden effectief en zoveel mogelijk afgestemd op de behoefte per regio in te zetten. Iets anders. In het recente persbericht rond de Marker Wadden wordt ook de visie Waterrecreatie genoemd en de enorme opdracht die er ligt voor de recreatieve ontwikkeling in dit gebied. Wij vinden het nogal vroeg om te spreken over de kansen voor waterrecreatie van het project Marker Wadden. Het CDA gaat er dan ook vanuit dat het college extern terughoudend is op dit moment in deze fase van het project. Het CDA is ervan overtuigd dat de gedeputeerde onze opmerkingen ter harte neemt en kan instemmen met de voorliggende visie.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Middenin Uitdam aan de dijk tussen Amsterdam en Marken stond tot enkele jaren terug Café de Scheepskameel. In dat café hing een schilderij van een scheepskameel, dat boten over de ondiepte bij Pampus kon tillen. Er hing ook een schilderij van de overhaal, een 17e-eeuwse voorziening tussen Uitdam en Zuiderwoude om schepen van de Zuiderzee over de dijk te tillen naar de meren in Waterland. In dat historisch perspectief is het mooi dat in de Watervisie nu vlak bij Uitdam als aquapunctuur – weer zo'n nieuw woord – maatregel, een innovatie vorm van overzet van motorboten over de bestaande dijk wordt geschetst. Ik wil dit punt er even uithalen om te illustreren dat ik de Watervisie een mooi document vind dat met input van heel veel partners tot stand is gekomen. Ik vind het heel mooi dat het een stip op de horizon schetst. Het gaat niet zozeer over alle dingen die wij de komende tijd eventjes gaan doen, maar waar wij naartoe willen. Wij zijn blij met een aantal specifieke aspecten, namelijk dat er aandacht is voor waterrecreatie in al zijn diversiteiten, zowel de stille als de luidruchtige recreatie en specifieke aandacht voor mindervaliden in de visie.

Mevrouw **LAGERVELD** (VVD): Voorzitter. De VVD vindt waterrecreatie belangrijk en ook dat Noord-Holland een watersportprovincie blijft. Het draagt immers bij aan het welzijn in Noord-Holland en ook aan de economie en werkgelegenheid. Het bevorderen van recreatieve voorzieningen zorgt voor meer werkgelegenheid en toeristen die langer in Noord-Holland willen blijven en het is prettig voor de Noord-Hollanders zelf. Natuur moet je kunnen beleven en niet alleen op afstand naar kunnen kijken. Het mooie aan deze visie is dat de economische en maatschappelijke waarden hand in hand gaan, dat zijn niet voor niets de twee centrale doelstellingen. Het is al eerder en vaker gezegd, complimenten voor het proces en hoe de visie tot stand is gekomen. De visie heeft zich het afgelopen jaar met inbreng van vele partijen gevormd onder regie van de provincie. Op verschillende momenten konden betrokkenen hun input leveren, waardoor deze visie van alle betrokken partijen is geworden. Hiermee kun je stellen dat deze visie een voorbeeld kan zijn voor andere nog op te stellen visies. Wij hebben nog een paar opmerkingen en vragen. Eerst de veiligheid op en bij het water, dat blijft wat ons betreft

altijd een aandachtspunt, niet alleen voor de combinatie van beroeps- en recreatievaart, maar ook voor de durfsporten. De VVD is blij dat er voor de durfsporten niet alleen gedoogplekken zijn die tot gevaarlijke situaties konden leiden, maar dat ook de zonering wordt voortgezet en ook om wildgroei tegen te gaan. Kan de gedeputeerde aangeven wanneer dit geheel gerealiseerd kan zijn? Daarnaast houdt zonering ook rekening met natuur en dat is het mooie aan de visie dat hieruit blijkt dat economie en natuur goed samen kunnen gaan. Het vergroot het draagvlak voor natuur en vergroot de betrokkenheid van burgers. Nog een vraag over zwemplekken. Tijdens de commissiebehandeling gaf de gedeputeerde aan dat het accent ligt op de zwemplekken rond de ring van Amsterdam, omdat daar weinig officiële zwemplekken zijn. Dat is heel goed. In de visie staat ook dat er Noord-Holland-Noord nog niet voor iedereen voldoende zwemplekken zijn op 10 km afstand, maar dat deze opgave wordt opgepakt. Kan de gedeputeerde aangeven hoe en op welke termijn? Op pagina 41 van de visie staat onder het kopje 'Waar staan wij nu?' dat de Noordzeekust voor bewoners, recreanten en toeristen aantrekkelijk, toegankelijk en bereikbaar is. Wat de bereikbaarheid betreft horen wij nog weleens andere geluiden als het een dag mooi weer is. Kan de gedeputeerde deze zin over bereikbaarheid nader toelichten?

De heer **KRAMER** (GL): Voorzitter. Wij zullen vandaag instemmen met de visie. Wij onderschrijven het streven van GS dat Noord-Holland in 2030 een vitale waterrecreatieprovincie is. Het vinden van het juiste evenwicht tussen de draagkracht van gebieden enerzijds qua natuur en leefbaarheid en de recreatiebehoefte anderzijds is daarbij cruciaal. Een thema dat breder speelt in de provincie. Een belangrijk aandachtspunt voor GL is dat de waterrecreatie niet alleen gefaciliteerd moet worden voor de botenbezitter – overigens met extra inzet op duurzaamheid en elektrisch varen – maar ook voor de inwoners van Noord-Holland, die willen kunnen genieten van bijvoorbeeld voldoende schoon zwemwater. Daarnaast zullen wij scherp toezien op het behoud van een ongerepte kust. Wij maken ons grote zorgen over de toenemende commerciële uitbating van het strand en de kust door recreatieve ondernemers en zullen ons onder andere blijven verzetten tegen plannen om het strand vol te bouwen met strandhuisjes. Naast aanscherping van ruimtelijke regels willen wij dat de provincie op dit punt de komende jaren zichtbaarder en actiever haar regierol gaat nemen.

De heer **BRUGGEMAN** (SP): Voorzitter. Degenen die in de commissievergadering de herhaalde behandeling van deze visie hebben meegemaakt, zullen er niet van schrikken dat de SP de visie en toebehoren steunt. Ik heb voor de gedeputeerde nog de vraag hoe het staat met de prijsvraag voor het personenvervoer over water en in relatie daarmee het gesprek met de ondernemer die een businesscase heeft gemaakt voor een herstart van de bootverbinding IJmuiden-Amsterdam.

De heer **TEKIN** (PvdA): Voorzitter, namens de PvdA veel lof of aan het college en in het bijzonder de heer Loggen en zijn ambtelijke staf, want ik denk dat andere collegeleden een goed voorbeeld kunnen nemen aan het proces en de inhoud van deze visie. Het werd al genoemd door GL en andere partijen, wat wij heel goed vinden in dit stuk is de zoektocht en balans tussen aan de ene kant ecologie en natuur en aan de andere kant de economische kant en de leefomgeving. Wij zullen het college als wij het hebben over de uitvoering van waterrecreatie maar ook bij de regeling WED die straks nog tot ons zal komen, altijd op deze elementen gaan toetsen. Ik wil van

deze gelegenheid gebruik maken, misschien iets oneigenlijk, maar als u even geduld heeft, dan weet u waar ik naartoe wil. In de laatste EEB-vergadering waar de waterrecreatie is besproken, lagen drie uitvoeringsagenda's voor: waterrecreatie, arbeidsmarkt en onderwijs en economie. Een van deze drie heeft deze vergadering gehaald en dat is waterrecreatie. Daarom moet ik dit bij dit punt doen. Mijn fractie heeft gezien dat deze drie uitvoeringsagenda's een verschillend format kennen en verschillende informatie verstrekken aan PS. Wij verzoeken het college om daar enige uniformiteit in aan te brengen, want ik denk dat het voor de ambtelijke organisatie, GS en PS en alle stakeholders (in de laatste commissievergadering sprak HISWA in en wij waren heel verbaasd omdat zij positief waren over de waterrecreatie) goed is dat hier enige uniformiteit in komt. Wat voor informatie hebben wij nodig, wat is de einddatum, hoe zit het met de financiën, et cetera. En er komen nog wat uitvoeringsagenda's, want de heer Van der Hoek heeft er ook nog een paar op de rails zitten. Daarvoor dien ik een motie in.

Motie 42/03102016
Opzet en informatieverstrekking van de uitvoeringsagenda's

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Constaterende dat:

- *GS van Noord-Holland voortvarend uitvoering geeft aan de ambities uit het coalitieakkoord;*
- *GS middels verschillende uitvoeringsagenda's op verschillende beleidsterreinen PS in de gelegenheid stellen om het afgesproken en vastgestelde beleid te controleren en te monitoren.*

Overwegende dat:

- *De uitvoeringsagenda's qua informatieverstrekking en opzet zeer van elkaar verschillen;*
- *Bijvoorbeeld in de uitvoeringsagenda Waterrecreatie geen einddatum is opgenomen bij de te plegen acties;*
- *Het om optimaal zijn controlerende en kaderstellende taak te kunnen uitvoeren, het voor PS van belang is dat alle uitvoeringsagenda's qua opzet en informatieverstrekking heldere meetbare doelen omvatten;*
- *In ieder geval bij alle uitvoeringsagenda's wordt opgenomen de te verwachten einddatum van de activiteiten en de stand van zaken middels een zgn. stoplichtenrapportage met daarin opgenomen (in ieder geval) informatie over de voortgang, (externe) belemmeringen en financiën.*

Verzoeken:

- *Het college van GS van Noord-Holland om alle uitvoeringsagenda's op eenzelfde wijze, zoals hierboven beschreven, in te richten wat betreft opzet en informatieverstrekking en PS hierover spoedig te informeren;*

- *Het college van GS om de uitvoering van de activiteiten binnen MRA-verband (waarin Noord-Holland optreedt als medefinancier) ook van toepassing te laten zijn voor de nieuwe opzet en informatieverstrekking aan PS*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fractie PvdA

De **VOORZITTER**: Ik vind deze motie eigenlijk buiten de orde. Die motie zou wel bij de begrotingsbehandeling ingediend kunnen worden.

De heer **TEKIN** (PvdA): Ik heb nog een punt aan u gericht, want wij gaan het straks hebben over de MRA en ik wil graag hebben dat die MRA-uitvoeringsagenda waar wij als medefinancier inzitten, ook aan dezelfde uniformiteit gaat voldoen.

De **VOORZITTER**: Die discussie voeren wij straks. Met een hele ruimte interpretatie, maar de heren Den Uyl en Tekin hebben mijn opmerking wel begrepen.

De heer **LEEVER** (ONH): Voorzitter. Juist water is een van de belangrijkste economische dragers in onze provincie en deze visie vinden wij een geweldig stuk. Een groot compliment aan de gedeputeerde en aan de ambtenaren die dit mede hebben ondersteund. Wij lezen veel over het versterken van de metropoolregio Amsterdam en dat vinden wij prima, maar wordt het niet eens tijd om ook naar het noorden te kijken en daar de mogelijkheden te bestuderen voor een nieuwe economische impuls. Daar was in het verleden ook al een gedachte over. Daarvoor waren miljoenen beschikbaar en dat is niet doorgegaan en wij weten allemaal waarom dat niet doorgegaan is. Op 21 september jl. was ik op het provinciehuis in Zuid-Holland bij een zeer interessante conferentie 'The waterway regions in Europe', een project waar ook EU-fondsen voor zijn, zo bleek. Daar werd uitvoerig de economische balans beschreven van waterwegen in diverse regio's in de EU. Ook die van Zuid-Holland. De CdK, de heer Smit, was daar heel leidend in. In Zuid-Holland heeft men ook een projectmanager, directeur mevrouw Manita Koop, aangesteld – geheten de Randstad Waterbaan – die de binnenwateren van Zuid-Holland voor de provincie promoot en ondersteunt. Onze provincie heeft meer water dan Friesland, maar wij hebben ten opzichte van Friesland een groot dilemma. Ons binnenwater is namelijk niet goed ontsloten. Veel watersporters vertoeven op het prachtige IJsselmeer, maar durven niet over de zee naar Den Helder te varen. Zij die het wel aandurven moeten via het nietszeggende eindeloos lange Noord-Hollands kanaal langs de N9 met zijn vele barrières onderweg zien om op de binnenwateren te komen via het Alkmaardermeer. Degenen die het niet durven, hebben bezwaar met betrekking tot een verraderlijke Waddenzee met getijdenstromingen, nauwe vaarwegen, vele ondieptes, zandbanken met bijzondere staken en betonning. Dit zijn voor vele watersporters te grote barrières. Nu ligt er een mogelijkheid om deze doorvaart en onze binnenvaartwegen via het IJsselmeer te ontsluiten, namelijk door een doorgang te creëren bij Den Oever vanaf de Zuiderhaven. Daar loopt het water al onder de A7 door naar het Amstelmeerkanaal en via het Amstelmeer kan dan de recreatievaart met deze ontsluiting binnendoor in Noord-Holland gaan varen naar vele aan het water gelegen dorpen en steden en bezoeken brengen aan ons cultureel

erfgoed en gastronomie, waar Noord-Holland rijk aan is en dan richting Amsterdam varen en dan via Pampus weer het Markermeer op en het IJsselmeer bevaren. Dat kan uiteraard ook andersom, vanuit de MRA-regio naar het noorden varen en dan bij Den Oever het IJsselmeer weer op. Een goed punt hiervoor is destination marketing om Amsterdam te ontlasten voor de vaart die daar is, want zij kunnen fantastische routes varen naar Noord-Holland en via het IJsselmeer weer terug. Hiervoor dienen wij een motie in.

Motie 43/03102016
IJsselmeer-Amstelmeer

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Constaterende dat:

- *GS in de Visie op Waterrecreatie Noord-Holland 2030 voor de regio Noord-Holland-Noord inzetten op behoud en verbeteren van bestaande vaarwegen;*
- *Het realiseren van nieuwe vaarverbindingen in Noord-Holland-Noord niet als prioritair wordt aangemerkt.*

Overwegende dat:

- *Noord-Holland door meer water omgeven wordt dan de provincie Friesland;*
- *Voor de provincie Noord-Holland de beperking geldt dat het buitenwater, zoals IJsselmeer en Waddenzee, niet optimaal verbonden is met het binnenwater;*
- *Een verbinding tussen het IJsselmeer en het Amstelmeerkanaal bij Den Oever de economie en recreatie in de Noordoosthoek van de provincie grote impulsen zal geven;*
- *Een dergelijke verbinding veel meer mogelijkheden voor watersporters bewerkstelligt;*
- *Zo kunnen ze vanaf het IJsselmeer binnendoor varen via het Amstelmeerkanaal naar het Amstelmeer, Kolhorn, Schagen, Nieuwe Niedorp naar Alkmaar varen en via het Alkmaardermeer, Zaanstad en Amsterdam, waarbij de watersporters allerlei attracties kunnen bezoeken die aan deze vaarroute liggen;*
- *De mogelijkheden voor het maken van een vaarrondje Noord-Holland op dit moment beperkt zijn;*
- *Een verbinding tussen het IJsselmeer en het Amstelmeerkanaal ook op andere terreinen, zoals vismigratie, een positieve invloed kan hebben.*

Verzoeken het college om:
In het uitvoeringsprogramma van de Visie op Waterrecreatie een verkenning op te nemen naar het creëren van een vaarverbinding vanaf het IJsselmeer bij Den Oever naar het Amstelmeerkanaal en het Amstelmeer

en gaan over tot de orde van de dag.
Fractie ONH, VVD, SP, 50plus, PVV, PvdA

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Voorzitter. Toen ik vanmorgen wakker werd, hoorde ik René Froger met 'This is the moment' en ik dacht, dat heeft hij vast speciaal voor deze dag geschreven. Zo voelt het wel. Dank voor de vele complimenten die ik ook aan de ambtelijke staf zal doorgeven. Dank daarvoor. Dat hebben wij ook teruggekregen uit het veld, de wijze, de snelheid en breedte waarin het vormgegeven is. Dat heb ik in de twintigjarige periode dat ik in het openbaar bestuur rondloop, nog niet vaak meegemaakt, dus ook complimenten aan het ambtelijke team dat dit helemaal heeft begeleid. Uitvoerig gesproken in de commissie en in de voortrajecten waarin iedereen betrokken is geweest of de mogelijkheid heeft gehad om daarbij aanwezig te zijn. Het stemt mij altijd heel erg blij als ik op stakeholdersbijeenkomsten ook veel Statenleden zie en dat heb ik de afgelopen keren gezien. Ik refereer aan Medemblik, waar wij kennis hebben kunnen nemen van wat door de stakeholders is ingebracht. Toch zijn er nog een aantal vragen die ik allemaal zal proberen te beantwoorden. Er zijn vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over duurzaamheid. Het is belangrijk om met elkaar vast te stellen dat er in deze visie ook aandacht is voor de watersector als het gaat over waterrecreatie en de transitie van tweetakt en viertaktmotoren naar duurzaam en elektrisch en nieuwe vormen van waterrecreatie, waaronder durfsporten. Ik denk dat de motie van D66 die zij voornemens is in te dienen, overbodig wordt, want ik onderschrijf de gedachte om tot een dekkend netwerk te komen zodat je elektrisch kunt varen in de provincie. Sterker nog, ik stel voor dat wij een conferentie organiseren voor de betrokken partijen en stakeholders in het veld om te bepalen wat er nodig is en dat vertalen in het compartiment duurzaamheid van de WED. Deze is opgebouwd uit drie pijlers en duurzaamheid is er een van en volgens mij past dat heel goed. Dan heb je ook alle experts bij elkaar. Daarmee zou de motie overbodig worden.

De **VOORZITTER**: Dat wordt door het Statenlid zelf bepaald.

Gedeputeerde **LOGGEN**: U neemt mij de woorden uit de mond! Ik kom straks terug op de PvdD. Er is gesproken over beheer en ook in het voortraject en de commissie is aandacht gevraagd voor kleinere wateren. Dat onderschrijven wij, maar wij moeten kijken of wij verder iets kunnen doen. Ik ben blij dat de beherende organisaties, RWS, provincie en beherende waterschappen samenwerken aan een intentieverklaring om dat meer op elkaar af te gaan stemmen, zodat je met hetzelfde werk en dezelfde middelen meer kunt gaan bereiken. Dat is opgenomen in de verdere uitwerking.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Betrekt u daar ook Staatsbosbeheer bij als partij?

Gedeputeerde **LOGGEN**: Bij het convenant werken wij eerst samen met de overheden vanwege de wettelijke taak. Als wij organisaties tegenkomen die in een netwerk zitten, dan zullen wij daar zeker mee in overleg treden. Het is voor het eerst en dat is de grote kracht, dat de drie betrokken overheden op een lijn zitten. Dat vind ik echt een 'giant step forward'.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Dat is zeker heel goed nieuws. Kunt u zeggen wanneer die intentieverklaring klaar is? Ik neem aan dat u ons meeneemt in de informatievoorziening.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Vanzelfsprekend. Het streven is om dat dit jaar nog af te ronden. U hebt een opmerking gemaakt over de Marker Wadden. Wij hebben niets meer gezegd dan wat de initiatiefnemers van dit voorstel zelf aangegeven hebben. Ik ben toevallig vorige week zaterdag op het eerste eiland geweest, want dat is nu opgespoten en de grondwerkzaamheden zijn daar gereed. Dat wordt speciaal ingericht ook voor de waterrecreatie, dus dat is niet iets wat Noord-Holland zegt, maar wat Natuurmonumenten en de overige initiatiefnemers daar zelf over zeggen. Het wordt met veel belastinggeld gerealiseerd en daarom is het belangrijk dat ook de Nederlandse belastingbetaler toegang krijgt tot de eilanden. Niet tot allemaal, want het is de bedoeling dat er robuuste natuur gaat ontstaan en op een aantal eilanden kun je niet komen omdat het moeras is, maar het eerste eiland wordt echt ingericht voor waterrecreatie.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Natuurlijk is er een link met waterrecreatie, maar wij hebben het met name over het tijdstip. In de visie staan veel quick wins in de provincie zelf, wij willen graag dat u zich daarvoor volop inzet want dat is de bedoeling van de visie. Wij vragen om op dit tijdstip terughoudend te zijn waar het gaat over de Marker Wadden, omdat wij nog heel vroeg, zelfs nog voor de besluitvorming zitten.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Er komt nog een apart voorstel over de Marker Wadden naar de Staten. Dat neemt niet weg dat het eiland toch wordt ingericht voor waterrecreatie, of Noord-Holland wel of niet participeert. Dat gebeurt toch met of zonder bijdrage van Noord-Holland. De CU/SGP spreekt over een stip op de horizon. Dat ook, maar de visie loopt tot 2030 en in het uitvoeringsprogramma kunt u zien dat er nu al dingen gaan gebeuren. Wij hebben daar middelen voor beschikbaar gesteld. De ambitie is natuurlijk om in 2030 samen met ondernemers, gebruikers en overheden te komen tot slimme en duurzame mogelijkheden voor de waterrecreatie, uiteraard afgestemd op de eisen en kenmerken en draagkracht van de omgeving. Dat is de stip op de horizon waar wij naar streven. De wijze waarop bespreken wij met elkaar in de Staten, ook in het vervolgtraject. Bereikbaarheid kust, dat is een vraagstuk voor een andere portefeuille. Het is gesignaleerd in de verkenningen, dat speelt wel mee, maar kan niet opgelost worden in de visie Waterrecreatie. Dat zit echt bij een andere portefeuille. Ik weet dat gemeenten hun best doen om de bereikbaarheid van hun kust te verbeteren. De VVD heeft een vraag gesteld over de zonering, dat is gekoppeld aan het Natuurplan dat nu ter visie ligt en dat als het goed is, volgend jaar aan u wordt voorgelegd. Daarnaast is gesproken over zwemplekken. In het coalitieakkoord is gesteld dat los van onze wettelijke taak – er is ook budget voor vrijgemaakt – wij moeten komen tot meer zwemplekken. Er verandert niets aan het beleid, dus waar het kan, doen wij het. Ik heb gezegd, de druk op de stad is zo groot en binnen de ring zijn geen officiële – wel officieuze – zwemplekken, dus ik vind dat binnen de ring van Amsterdam gekeken moet worden om deze Noord-Hollanders in de gelegenheid te stellen om te zwemmen in water van goede kwaliteit, zodat wij niet allemaal bewegingen uit de stad krijgen naar de recreatiegebieden. Als het lokaal kan, dan moet je proberen het lokaal vorm te geven.

De **VOORZITTER**: De spreektijd van de gedeputeerde staat inmiddels op nul.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Ik ben bijna gereed. Kustbebouwing is echt een RO-thema. Daarover spreken wij ons niet uit in de visie. Dat zijn twee parallelle sporen. De prijsvraag. Er is ambtelijk al gesproken met de initiatiefnemer en als daar niets uitkomt, dan gaan wij over tot een prijsvraag en dan zal met u mijnheer Bruggeman, afgestemd worden waar de prijsvraag aan moet voldoen, zodat we het gevoel hebben dat het een prijsaanvraag is van ons allemaal. Dan kom ik bij u terug. Motie PvdA, ik vind het meer op zijn plaats bij de begroting, maar collega Post gaat daar iets over zeggen. ONH vraagt terecht aandacht voor een reeds lang gekoesterde wens uit de regio of een verbinding tussen het IJsselmeer en het Amstelmeer mogelijk is, om de marsroute die in het verleden al een keer is benoemd, te realiseren. Hiervoor is al veel informatie voorhanden en wij weten dat het heel veel geld gaat kosten, maar het is goed om te inventariseren wat er ligt en of het actueel is en dat wij een nieuwe verkenning uitvoeren en de uitkomsten daarvan met elkaar bediscussiëren om te zien in hoeverre dit een haalbare optie is en op welke termijn. Ik vind het nu te vroeg om daar iets over te zeggen, maar het is goed om daar nog een keer met elkaar naar te kijken. Dan de PvdD, de best for last. Ik ben wel een beetje teleurgesteld door de bijdrage van de PvdD. De Waterrecreatievisie tot 2030 betreft ook waterkwaliteit en zwemplekken en daar gaat ook een belangrijk welzijnseffect vanuit, want water is voor iedereen. Wij zitten in de transitie van oud naar nieuw en wij vinden het belangrijk dat waterrecreatie ook voor de minderdraagkrachtigen bereikbaar moet zijn en daarom storten wij niet de duurzaamheidseisen allemaal in een keer over u uit, maar in geleidelijkheid. Daar is van alles over te zeggen en u beperkt zich tot bootje varen en hengelen. Dan komt u met een verhaal en daarin ben ik teleurgesteld, want u hebt mij gevraagd om de onderzoeken waar ik mijn standpunten op bepaal, naar u toe te sturen. Dat heb ik gedaan en u hebt daar niet op gereageerd. Of vissen wel of geen pijn ervaren, is in mijn optiek een kwestie van geloof geworden, want de wetenschappelijke publicaties daarover bevestigen enerzijds dat zij wel pijn voelen en anderzijds dat ze geen pijn voelen. Ik ontraad de motie, mede volgens mij omdat vissen een legale sport en hobby is en wetenschappelijk niet eenduidig vastgesteld is dat zij pijn ervaren.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Ons is het wel gelukt om wijs te worden uit de vele onderzoeken en het ene onderzoek dat u ons heeft toegestuurd, hebben wij goed gelezen. Ik heb in mijn bijdrage vermeld dat er sinds die tijd onderzoeken hebben plaatsgevonden die de conclusies van dat onderzoek aanvullen en bevestigen dat vissen wel degelijk pijn lijden. Het is frappant dat u dat ontkent, want in 2009 hebben GS op vragen van ons geantwoord en aangegeven te erkennen dat vissen wel lijden door hengelen, dus ik vraag welke ontwikkeling zich in die zeven jaar heeft voorgedaan waardoor het college zo drastisch is gedraaid qua mening op dit punt.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Ik baseer mij op wetenschappelijke publicaties die ik zelf gelezen heb. Daarop heb ik mijn standpunt gebaseerd. Ik constateer dat het een kwestie van geloof is. Wetenschappers spreken elkaar tegen en ik kan er niet veel mee. Ik constateer wel dat de sportvisserij in Nederland een legale sport is die voor veel mensen belangrijk is. Die wordt vormgegeven in deze visie en gefaciliteerd, ook voor gehandicapte gebruikers. Ik denk dat dat een grote stap voorwaarts is.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Ik wil nog even zeggen dat het feit dat honderdduizenden Noord-Hollanders dit doen of dat het legaal is, niet relevant is. De vraag is of wij als provincie een dergelijk dieronvriendelijk vermaak moeten toejuichen en het antwoord daarop kan alleen maar nee zijn volgens mij.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Ik ontraad de motie.

Gedeputeerde **POST**: Ik heb begrip voor de motie van de heer Tekin, maar er zit wel een probleem bij, want u vraagt om in alle uitvoeringsagenda's de te verwachten einddatum van de activiteiten, de stand van zaken middels stoplichten en informatie over de voortang, belemmeringen en financiën op te nemen. Het probleem is zoals bij de watervisie, dat er geen concrete middelen gelabeld zijn om de watervisie uit te voeren. Er zitten dus al verschillen tussen de diverse uitvoeringsagenda's. De vraag is of je dat op gelijke leest kunt gaan schoeien. Ik snap uw vraag wel, want u wilt meer vergelijkbaarheid tussen de verschillende uitvoeringsprogramma's, maar misschien moeten wij even met elkaar overleggen hoe wij dat kunnen bereiken zonder dat u dit aan ons opdraagt, omdat wij daardoor een probleem zouden kunnen krijgen omdat het ingewikkeld is, omdat het ene uitvoeringsprogramma niet een-op-een te vergelijken is met het andere. Ik snap de behoefte aan vergelijkbaarheid, maar om daar nou een stramien van te maken, daar zie ik moeilijkheden bij.

De heer **TEKIN** (PvdA): Dat begrijp ik, maar ik denk dat het wel goed is de uniformiteit zoveel mogelijk door te voeren. Als dat het beginpunt is, dan denk ik dat wij elkaar wel zullen vinden.

Gedeputeerde **POST**: Ik denk dat het ook goed is om dan ook nog met elkaar te praten over: en waar zoekt u dan precies naar in zo'n uitvoeringsprogramma en hoe kunnen wij ervoor zorgen dat het daar zoveel mogelijk aan tegemoet komt. Ik wil u daar graag bij helpen, maar liever niet op deze manier.

De **VOORZITTER**: Zullen wij afspreken dat het college over deze materie een brief aan het presidium stuurt. Zullen wij dat afspreken en kan de motie daarmee als ingetrokken beschouwd worden?

De heer **TEKIN** (PvdA): Ja.

Tweede termijn

De heer **BAKKER** (D66): Ik ben erg blij met de toezegging van de gedeputeerde en dat hij zelfs bereid is om een stap verder te gaan is helemaal fantastisch. Ik zie uit naar de conferentie.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Voorzitter. Dank voor de beantwoording door de gedeputeerde. Wij zijn teleurgesteld door de reactie van de gedeputeerde. Het standpunt van het college is glashelder, een enorme draai sinds 2009 op basis van een zeer twijfelachtig onderzoekje. De motie richt zich gelukkig tot de Staten om zich uit te spreken over hobby's die gepaard gaan met

dierenleed en ik heb veel hoop dat wij als ons als volksvertegenwoordigers daar wel tegen verzetten.

De heer **KRAMER** (GL): Voorzitter. Een korte reactie op de motie van ONH. Als die aan ons was voorgelegd, hadden wij hem medeondertekend, dus wij gaan voor stemmen. Ten aanzien van het dictum merk ik op dat wij het op prijs stellen dat als de motie het haalt, de verkenning zich ook uitstrekt tot de effecten op natuur en de ecologie.

De heer **LEEVER** (ONH): Voorzitter. Dank aan GL voor de steun en geen enkel probleem om uw suggestie op te nemen in de motie. Ik refereer aan de toelichting van de gedeputeerde over de doorvaart bij Den Oever. In 2010 is het Amstelmeerproject van ruim 200 miljoen euro afgeblazen, een bedrag dat de provincie op de plank had liggen. Naar aanleiding van het mislukken van dit project is een onderzoek uitgevoerd door Dwarshuis en Leemhuis. Dat rapport betrof een uitgebreide studie naar de economische impuls, want daar was destijds het Amstelmeerproject voor bestemd, om een economische impuls te geven aan het noordoostelijke gedeelte in de Kop van Noord-Holland. Die commissie komt tot de conclusie de economische stimulering van het gebied te willen onderzoeken. De opdracht van de commissie is om de kansen op het gebied van sociaaleconomische en ecologische ontwikkelingen in de regio te inventariseren en hierover te rapporteren aan GS. Dus er ligt eigenlijk al een rapport uit die tijd dat duidelijk concludeert dat de mogelijkheid bestaat om daar bij wijze van spreken een doorvaart te creëren en de waterrecreatie en de Kop een economische impuls te geven. Dat wil ik nog meegeven aan hetgeen ik teruggekoppeld heb gekregen van de gedeputeerde.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Voorzitter, er zijn geen vragen meer gesteld. De uitbreiding van de motie is prima. Op het moment dat de verkenning is gedaan, dan is het denk ik goed om met elkaar te spreken over hoe wij dat inbedden en of er een grond voor is en welke termijn verbinden wij daaraan. Voor het overige zijn er alleen opmerkingen gemaakt.

De **VOORZITTER**: De beide resterende moties. M41 van de PvdD. Stemverklaringen? Dat is niet het geval. Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties GL, SP en de PvdD, de overige leden tegen, zodat de motie is verworpen. Dan M43. Stemverklaringen? Dat is niet het geval. Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Die zijn er niet. Dus de motie is met algemene stemmen aanvaard, gelukgewenst. Dan de voordracht. Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat is de PvdD, de overige leden daarvoor, zodat de voordracht is aanvaard. Wij gaan schorsen tot 13.50 uur.

13. Statenvoordracht 61 Convenant versterken samenwerking Metropoolregio Amsterdam

De **VOORZITTER**: De vergadering is heropend en ik vraag de heer Yurdakul om het voorzittersstokje bij dit agendapunt over te nemen.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Voorzitter, wij zijn blij met de toezegging van de portefeuillehouder dat hij zich zal inzetten om de kloof te dichten tussen de MRA en de overige regio's. U heeft

toegezegd dat u daartoe de andere regio's zult gaan consulteren en wij willen heel graag weten op welke termijn u dat gaat doen.

Mevrouw **LAGERVELD** (VVD): Voorzitter. Ook in commissieverband is al gezegd dat het goed is dat de MRA-regio zich de komende jaren blijft ontwikkelen als internationaal concurrerende regio, zodat de MRA in de Europese top-5 van economisch sterke regio's blijft. Voor ons ligt het conceptconvenant MRA. Mijn fractie ondersteunt de basisaanvliegroute en met GS is ook mijn fractie geen warm voorstander van het instellen van een gemeenschappelijke regeling. Mijn fractie is het er ook mee eens dat de regiegroep van beperktere omvang zal zijn. Nu is uit het stuk gebleken dat voor het weekend is verstuurd, dat dit voorstel helaas niet is overgenomen. Kan het college de reden hiervoor aangeven? Nog een aantal aandachtspunten. De MRA is nu een netwerkachtige samenwerkingsorganisatie. Dat klinkt vrijblijvend, terwijl MRA wel meer taken gaat uitvoeren en tegelijkertijd heeft de provincie een financieel en bestuurlijk belang. Dit raakt bijna aan de definitie van een verbonden partij behalve dat hier geen sprake is van een publiekrechtelijke of privaatrechtelijke organisatie. Waar mijn fractie beducht voor is, is dat langs deze weg de Staten dadelijk de kaderstellende en controlerende taken niet goed kunnen uitvoeren. De Staten moeten kunnen bijsturen op het juiste moment. Wij willen graag weten hoe ervoor wordt gezorgd dat de concepten van de regionale afspraken tijdig in de Staten worden besproken. In het convenant staat nu dat deze concepten acht weken van tevoren worden aangeboden. Ik heb hier ook al technische vragen over gesteld, maar uit het antwoord werd niet duidelijk of deze termijn past binnen onze vergaderorde en als het niet past, hoe kunnen wij ervoor zorgen dat dit wel het geval is. Graag een reactie. Nog een aantal vragen. Dit betreft een netwerkachtige samenwerkingsorganisatie. Zijn hier voorbeelden van in andere provincies dan wel gemeenten? Hoe zijn de ervaringen daar wat de controle en verantwoording betreft? Ik heb deze vraag ook al bij mijn technische vragen ingediend, maar die is toen niet meegenomen en ook tijdens de commissiebehandeling is deze vraag gesteld en helaas niet beantwoord, dus ik stel hem ook maar hier. Op pagina 8 van de voordracht staat dat er minder geld begroot is voor onderwijs en arbeidsmarkt. Kan het college de reden hiervan aangeven?

De heer **STRUBEN** (D66): Voorzitter. De informele samenwerking in de MRA is door de jaren heen zorgvuldig opgebouwd. Persoonlijk heb ik goede herinneringen aan het initiatief van de provincie voor de eerste Muiderslot conferentie in 1997 waar de basis is gelegd voor de samenwerking in de MRA. Er is nu twintig jaar later zeker gezien de economische en maatschappelijke ontwikkeling, volop aanleiding de organisatie aan te scherpen. Per 1 januari 2017 houdt de stadsregio voor Ruimte en Wonen op te bestaan en ontstaat de vervoersregio. Over de organisatie en de wijze waarop de vervoersregio ingebed gaat worden in de MRA, bestaat nog veel onduidelijkheid. Wij vragen GS ons daar beter over te informeren. Er is dus alle reden om te werken aan een betere organisatie van de samenwerking, waarbij naast Amsterdam ook de deelregio's Amstel-Meerlanden, Zuid-Kennemerland-IJmond, Zaanstreek-Waterland-Gooi en Vechtstreek en de provincies Noord-Holland en Flevoland zijn betrokken. Ons is overigens onduidelijk waarom Zuid-Kennemerland en IJmond als twee aparte deelgebieden worden genoemd. Wat is daarvan de achterliggende reden? D66 vindt het goed dat voortgegaan wordt op de informele benadering en onze fractie ziet vanwege de geringe democratische legitimiteit net

als GS niets in een gemeenschappelijke regeling en steunt het idee van samenwerking in de metropool op pragmatische wijze en om daar een klein ondersteunend bureau voor op te zetten en voor een goede financiering daarvan te zorgen. Meer structuur aanbrengen in de MRA kan passen in een meer flexibele inrichting van de besturingskolom. Het Eerste Kamerlid Donner had daar laatst een mooie toespraak over tijdens de Haagse Zeeuwse oesterpartij en ik citeer: “Om grensoverschrijdende samenwerking tot een goed resultaat te brengen moet men niet de grenzen wegdenken, maar moet men er praktisch mee omgaan en gericht afwijken van specifieke knelpunten in regelgeving en niet de regel aanpassen met natuurlijk het overeind houden van de rechtsbescherming.” Ook de analyse van de gemeente Zandvoort in relatie tot de ambtelijke samenwerking met Haarlem geeft aan dat er wellicht betere wegen zijn dan alleen maar schaalvergroting. Het is essentieel dat de Staten evenals de gemeenteraden beter betrokken worden. Dat zal consequenties hebben voor hoe wij in dit huis de zaken gaan organiseren rond deze complexe integrale gebiedsgerichte benadering. In de agenda is die vraag ook neergelegd, hoe wij hiermee om moeten gaan. De PvdA zal straks een motie indienen die wij mede onderschrijven, ook naast anderen. D66 heeft in de commissie aandacht gevraagd voor een aantal punten in het convenant en wij zijn blij met toezeggingen die daarover zijn gedaan, maar zien dat nog onvoldoende terug in de besluitenlijst van de regiegroep, anders dan een mededeling, en besluiten die afwijken van wat ons is voorgelegd. Daarom het volgende. De Staten willen qua proces, besluitvorming en betrokkenheid in voorbereiding, inhoud en kaders zeker als zij uitgewerkt zijn in een uitvoeringsprogramma zoals de economische agenda, voldoende invloed en inbreng kunnen hebben en overigens over het eigen beleid blijven gaan en daar bindende afspraken over kunnen doen. De Staten gaan over hun eigen tijdschema en willen niet door een convenant zoals in artikel 7.3, gebonden worden, maar natuurlijk willen wij meewerken aan efficiënte besluitvorming. Hiertoe blijkt ook alle aanleiding nu de regiegroep al heeft besloten en per 1 oktober het definitieve convenant heeft rondgestuurd. Zijn wij mosterd na de maaltijd? Heel bijzonder. Onzes inziens moet zijn dat de termijn van acht weken uit het convenant gehaald wordt en dat de behandeling wordt afgestemd op de besluitvorming in de respectievelijke raden en Staten. Het besluit van de regiegroep om een apart portefeuilleoverleg Wonen in te stellen is niet in overeenstemming met wat aan ons is voorgelegd. Het is voor D66 zeker niet wenselijk om RO en wonen uit elkaar te halen. Hoe kan dit? Graag een verklaring. De Staten willen duidelijke doelen stellen en een regelmatige evaluatie van die doelen en het verloop van de aangegane afspraken in het convenant. Er liggen goede kansen om programma’s zoals de economische agenda, een-op-een te koppelen aan de MRA-actieagenda waardoor welvaart, welzijn en duurzaamheid een goede verankering krijgen in de agenda. De toezegging van GS om bij de uitvoeringsagenda het dashboard werkende weg te voorzien van informatie over de ontwikkeling van de indicatoren gaat daar sterk aan bijdragen. D66 vindt het belangrijk dat er voor het hele gebied een woningmarktuitgangspunt is en een actieagenda wordt opgesteld, waarbij zowel het oplossen van grotere knelpunten en strategieën voor het gebied als geheel, maar evenzeer voor kleinere gemeenten gelijkwaardig worden meegenomen en gewogen. Het onafhankelijke weliswaar bij Amsterdam ondergebrachte bureau kan daarin een belangrijke rol spelen. Daarnaast pleiten wij ervoor dat de platforms PRES, PRO en PMB, de belangrijke spelers in het veld, goed aangehaakt worden. Zoals de Economic Board dat doet, zou ook voor het landschap kunnen gelden of vorm kunnen krijgen. Wij denken dat daarmee de belangen van het

gebied als geheel gediend worden en zien graag de waarborgen dat dit ook gebeurt. Gezien het belang van het landschap en de veranderingen bij recreatiegebieden kan het noodzakelijk zijn tijdelijk bijzondere aandacht te geven. Wij willen graag nader geïnformeerd worden over hoe dit in de MRA aangepakt gaat worden. De voorstellen over de bestuurlijke aansturing van de vervoersregio wachten wij af en ook eventuele voorstellen over het sociale domein, waarover wij ons bij voorbaat nog niet uitspreken, hoe dat zich verhoudt met onze kerntaken.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter. 50plus kan niet zomaar instemmen met het conceptconvenant en ziet graag dat er een aantal aanpassingen doorgevoerd wordt. Wij vragen ons af of dat nog kan, aangezien dit binnenkort al besloten is. Wij zien ook voordelen van blijvend overleg, van versterking van de samenwerking in de MRA. Samenwerking dient altijd plaats te vinden op grond van vrijwilligheid. Er mag geen sprake zijn van overdracht van bevoegdheden. Tevens vragen wij aandacht voor het feit dat wij een groot voorstander zijn van de oprichting van een nieuw platform Sociaal, dat eventueel op latere termijn aan de orde is. Wij zouden dat graag naar voren willen halen. Daarnaast hebben wij aandacht voor de betrokkenheid van raden en Staten om onze taken goed uit te kunnen blijven voeren. Voor het bedrag van ruim 1 miljoen euro extra van de provincie voor het optuigen van het bureau dienen wij een amendement in. Wij kunnen nergens in de stukken een goede onderbouwing vinden waarom dit bedrag nodig is en 1 miljoen euro is niet niks. Wij stellen voor maximaal 500.000 euro beschikbaar te stellen en dat de andere partijen de overige 500.000 euro bij elkaar harken. Dat lijkt mij geen probleem als er zoveel gemeenten meedoen. Wij hebben in de commissie al gezegd dat wij het gezelschap van 21 bestuurders te veel vinden, maar dat is al achterhaald. Wij vragen ons net als D66 af waarom het overleg RO en Wonen uit elkaar gehaald is. Wij zien ook heel graag dat dat een geheel blijft. Wij vragen hierop een antwoord van de gedeputeerde.

Amendement 12/03102016
Convenant versterken samenwerking MRA

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016.

Overwegende dat:

- *Er een concept convenant ter bespreking voorligt over de bestuurlijke samenwerking in de metropoolregio Amsterdam (MRA);*
- *In de MRA momenteel 32 gemeenten, twee provincies en de stadsregio samenwerken aan ruimtelijke ontwikkeling, wonen, economie en verkeer en vervoer, omdat deelregio's niet altijd een passende schaal bieden voor de opgaven die er liggen;*
- *Het concept-convenant een van de acties uit de 'Ruimtelijke economische Actie Agenda 2016-2020 is;*
- *Het kabinet de Stadsregio Amsterdam per 1 januari 2015 heeft afgeschaft;*
- *De Stadsregio Amsterdam nog onder de huidige naam blijft opereren t.a.v. het regionaal verkeer- en vervoer, totdat de nieuwe Vervoersregio zal zijn opgericht;*
- *De MRA-agenda het inhoudelijk kader biedt voor samenwerking en versterking nodig is van de governance en de financiering;*

- *De provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat de huidige overlegplatforms met wethouders uit de deelnemende gemeenten voor economie, ruimte en bereikbaarheid de inhoudelijke pijlers blijven onder de samenwerking op basis van vrijwilligheid;*
- *De provincie ook zeker een bijdrage moet blijven leveren door actief betrokken te blijven bij de samenhang van de MRA;*
- *Er een voorstel wordt uitgewerkt voor de oprichting van een klein ondersteunend bureau dat gebruik maakt van de gemeente Amsterdam ook qua rechtspersoonlijkheid;*
- *Van de provincie Noord-Holland een extra bijdrage wordt gevraagd van 1.045.338 euro;*
- *De financiering van de MRA-samenwerking voorheen niet inzichtelijk genoeg was, maar dat ook in het nieuwe financieringsvoorstel nergens een deugdelijke onderbouwing blijkt uit de stukken die de extra verhoging van betaling van 1.045.338 euro vanuit de provincie Noord- Holland legitimeert.*

Besluiten:

- *Geen extra bedrag van 1.045.338 euro ter beschikking te stellen ter versterking van de samenwerking van de MRA, maar een maximaal extra bedrag ter beschikking te stellen vanuit de provincie Noord-Holland van 500.000 euro en dat binnen de MRA het resterende bedrag onder de rest van de deelnemende partijen gevonden dient te worden;*
- *In de antwoordbrief met de zienswijze van GS en PS de volgende tekst op te nemen: "Noord-Holland gaat niet akkoord met de voorgestelde financieringsconstructie ter versterking van de samenwerking van de MRA en wil de extra bijdrage van de provincie Noord-Holland vanaf 2017 maximeren op 500.000 euro in plaats van de voorgestelde 1.045.338 euro. Het resterende bedrag dient onder de rest van de deelnemende partijen binnen de MRA gevonden te worden."*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties 50plus, ONH

De **VOORZITTER**: Het amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **TEKIN** (PvdA): Voorzitter. Als het goed gaat met de MRA, gaat het goed met Noord-Holland en ook met Nederland. Ik denk dat het daarom des te belangrijker is dat wij deze afspraken aan de voorkant goed met elkaar doorspreken om de komende periode geen last van elkaar te hebben. Tijdens de commissie kwam de term ‘basisaanvliegroute’ naar voren en daar is mijn fractie het hartgrondig mee eens. Daaronder valt ook dat er geen gemeenschappelijke regeling komt, want volgens mijn fractie zijn er al te veel gemeenschappelijke regelingen in de betreffende regio. Mevrouw De Meij, mijn fractie vindt het prima dat de provincie en Amsterdam hun verantwoordelijkheid nemen en de extra stap zetten om 1 miljoen euro beschikbaar stellen. Het is goed als de twee grote broers dat doen voor de wat kleinere partners in de regio. Ik denk dat wij die verantwoordelijkheid hebben en die pakken wij dus ook. Mijn fractie steunt dit bedrag, want netto gaat het om niet meer dan onze bijdrage aan de MRA in de vorige periode. Ik wil dat in het juiste perspectief zetten. Nog een punt en daar heb ik in de commissie al aandacht voor gevraagd, maar geen antwoord op gehad en daar heeft de heer Struben net ook al iets over

gezegd. Het zou mooi zijn geweest als ook de opzet van de vervoersregio hier op tafel zou liggen, want dan hadden wij een compleet beeld van wat de MRA gaat doen en wat de vervoersregio gaat doen. Moeten wij daar ook weer de grote broer spelen? Dat is voor mijn fractie nog onduidelijk en straks krijgen wij daar misschien een extra rekening voor gepresenteerd en dan zitten wij elkaar aan te kijken. Dus hoe zit het met de vervoersregio en hoe en wanneer krijgen wij daar meer duidelijkheid over? Ik heb een motie zoals reeds is aangekondigd.

Motie 44/03102016
Democratische legitimiteit bij samenwerking MRA

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Constaterende dat:

- *Een goed en efficiënt functionerende Metropoolregio Amsterdam niet alleen voor Noord-Holland maar voor heel Nederland van groot belang is;*
- *Binnen de MRA verschillende bestuursorganen samenwerken;*
- *Net als GS van Noord-Holland PS van Noord-Holland niets voelen voor een gemeenschappelijke regeling;*
- *De basisaanvliegroute van het convenant kan rekenen op brede steun van PS.*

Overwegende dat:

- *Het voor het functioneren van de verschillende gemeenteraden en PS binnen de MRA-regio van belang is dat de verschillende bestuursorganen kunnen meebeslissen over prioritering van de activiteiten;*
- *PS van Noord-Holland bijtijds worden meegenomen in de verantwoording van de activiteiten en eventuele bijstelling van projecten van provinciaal belangen/of waar Noord-Holland als medefinancier optreedt;*
- *Een convenant – bijvoorbeeld met het voorstel voor een beslissingstermijn van 8 weken - niet tot doel kan hebben de vergaderorde van PS vast te leggen, noch in de plaats kan treden van bevoegdheden van PS.*

Besluiten:

- *Het college van GS van Noord-Holland te verzoeken om in overleg met de regiegroep te bekijken hoe recht kan worden gedaan aan de wens van PS om voldoende ruimte te behouden bij het beslissen over prioritering en verantwoording van de activiteiten van provinciaal belang binnen de MRA;*
- *Hiertoe de voorzitter van en GS en PS van Noord-Holland te verzoeken om voor 1 januari 2017 met een voorstel te komen over hoe de voorbereiding van afstemming en besluitvorming binnen de MRA ingebed kan worden in de vergaderorde van PS*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdA, D66, VVD, CDA

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **REMKES** (CdK): Voorzitter. De regiegroep heeft anderhalve week geleden vergaderd en het leek mij uit het oogpunt van transparantie goed om het verslag aan de Staten toe te sturen. Daarin hebt u kunnen lezen dat de positie van de raden en de Staten duidelijker in de stukken terug zal komen. In de regiegroep is onderkend dat op dit punt nog wel de nodige verduidelijkingen kunnen plaatsvinden. Van de zijde van de Staten zijn hier en daar ook inhoudelijke opmerkingen gemaakt, maar tot dusver was het zo dat de Commissaris in de regiegroep zich bezig heeft gehouden met de keuze van het construct, maar de inhoudelijke verantwoordelijkheden blijven gewoon bij de portefeuillehouders liggen, dus die moeten daarop reageren. Ik kan u wel melden dat over het instellen van een portefeuillehouderoverleg Wonen nog enige discussie gaande is, want daar zijn meerderen wat ongelukkig mee, zo is mij gebleken en ik begrijp dat inhoudelijk volkomen, want RO gaat over meerdere facetten en in de RO vindt de weging der dingen plaats waaronder de weging van het woonbelang en die discussie hoort zo integraal mogelijk plaats te vinden. Mevrouw Lagerveld vraagt hoe dat zo gekomen is en dat komt omdat een aantal wethouders zich begon te roeren. Ik heb inmiddels begrepen dat daar in wethoudersland allerminst overeenstemming over is, dus dat is de reden van de voortgezette discussie. Mevrouw Keur is blij met de toezegging om de kloof te dichten en wanneer start dat. Als ik mij de discussie in de commissie goed herinner, dan heeft gedeputeerde Bond daar nadere duidelijkheid over gegeven en dat is niet een begin- of eindpunt, dat is in feite de inzet van het college in de afgelopen jaren al geweest en dat blijft dus zo. Daar is de provincie op aanspreekbaar, dat daar een belangrijk aandachtspunt ligt. Mevrouw Lagerveld refereert aan de beperkte omvang van de regiegroep. De regiegroep is overigens met een lid verminderd en de reden is omdat alle gemeenten net als de Staten dat voorstel voorgelegd hebben gekregen en het daarna buitengewoon moeilijk is om vanuit de regionale inbreng in een keer een voorstel op tafel te leggen met minder leden. Dat is precies de reden waarom wij over twee jaar gaan evalueren. Dan zal de omvang van de regiegroep nader worden bekeken. De evaluatieafspraak vindt u terug in de besluitenlijst van de regiegroep. Mevrouw Lagerveld gaf zelf overigens aan dat in formele zin geen sprake is van een verbonden partij, maar het moet wel allemaal netjes in de eigen besluitvormingsprocedures worden ingekaderd. In aansluiting op de motie van de heer Tekin zeg ik u toe dat er nader bericht zal komen over de inpassing in de besluitvormings- en vergadermomenten van de Staten. Mijn redenering is heel simpel en dat geldt voor alle samenwerkingsverbanden, het samenwerkingsverband heeft zich daar maar op te richten, want de Staten en de gemeenteraden zijn de bepalende kaders. De administratieve processen zijn daar dienstbaar aan. Overigens vertolkt de motie het gevoelen van het college en ik laat het oordeel over de motie dan ook gaarne aan de Staten over. Zijn er voorbeelden in andere provincies? Informele samenwerkings- en netwerkvormen zijn op meerdere plekken terug te vinden, maar de samenwerking die nu gaat plaatsvinden in MRA, is tamelijk uniek. Er zijn meer samenwerkingsverbanden gebaseerd op een gemeenschappelijke regeling, bijvoorbeeld de Drechtsteden en op de Zuidvleugel van Zuid-Holland, maar u hebt helder aangegeven – en dat lag helemaal in lijn met de inzet van GS – dat wij geen ingewikkelde discussies willen over gemeenschappelijke regelingen en dergelijke, dat de samenwerking op basis van een convenant verreweg de voorkeur verdient. Dat is de afgelopen maanden de lijn geweest. Misschien dat

andere delen van het land de samenwerking in MRA-verband als lichtend voorbeeld gaan nemen en dan lost het probleem van mevrouw Lagerveld zich in de loop van de tijd vanzelf op. Minder geld arbeid en onderwijs heeft te maken met de kerntaken. Richting mevrouw De Meij, in het kader van de kerntaken is niet de provincie de eerste die zou behoren te pleiten voor een overleg Sociaal, want dat is geen onderdeel van de provinciale kerntaken. Dat zal echt vanuit de gemeentelijke werkvloer moeten komen, dus ik denk niet dat het op onze weg ligt om daartoe initiatieven te nemen. De heer Struben benadrukt het belang van MRA nog eens een keer, met name in economisch maar ook in andere opzichten. Ik kan dat vanzelfsprekend alleen maar onderschrijven. Hij vraagt ook waarom er een splitsing heeft plaatsgevonden tussen Zuid-Kennemerland en IJmond. Dat is de vrucht van de consultatieronde onder gemeenten geweest. Er bestond in het IJmondgebied een uitdrukkelijke voorkeur voor een aparte deelregio en die voorkeur is gehonoreerd. Het probleem van een aparte zetel voor de vervoersregio is ook gehonoreerd, want zoals u in het verslag, de besluitenlijst heeft kunnen lezen, dat is eruit gehaald. Dan voldoende betrokkenheid van de Staten op proces en inhoud. Eens, zoals mag blijken uit hetgeen ik zojuist gezegd heb en het eigen tijdschema dat in deze leidend moet zijn. Mevrouw De Meij, 500.000 euro minder. Het is een globale begroting en dat is wel in de stukken terug te vinden. Maanden geleden is al de discussie gevoerd en is er op een gegeven moment afgesproken om € 1,50 per inwoner beschikbaar te stellen. De provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeente Amsterdam en de gemeente Almere betalen allemaal evenveel. Het is allemaal geen wiskunde, maar de vrucht van bestuurlijk overleg en dan permitteer ik mij de volgende opmerking. Je kunt wel zeggen, 500.000 euro minder, maar ook dat is niet onderbouwd. Dus ik hecht er zeer aan dat het financiële kader zoals dat nu op tafel ligt, in stand blijft omdat deze verdeling volgens ons alleszins redelijk is en een signaal vanuit de Staten, zoals mevrouw De Meij dat aangeeft en nu citeer ik de motie onder besluit: “Het resterende bedrag dient onder de rest van de deelnemende partijen binnen de MRA gevonden te worden.” Dan stuur je een hoge rekening naar de gemeentebesturen en dat is volgens mij een verkeerd signaal.

Gedeputeerde **GELDHOF**: Voorzitter, het besluit van de regiegroep over een extra loot aan de stam is contrair aan het voorstel dat aan u is voorgelegd en besproken in de commissie. Ook in PRO, een van de drie platforms, is daarover voorafgaand aan de regiegroep anders besloten, namelijk dat het MRA-voorstel met daarin de drie loten PRO, PRES en PMBA als zijnde de platforms. Ook de stuurgroep Metropolitaan landschap is het zeer oneens met het besluit van de regiegroep om een vierde platform in de MRA te maken. Zij zien het als een aanzienlijke vermindering van de integraliteit en een aantasting van de positie en slagkracht van de stuurgroepen, die afzonderlijk als impuls binnen de MRA functioneren. Achter de schermen wordt eraan gewerkt om het besluit aan te passen zodat het conform is aan hetgeen aan u is voorgelegd in de commissie en waarvan u heeft gezegd dat u erachter stond.

De **VOORZITTER**: Dan heb ik nog een vraag liggen over de vervoersregio.

De heer **REMKES** (CdK): Ik wil daar nog wel even iets over zeggen. De discussie over de vervoersregio loopt nog, maar is wat GS betreft heel overzichtelijk. Wij hebben op dit moment een convenant met de vervoersregio en het college staat niet te trappelen om die constructie te

wijzigen, dus als het aan ons ligt, dan krijgt u hier geen opzet voor de vervoersregio voorgelegd, want dat is aan andere partijen. Dan sluit ik niet helemaal uit dat er een heel licht convenant zoals het nu ook is, tussen de provincie en de nieuwe opzet van de vervoersregio wordt gesloten, maar dat hoeft hier geen onderwerp van uitvoerige discussie te zijn volgens mij.

Tweede termijn

Mevrouw **LAGERVELD** (VVD): Voorzitter. Dank aan het college voor de antwoorden. In het stuk van de regiegroep staat inderdaad meer aandacht en betrokkenheid raden en Staten. Dat is goed om te lezen, maar zoals de CdK aangeeft, de MRA is tamelijk uniek, geen gemeenschappelijke regeling, dus ik blijf erop hameren dat de Staten moeten kunnen bijsturen op het juiste moment. Blij met het nadere bericht dat wij nog gaan krijgen van de Commissaris dat de regionale afspraken binnen onze vergaderorde zullen gaan passen en dat het samenwerkingsverband zich daarop heeft te richten en niet andersom. Ook blij dat er na twee jaar een evaluatie komt om te kijken naar de omvang van de regiegroep. Tot slot werd genoemd dat er bezuinigd is op arbeidsmarkt en onderwijs omdat het geen kerntaken zouden zijn. Daar zou ik graag een reactie op willen hebben, want het was mij niet bekend dat wij daarop zouden bezuinigen.

De heer **STRUBEN** (D66): Voorzitter. Eens met de voorzitter dat het een unieke samenwerking is. Duidelijk dat de splitsing Wonen en RO heroverwogen gaat worden. Ook blij dat in de afspraken over de tijdstippen de tijdschema's van de raden en de Staten leidend zijn en ik vind eigenlijk ook dat de toezegging moet komen dat artikel 7.3, acht weken, eruit moet gaan en dat hiervoor een andere formulering gekozen moet worden. Eens dat er voor het landschap geen apart portefeuilleoverleg komt, maar wel dat het metropolitane landschap extra aandacht vraagt in de komende periode en dat ernaar gekeken moet worden en dat wij daar graag meer over willen horen. Het amendement van 50plus komt inderdaad uit de lucht vallen, hoewel bij de kadernota dit al is aangegeven en er geen argument is gegeven – zoals de voorzitter zei – waarom het gehalveerd zou moeten worden. Wij hebben daarover destijds in de commissie technische vragen gesteld, dus wij willen bij de begroting graag goed kijken naar de nadere onderbouwing van de verschillende bedragen aan de MRA en of dat ook besteed wordt aan de provincie en dat hier nog wat nadere duidelijkheid over komt. Wat de vervoersregio betreft, er ligt een convenant maar hoe dat verder gaat is nog erg onduidelijk, dus wij willen graag nog een keer in de commissie overleggen over de vervolgacties.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter. Wij trekken dit amendement in, hoewel wij nog steeds niet inzien waarom wij als provincie 1 miljoen euro moeten betalen en de deelnemende gemeenten per inwoner niet een beetje extra kunnen bijdragen. Dat ontgaat mij volledig. Dat er al een miljoen in de kaderbrief is gereserveerd, kan zo zijn, maar wij komen hierop terug bij de begroting.

De heer **TEKIN** (PvdA): Voorzitter. Ik ben blij met de woorden van de voorzitter die zegt, de organisatie moet zich aanpassen aan de raden en de Staten. Toch handhaaf ik de motie omdat wij een krachtig signaal willen geven.

De heer **REMKES** (CdK): In de richting van mevrouw De Meij heb ik aangegeven wat de basis is van de financiële afspraken en dat betekent dat Noord-Holland iets meer gaat betalen. Daar is nog wel wat op af te doen als je even wat dieper door de cijfers heen kijkt. De Staten er goed en blijvend bij betrokken zeg ik richting mevrouw Lagerveld en de heer Struben van harte toe.

De **VOORZITTER**: Dan besluitvorming over de motie, want het amendement is ingetrokken Stemverklaringen of hoofdelijke stemming? Dat is niet het geval. Wie is tegenstander van deze motie 44? Niemand, de motie is unaniem aangenomen. Dan de voordracht. Stemverklaringen of hoofdelijke stemming? Dat is niet het geval. Wie is tegenstander van de voordracht? Niemand, daarmee is het voorstel unaniem aangenomen.

14. Statenvoordracht 67 Investeringskader Waddengebied 2016-2026

De heer **BAKKER** (D66): Voorzitter. D66 is tevreden met het kader dat voorligt, en de keuzes die worden gemaakt. Wat wij belangrijk vinden en wat is afgesproken met het Rijk, is een balans tussen economie en ecologie. Wat wij helemaal mooi vinden is dat in dit kader wordt gezocht naar projecten waar economie en ecologie elkaar versterken. Ik denk dan aan projecten zoals 'building with nature' wat nu al gebeurt. Dat soort projecten juichen wij toe. Ik wil nog even stilstaan bij het punt van de landbouw. Wij zijn erg blij met de aandacht voor de zilte landbouw maar wij willen ook aandacht vragen voor efficiënt gebruik van zoetwater, omdat dit in de huidige bedrijfsvoering in de landbouw nog steeds erg belangrijk is. Verder over het proces. In de commissie is gevraagd, wat gaat er gebeuren met het uitvoeringsprogramma? Komt dat nog naar ons toe? Ik zet nu even de pet op van Algemeen Bestuurslid van het Waddenfonds en ik vind het prettig om uw input te krijgen over wat u van de documenten vindt, zodat ik u goed kan vertegenwoordigen in het Algemeen Bestuur van het Waddenfonds. Wij zijn erg blij met het kader en de middelen die het Waddenfonds ons biedt, maar wij moeten niet vergeten dat het gaat om compensatiemiddelen voor gaswinning en van mijnbouwactiviteiten in het Waddengebied worden wij niet zo blij. Daarom zal straks door de PvdA een motie worden ingediend, waarin wij GS oproepen zich uit te spreken tegen schadelijke activiteiten in het Waddengebied en het gebied hiertegen te beschermen.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Voorzitter. Met de zes majeure opgaven kunnen wij ons verenigen. Het is belangrijk dat er integraliteit ontstaat in projecten in het Waddengebied. Er blijft nog een zekere ruimte voor kleinere projecten en ook dat vinden wij een goede zaak. Er wordt gestreefd naar een hoger percentage van bijdrage van derden. Dat zijn vaak andere overheden, maar ook natuur- en milieuorganisaties. Zo af en toe heb ik de indruk, investeert het bedrijfsleven ook mee. Onzes inziens mag er een behoorlijke bijdrage van het bedrijfsleven worden verwacht, want zij zijn degenen die de natuur in het Waddengebied ernstig beïnvloeden. Compensatiemaatregelen wijzen erop dat er iets gecompenseerd moet worden dat in principe slecht is voor dit Natura2000-gebied. Jammer dat er nog steeds ontwikkelingen plaatsvinden die het Waddengebied bedreigen, zoals de winning van delfstoffen. Eigenlijk lijkt het op dweilen met de kraan open en dat kan niet de bedoeling zijn. In hoeverre wordt de winning van delfstoffen zoals

gas en zout gecompenseerd? Zou er niet veel meer betaald moeten worden om dit te compenseren? De ondeelbaarheid van het Waddengebied zou uitgangspunt zijn in dit investeringskader. Ik mis echter de betrokkenheid van het Deense en Duitse deel van het Waddengebied. Dat er betrokkenheid met Duitsland en Denemarken is, hebben wij inmiddels ontdekt. Wij ontvangen graag een overzicht van de samenwerkingsverbanden. Wij moeten ook waken voor het aantrekken van te veel toeristen. Wij zien de problemen in Amsterdam, maar ook elders, bijvoorbeeld op Texel, en nu zal het in het Waddengebied wel niet zo'n vaart lopen, maar toerisme brengt veel meer mobiliteit en strandhuisjes – daar zijn wij erg tegen – bungalowparken en leisure en wellicht ook nog durfsporten met zich mee, waar gedeputeerde Loggen het vaak over heeft. Misschien kunnen wij wandel- en fietstoerisme stimuleren en met fietsen bedoelen wij dan rustig rijden van plek naar plek. Er zijn trouwens al veel wandel- en fietsroutes. Het is duidelijk dat LTO zich inzet voor de positie van de boeren in het Waddengebied, dat is op zich een goede zaak. Duidelijk is ook dat de boeren wel moeten gaan doen aan andere soorten landbouw en veeteelt dan voorheen. Op een manier waarbij vele jaren de Nederlandse grond is misbruikt en wordt misbruikt door bijvoorbeeld de boeren, de banken en handelaren in chemicaliën en farmacie kan niet meer. De boeren moeten een kans hebben en wij vernemen graag de voorstellen van LTO – ze hebben ons wel een brief geschreven maar geen voorstel gedaan – die hetzelfde resultaat zullen hebben als nu in het investeringskader Waddengebied wordt voorgesteld. Hoe aan verzilting ontkomen kan worden zien wij niet. Wij vinden dan ook dat verzilting soms goed is. Ook daarvoor heeft LTO wellicht onderzoekscapaciteit om uit te vinden hoe hiermee om te gaan. Met het bericht van de Waddenhavens dat voor het weekend kwam, zijn wij blij. Wij hopen dat het inderdaad zo goed gaat als ons voorgespiegeld wordt. Graag worden wij op de hoogte gehouden van de resultaten. Tot slot, de PvdA, SP, D66, GL en PvdD hebben een gezamenlijke motie ingediend die ervoor moet zorgen dat GS zich uitspreken tegen schadelijke effecten van de industrie en de winning van delfstoffen in het Waddengebied. Wij hopen dat de meerderheid van de Staten dit idee steunt, want wij moeten ervan af. Het zou een geweldige impuls geven aan behoud van het Waddengebied.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Voorzitter. Zoals de sprekers voor mij ook al benadrukten, is het Waddenfonds in 2006 opgericht ter compensatie van de schade aan de natuur die was ontstaan door onder andere de gaswinning in de Waddenzee. Hoewel helaas 50% van het budget van het Waddenfonds voor natuurherstel wordt afgesnoept voor ecologische doeleinden, kent het Waddenfonds nog steeds en ook het investeringskader het uitgangspunt dat de ecologie niet mag lijden onder de economische activiteiten. Het is dan ook jammer dat wij in dit investeringskader toch lezen dat de visserij in de Waddenzee wordt gestimuleerd. Dat is te betreuren, omdat uit tienjarig onderzoek van hoogleraar Han Olff is gebleken dat het ecosysteem in de Waddenzee dermate ernstig verstoord is dat elke vorm van visserij op dit moment schadelijk is. Visserij in de Waddenzee is dus in strijd met de ecologische doelstellingen van het Waddenfonds en zou om die reden niet in aanmerking moeten komen voor subsidies. Wij steunen daarom wel de plannen om vergunningen van garnalenvissers op te kopen. Het project VisWad beoogt 20 tot 30% van de garnalenvergunningen weg te nemen, wat een goed begin is van het ecologische herstel in de Waddenzee. Een eerlijke compensatie voor de vissers die hun vergunningen afgeven, is alleszins redelijk, maar wordt dus in gevaar gebracht door het beperkte

budget dat beschikbaar is gesteld. Zowel de Vissersbond als de coalitie Wadden Natuurlijk waarschuwen dat de doelstellingen om die 20 tot 30% van de vergunningen op te kopen, met slechts 10 miljoen euro niet gehaald gaat worden. Daarvoor dienen wij een motie in.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Voorzitter. Ik heb de motie gezien en ik heb twee vragen. Is het in dit geval ook zo dat andere partijen bij het Waddenfonds voor 50% deelnemen? In de tweede plaats, hoeveel gaat het kosten om de garnalenvissers uit te kopen en hoeveel vergunningen zijn er?

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Volgens mij is het in dit geval niet zo dat er ook nog een andere partij gaat bijdragen aan het budget. Volgens mij is er door het Waddenfonds 10 miljoen euro beschikbaar gesteld en is het niet zo dat een andere partij daar nog een deel bijlegt. Als ik dat verkeerd zie, dan kan de heer Loggen dat misschien rechtzetten. Uw tweede vraag, hoeveel moet het dan zijn. Dat laat ik graag aan GS. Ik dien de volgende motie in:

Motie 45/03102016
VisWad mist wat

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016.

Constaterende dat:

- *Er 10 miljoen euro beschikbaar is gesteld voor het project VisWad, waarmee vergunningen van garnalenvissers zullen worden opgekocht.*

Overwegende dat:

- *Zowel de Vissersbond als de Coalitie Wadden Natuurlijk menen dat de doelstelling om 20-30% van de garnalenvergunningen op te kopen niet gehaald zal worden met een bedrag van 10 miljoen euro;*
- *Het voor de ecologie in de Waddenzee wenselijk is om de garnalenvisserij sterk te beperken.*

Gehoord de discussie, verzoeken het college van GS om:
Bij het opstellen van het Uitvoeringsprogramma van het Waddenfonds te zoeken naar extra financiële middelen om de 10 miljoen euro voor VisWad voor het uitkopen van garnalenvissers aan te vullen

en gaan over tot de orde van de dag.
Fractie PvdD

De VOORZITTER: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **LUDRIKS** (PVV): Voorzitter. Het vernietigende rapport van de Algemene Rekenkamer over het Waddenfonds uit 2012 is de PVV nog niet vergeten. Slecht beheer, te veel versnipperde projecten en onduidelijk wat de 33 miljoen euro per jaar daadwerkelijk hebben opgeleverd. Vier

jaar later blijken de resultaten niet veel beter gezien de conclusie van de Groningse gedeputeerde Staghouwer, die stelt dat de grote hoeveelheid kleine projecten nog steeds onvoldoende opleveren. Dat de focus nu juist gaat liggen op de grotere projecten binnen de zes thema's, zoals het onderhoud van de Waddenzee, de natuur en de Afsluitdijk, is natuurlijk prima, maar de vraag blijft of er inmiddels keiharde einddoelen zijn bepaald waarop zij afgerekend kunnen worden. Of blijft de controle op effectiviteit een onverbeterlijke en boterzachte werkelijkheid, vragen wij de gedeputeerde. Zo lezen wij op de website van het Waddenfonds, de volgende gesubsidieerde projectjes: 'Dineren op de dijk', dat is een wandeling met een culinair programma dat bijna 200.000 euro kost. 'Een eindeloze horizon', een project waarmee men als het ware de kromming van de aarde kan zien. Kosten 987.000 euro. Een Waddenbelevingscentrum, ook weer bijna 200.000 euro. Gaan mensen hier echt heen? Wij vragen het ons af. Zo zijn er nog meer voorbeelden te noemen. Moeten wij hier echt belastinggeld aan uitgeven? Dat moet toch anders kunnen. Een ander punt van zorg van onze fractie gaat over de invulling van zogenoemde duurzame energie. In het investeringskader staat te lezen dat: "Er moet net zoveel duurzame energie worden opgewekt als nodig is voor zowel het eigen gebruik als voor het toerisme." Zou het dan ook kunnen dat dat geld uit dat kader kan worden gebruikt voor de aanleg van eventuele windparken of andere soorten windmolens? Graag duidelijkheid van de gedeputeerde. Daarnaast valt te lezen dat partijen worden uitgenodigd om initiatieven te nemen die aansluiten op de majeure opgave. De provincies zijn bereid zich daarbij faciliterend op te stellen op een wijze die aansluit bij de behoefte en reserveren hiervoor middelen uit de eigen begroting in aanvulling op het Waddenfonds. Kan de gedeputeerde zich uitspreken dat er vanuit de Noord-Hollandse begroting geen middelen zullen worden ingezet voor duurzame energieprojecten die bestaan uit windmolens?

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Het Waddengebied is een uniek stuk van Nederland en met dit investeringskader stellen wij een aantal grote opgaven, waarin de komende tien jaar gewerkt gaat worden vanuit het Waddenfonds, aangestuurd door de gezamenlijke Waddenprovincies. Meer dan de helft is bestemd voor deze grote opgave. Wij kunnen ons vinden in deze keuzes en denken dat het Waddenfonds op deze manier een goede bijdrage kan leveren aan de ontwikkeling van dit gebied. Het investeringskader is tot stand gekomen na input van veel partijen en wij hebben goede berichten gehoord over hoe de verschillende partijen hier tegenaan kijken. Wij vinden dat wij zorgvuldig om moeten gaan met het Waddengebied en daar hoort bij dat er geen mijnbouwactiviteiten plaatsvinden. Daarom ondersteunen wij de oproep van harte. Een van de grote opgaven die wordt genoemd, is het Eems-Dollardgebied in balans. Ergens in de toelichting staat dat er een belangrijke economische kans ligt in het vergroenen van het industriecluster in het Eems-Dollardgebied door en dan citeer ik: "Het faciliteren van innovatieve game changers, een pilotproject op het gebied van bio-raffinage, circulaire economie en energietransitie." Ik wil de gedeputeerde en het Algemeen Bestuurslid wel een suggestie geven voor een game changer op het gebied van de energietransitie in de Eemsdelta. Er staat daar inmiddels een enorme kolencentrale te draaien die evenveel CO2 uitstoot als 3 miljoen auto's, jaarlijks 100 ton fijnstof, 2 miljoen kg stikstofoxide en 570 kg aan zware metalen. Het sluiten van zo'n centrale lijkt mij een enorme game changer. Wil de gedeputeerde toezeggen dat hij hiertoe zal oproepen in het bestuur van het Waddenfonds?

Mevrouw **ROMMEL** (VVD): Voorzitter. De VVD is blij met dit investeringskader. Dat laat duidelijk de inzet zien op de duurzame economie en ecologie of zoals ik het graag noem, de 'econologie'. Maar het Waddenfonds is daar ook voor bedoeld. De VVD meent dat met dit kader een groot draagvlak ontstaat voor de majeure opgaven en investeringen. De VVD is het eens met de heer Bakker dat er ook aandacht voor zoet water moet blijven. Wij kijken uit naar de uitvoeringsprogramma's en de verdere plannen die worden ingediend.

Mevrouw **VAN ROOIJ** (PvdA): Voorzitter. Het investeringskader Waddengebied kan op steun rekenen van mijn fractie. Het evenwicht tussen het stimuleren van de economie enerzijds en ecologie anderzijds vormt een goede basis voor de verdere uitwerking naar een uitvoeringsprogramma. Wij kunnen ons ook vinden in de gewijzigde opzet van de financiering waarbij deels wordt ingezet op majeure projecten, maar anderzijds ruimte blijft voor kleine waardevolle initiatieven. Het Waddenfonds dat inmiddels tien jaar bestaat, heeft hiermee bewezen haar taak en daarmee samenhangende verantwoordelijkheden naar behoren aan te kunnen. Dit kader is tot stand gekomen na inspraak van belangrijke partners en wordt – zo is mij gebleken – overwegend positief door hen beoordeeld. Dit bleek ook tijdens een onlangs gehouden bijeenkomst in Leeuwarden, waar velen van ons aanwezig waren. Een van de zes majeure projecten betreft de Waddenzee, sinds 2009 op de lijst van het Werelderfgoed. Een van de grootste waddengebieden ter wereld en beschermd natuurmonument. Een gebied dat even uniek als kwetsbaar is en om die reden het verdient dat wij zuinig zijn op dit gebied. Olie, gas en zoutwinning hebben nadelige gevolgen zoals voor de bodemdaling. Daarom wil de PvdA dit nog een keer onder de aandacht brengen en benadrukken en dient daarvoor een motie in.

Motie 46/03102016
Bescherming Waddenzee

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Constaterende dat:

- *In het investeringskader Waddengebied 2016-2026 een van de majeure projecten de Waddenzee betreft*
- *Er naast economie veel aandacht is voor ecologie;*
- *De hoofdopgave voor de Waddenzee betreft het herstellen van het bodemleven en het bevorderen van een compleet voedsel web.*

Overwegende dat:

- *De Waddenzee sinds 2009 is aangewezen als werelderfgoed;*
- *Het hier een van de grootste waddengebieden ter wereld betreft;*
- *De Nederlandse Waddenzee een beschermd natuurmonument is;*
- *Het daarom een uniek alsook kwetsbaar gebied betreft;*
- *Wij daarmee als provincie een bijzondere verantwoordelijkheid hebben;*

- *Het daarom verdient dat wij zuinig zijn op dit gebied en het zullen beschermen tegen schadelijke invloeden;*
- *Olie- gas- en zoutwinning negatieve gevolgen hebben, met name voor de bodemdaling;*
- *Dit niet past binnen de doelstellingen van het Waddenfonds en in strijd is met de doelstelling van de provincies (pagina 5): het versterken en optimaal kunnen beleven van de fysieke en ecologische kwaliteiten van het waddengebied.*

Gehoord de discussie, verzoeken het college van GS:

- *Zich uit te spreken tegen deze schadelijke activiteiten en in overleg met de drie Waddenprovincies, alles in het werk te stellen passend binnen de rol, verantwoordelijkheid en positie om dit gebied hiertegen te beschermen;*
- *En verzoeken dit standpunt van PS uit te dragen in het bestuur van het Regie College Waddengebied en daarmee optimale invloed uit te oefenen om deze schadelijke activiteiten te voorkomen dan wel voor zover mogelijk te stoppen*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdA, GL, SP, D66, PvdD, ONH, CU/SGP

De VOORZITTER: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **VAN ROOIJ** (PvdA): Het is onze verantwoordelijkheid om alles in het werk te stellen om dit unieke gebied te beschermen en daarmee te werken aan een van de doelen van het Waddenfonds.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Ik zoek even naar de positie van de PvdA en ik heb ook even naar de landelijke moties en amendementen gekeken en daarin wordt aangegeven dat het gaat om nieuwe projecten. U heeft het ook over stoppen, dus gaat u nu verder dan de landelijke fractie, ja of nee?

Mevrouw **VAN ROOIJ** (PvdA): Aan de motie is een klein zinnetje toegevoegd: 'daar waar mogelijk, te stoppen', dus als dat zo is, ja. Wij vinden wel dat wij onze eigen verantwoordelijkheid daarin hebben.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Dus als u zegt, wij gaan inderdaad verder dan de landelijke fractie, welk signaal en welke hoop wilt u aan alle belangenorganisaties die in het Waddengebied actief zijn en die misschien wel hoop ontlenen aan deze uitspraak, geven? Welke oproep gaat u aan de landelijke PvdA doen?

Mevrouw **VAN ROOIJ** (PvdA): Wij hebben deze motie afgestemd met de landelijke fractie en die staan hierachter. Het versterken en optimaal kunnen beleven van de fysieke en ecologische kwaliteiten van het Waddengebied en het verminderen dan wel het wegnemen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdommen van de Waddenzee, als provincie moeten wij alles

doen wat in onze macht ligt en daarin past een duidelijke stellingname. Dat is tevens in antwoord op de stelling van mevrouw Haagsma.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Voorzitter. Het begin van mijn bijdrage is hetzelfde als in de commissie. Dat is niet de bedoeling zult u denken, maar helaas moet ik constateren dat de beloofde tekstwijziging niet heeft plaatsgevonden. De balans tussen ecologie en ecologie wilden wij zoals afgesproken, veranderen in de balans tussen economie en ecologie. En daarom dien ik nu alsnog een amendement in. Wij willen nogmaals benadrukken dat het gaat om een belangrijke balans tussen ecologie en economie van het Waddengebied, want het versterken van de leefbaarheid vraagt immers om beide.

Amendement 13/03102016
Waddengebied

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Besluiten in (de voordracht van) het besluit Investeringskader Waddengebied, pagina 1, tweede alinea, de zin: 'In de aanloop naar het investeringskader hebben diverse partijen uit het Waddengebied aangegeven dat er behoefte is om naast de huidige inzet van het Waddenfonds op kleinere opgaven te focussen op een beperkt aantal majeure opgaven op het gebied van ecologie en ecologie'

te vervangen door de zin:

'In de aanloop naar het investeringskader hebben diverse partijen uit het Waddengebied aangegeven dat er behoefte is om naast de huidige inzet van het Waddenfonds op kleinere opgaven te focussen op een beperkt aantal majeure opgaven op het gebied van economie en ecologie.'

Motivatie: De uitdagingen in het Waddengebied draaien niet alleen om ecologie, maar ook om de economie. In het gebied zitten bedrijven die een grote bijdrage leveren aan de economie en daarbij ook veel inzet plegen op duurzaamheid. Het belang van deze bedrijven voor de vitaliteit van het gebied is groot en daarom moeten hun belangen altijd meegewogen worden

en gaan over tot de orde van de dag.
Fractie CDA

De **VOORZITTER**: Dit is een technische fout in de voordracht. Het amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Wij hebben de gedeputeerde met nadruk gevraagd om dat voor de PS-vergadering te doen. Dat heeft hij beloofd en wij hebben een gewijzigde voordracht gekregen, maar deze wijziging was daarin niet opgenomen. Het CDA heeft aangegeven positief te zijn over

het voorliggende investeringskader en over de manier waarop dit met stakeholders tot stand is gekomen. De gedeputeerde heeft ons goed meegenomen in de constructies van cofinanciering en de wens tot het vergroten van de multiplier. Wel willen wij nogmaals de zorg vanuit de landbouwsector herhalen over de dijkdoorbraak en verzilting van gronden. Ik heb een motie voorbereid, maar als u kunt toezeggen dat u in het Algemeen Bestuur van het Waddenfonds volop zult inzetten op onderzoek naar het mogelijk maken van de combinatie landbouw en aquateelten en u zich ervoor inspant dat er geen zout water binnen de dijken wordt gelaten op plekken waar de landbouw er nog niet klaar voor is en er nog geen afspraken liggen met agrariërs in dit gebied over hoe hiermee om te gaan, dan zal ik deze niet indienen. Tot slot is het goed te vernemen dat het uitvoeringskader ook naar PS zal komen en door hen zal worden vastgesteld. Ook is het goed om als Statenleden mee te worden genomen in de ontwikkelingen van het Waddenfonds en het is soms zoeken met gemeenschappelijke regelingen. Ik refereer aan de wijze woorden van onze Commissaris zojuist. De agenda's voegen zich naar de deelnemers en dat geldt voor alle andere gemeenschappelijke regelingen. Wij horen graag hoe wij dat met het Waddenfonds vormgeven. Ik ben ook benieuwd naar de mening van andere Statenleden waaronder de Algemeen Bestuursleden. Ik heb de heer Bakker van D66 daar goed over gehoord en ik wil daar volledig bij aansluiten.

De heer **KRAMER** (GL): Voorzitter. Bescherming en verduurzaming van het Waddengebied staan wat GL betreft, hoog op de agenda. Met name het herstel van de bodem en de ecologie van de Waddenzee vragen om extra inzet onder meer door verduurzaming van de visserij. Ik wijs op de net ingediende motie VisWad en door het aanwijzen van een eenduidige opdrachtgever en trekker van het project bodemherstel. Bij de ingekomen stukken heb ik een stuk gezien waarin werd geklaagd dat niemand de rol op zich neemt om dat te trekken. Daarom wil ik GS vragen hier extra aandacht aan te besteden in het kader van dit project, dat dat rondkomt. Het investeringskader klinkt ambitieus en heeft derhalve onze instemming. Sommige opdrachten zijn wat ruim geformuleerd, maar ook die worden begrensd door de scherpe natuur- en verduurzamingsdoelen van het Waddenfonds. Projecten die in dienst staan van verbetering van de lokale economie en ontwikkeling van recreatie en toerisme dienen de natuur- en landschapswaarden te respecteren. Het vermarkten van het UNESCO-werelderfgoed – wij spreken liever van benutten – moet aan hoge kwaliteitseisen voldoen en qua schaal en karakter passen in de lokale omgeving. Natuur, landschap en leefbaarheid mogen niet worden aangetast. Het komt net als bij de Recreatievisie aan op de concrete uitwerking. Wij bepleiten de Coalitie Wadden Natuurlijk daar nauw bij te betrekken en zien uit naar bespreking van een ambitieus gemeenschappelijk uitvoeringsprogramma samen met onze collega's in de andere Waddenprovincies.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter. 50plus is blij met het investeringskader Waddenfonds voor majeure opgaven in 2016 tot 2026, waarvoor onze dank. Wij vinden dat er een redelijk goede balans is tussen economie en ecologie. Wij vragen echter extra aandacht voor de kleinere opgaven en dit bedoelen wij met betrekking tot de financiering ervan, aangezien deze mede afhankelijk zijn van investeringen van derden. Kan de gedeputeerde dit iets nader toelichten?

Gedeputeerde **LOGGEN**: Voorzitter. Na het aanhoren van de eerste termijn dacht ik aan het liedje van een Amerikaanse rapper en ik weet niet of het verstandig is om dat hier te herhalen, maar dat drong zich wel een beetje bij mij op. Ik denk dat wij hier kunnen praten over een stuk waar wij als Noord-Holland heel blij mee mogen zijn, niet alleen Noord-Holland, maar ook de Waddenprovincies en nog veel belangrijker, de Wadden an sich en iedereen die ermee te maken heeft.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): De gedeputeerde maakt ons erg nieuwsgierig, ook naar welke radiozender hij luistert, maar ik wil nu wel graag weten over welk liedje dat gaat en waar wij de volgende keer het Waddenfonds mee in kunnen.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Ik zal dat op een ander moment met mevrouw Haagsma delen.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): De gedeputeerde refereert aan een nummer zonder het te willen noemen. Daar wil ik ook kwalificaties aan hechten, maar die zal ik dan inderdaad maar buiten de vergaderorde om geven, maar ik wil nu toch wel heel graag weten en de hele Staten zijn er nieuwsgierig naar, naar welk nummer u vanmorgen heeft geluisterd en wat u aan het Waddenfonds deed denken.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Voorzitter, het nummer van het lied ken ik niet exact, maar ik weet wel dat het vol met onparlementair taalgebruik staat, dus ik zal het hier niet herhalen.

De **VOORZITTER**: Buiten de Statenzaal.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Ik deel de complimenten en tevredenheid van velen want het belangrijke document kan ons verder helpen bij de duurzame en ecologische ontwikkelingen in dat gebied en daar is ook hard aan gewerkt. Een aantal partijen sprak over het verleden en de doeltreffendheid. Enerzijds is het voortgekomen uit het op een andere manier met het Waddenfonds willen omgaan. Jaarlijks wordt 28 miljoen euro uitgekeerd en in het verleden werd dat verkruimeld over het gebied en rijp en groen zaten door elkaar heen. Ik wil benadrukken dat dat altijd via een vast stramien is gegaan. In het projectvoorstel van de initiatiefnemer wordt gekeken naar een opstellingsbesluit of het daarin past, en de kwaliteitscommissie toetst of de aanvraag daarbinnen past en voldoet aan de doelstellingen van het Waddenfonds. Als daar ja op geantwoord wordt, dan kan het in aanmerking komen voor een bijdrage uit het Waddenfonds. Ondanks dat daar in het verleden projecten tussen zaten die konden rekenen op minder enthousiasme van sommige partijen, wil ik er toch op wijzen dat in mijn optiek sprake was van een aantal zeer waardevolle projecten voor de provincie, zoals Spawater, initiatieven op Texel zoals het vasthouden van zoet water, dijkversterking, ‘building with nature’ in sectie 9 van de Prins Hendrikdijk op Texel, duurzame blauwe energieontwikkeling. Ik denk dat dit ons veel heeft gebracht. Naar aanleiding van vragen uit de sector, die behoefte heeft aan het meerjarig met het Waddenfonds kunnen omgaan voor lange termijninvesteringen, zodat zij ook meer kunnen gaan inbrengen en meer zekerheid hebben en daardoor in staat zijn om een hoger risico te aanvaarden, door al deze elementen bij elkaar hebben wij gezegd, wij gaan iets nieuws doen en

daar is het investeringskader uit voortgekomen. In het investeringskader staat op hoofdlijnen beschreven binnen welke domeinen wij dat willen doen en dat doen wij op basis van 50% economie en 50% ecologie. Daarom zou ik mijn verhaal zijn begonnen als ik niet met de liedjes was lastiggevallen, dat er een kennelijke verschrijving heeft plaatsgevonden. Daar had mevrouw Haagsma helemaal gelijk in. Waar staat 'ecologie en ecologie' moet zijn ecologie en economie. Ik hoop dat dat hiermee is gecorrigeerd en dat het amendement overbodig is geworden. Er is veel belangstelling voor zilte teelt en op pagina 42 van het investeringskader kunt u zien dat ook vanuit het Waddenfonds daar buitengewoon veel belangstelling voor is. Hetgeen mevrouw Haagsma betoogt, doen wij in feite al. Dat is de huidige werkwijze. Op korte termijn heb ik een afspraak met de voorzitter van de LTO. Het is een belangrijke partner in het gebied en die betrek je er daarom goed bij, net zoals bij de totstandkoming van het investeringskader. De oproep om de kolencentrale in het Eemsgebied te sluiten moet gericht worden aan het Ministerie van Economische Zaken. Die gaan daarover. Wij moeten niet proberen om alle problemen op te lossen via het Waddenfonds, want daar is het niet voor. Het is een uitvoeringsorganisatie en dat betekent dat het Waddenfonds op basis van ideeën, projecten die door partijen, regio en overheden worden ingediend, toetst op het voldoen aan de doelstellingen van het Waddenfonds en op basis daarvan beschikt of niet. Het Waddenfonds is geen politieke organisatie die politiek zou moeten bedrijven. Dan kom ik meteen bij de motie van de PvdA, D66, SP, GL en PvdD en die moet ik ontraden om een aantal redenen. Ik vind veel meer dat de Staten daar een standpunt over in zouden moeten nemen. De Staten spreken zich uit en nemen daarover een standpunt in. Ten tweede, het is destijds onlosmakelijk aan elkaar verbonden dat de activiteiten in het Waddengebied gecompenseerd moeten worden. Er zit wel degelijk een relatie die destijds door ik meen, minister Brinkhorst heeft genoemd en Kamerlid Atsma heeft destijds een motie ingediend voor 50% economie en 50% ecologie, maar er is wel degelijk een relatie met mijnbouwactiviteiten. Ik vind het gek dat als wij praten over besteding van de middelen die wij van ganser harte en met veel liefde uitgeven, wij als GS moeten zeggen, wij spreken ons uit tegen die mijnbouwactiviteiten. Waar ik wel mee uit de voeten zou kunnen is dat wij, op het moment dat er activiteiten ontplooid worden die een impact hebben op het gebied, vooraf een impactanalyse zouden maken over wat het betekent en welke effecten wij mogen verwachten en zijn daar mitigerende maatregelen voor te bedenken en zo niet, dan moet je jezelf de vraag stellen of je dat zou moeten willen. Dat vind ik een andere insteek en daar kan ik beter mee uit de voeten dan met de motie.

Mevrouw **VAN ROOIJ** (PvdA): De gedeputeerde zegt dat het zijn voorkeur zou hebben, maar dat is een uitspraak van hemzelf, maar het indienen van deze motie is al een uitspraak van de Staten.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Daarmee kunt u zelf uw Tweede Kamerfracties benaderen, want daar hoort de politieke discussie thuis over mijnbouwactiviteiten in de Nederlandse bodem.

Mevrouw **VAN ROOIJ** (PvdA): Ik heb mijn eigen fractie benaderd en die staan achter deze motie.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Zoals ik net zei, ik probeer positief met u mee te denken en om te buigen tot een standpunt en maatregel waar ik veel beter mee uit de voeten kan, zodat ik meer

geloofwaardigheid houd wanneer ik mijn stem laat horen in diverse gremia. Als het langs die lijn zou kunnen, dan zou ik dat effectiever vinden en dat met meer effect kunnen uitdragen. Ik geef het u mee. Deze motie moet ik u echt ontraden om de zojuist genoemde redenen.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Ik weet niet hoe lang geleden de heer Atsma en de heer Brinkhorst bezig waren met dit geheel om geld voor mijnbouwactiviteiten in het Waddenfonds te steken, maar wij praten nu wel over veranderend inzicht en dat zegt volgens mij de PvdA. Onze Kamerleden houden zich heel erg bezig met mijnbouwactiviteiten, zoals gaswinning in Groningen. Die zijn daar allang van op de hoogte. Wij zouden het prettig vinden als u het steunt. Voortschrijdend inzicht biedt ook de mogelijkheid om te zeggen, dat moeten wij niet meer doen, want door bodemdaling en door allerlei andere gevolgen is het heel slecht voor de natuur in het Waddengebied.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Ik ben verheugd te horen dat er heel veel Kamerleden mee bezig zijn. Dan zou ik het debat in de Kamer met veel meer passie willen zien. Dan vind ik het gek dat wij hier het debat voeren en niet in de Tweede Kamer, zeker als er zoveel Tweede Kamerleden zich er positief over uitspreken. Ik vind ook dat de Staten zich niet moeten lenen voor een politieke discussie die in Den Haag kennelijk nog niet beslecht is om die nu al in de voorhoede op andere wijze proberen te voeren. Ik vind dat ook procedureel onjuist. Ik heb iets gezegd over verzilting. Dan de motie VisWad. 10 miljoen euro is beschikbaar en dat bedrag is bepaald op basis van een LEI-verkenning en marktconsultatie. Dan mag ik er toch vanuit gaan als het samen is verkend en uit de marktconsultatie blijkt dat dit genoeg is voor reductie van het aantal garnalenvissers, waarom zou je dan meer willen? Het convenant VisWad is een pakket van maatregelen waaronder het sluiten van gebieden voor garnalenvisserijen en reductie van het aantal vergunningen. Het convenant VisWad komt in nauw overleg met betrokken organisaties, vertegenwoordigers van de visserijsector, natuurorganisaties en overheden tot stand, dus ik vind het gek als wij als Staten gaan zeggen dat wij dat niet voldoende vinden. Ik denk dat het voldoende is. Daarnaast hebben wij ook nog de verdeling 50/50. Die verdeling komt ook onder druk te staan als je er meer geld voor uit gaat trekken en de Staten hebben zich uitgesproken dat zij hier wel waarde aan hechten.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Ik ben het met u eens dat 10 miljoen euro veel geld is en in principe genoeg zou moeten zijn. Dat zou ik ook fijn vinden, maar helaas blijkt nu dat het niet het geval is. Het project gaat binnenkort van start en zowel de Vissersbond als de Coalitie Wadden Natuurlijk zien al aankomen dat die 10 miljoen euro niet voldoende gaat zijn. Dat is jammer, maar het zou nog erger zijn als daardoor het project mislukt. Dat willen wij voorkomen en daarom willen wij met deze motie vragen om te kijken of het mogelijk is om extra middelen – mocht dat nodig zijn – toe te voegen aan die 10 miljoen euro, om er toch voor te zorgen dat de doelstelling gehaald wordt.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Ik blijf bij het standpunt dat het Waddenfonds niet alleen verantwoordelijk is. Het is een uitvoeringsorganisatie. Als er projecten zijn die daarbinnen passen, kan het Waddenfonds bijdragen, maar dat betekent dat er ook andere partijen aan zet zijn om daarin te participeren. Het kan niet zo zijn dat 100% van de financiering vanuit het

Waddenfonds komt en ik acht het zeer onverstandig om dat wel te doen. Daarnaast weten wij dat de gesprekken met de sector in een delicaat proces zitten en wij weten dat er een fors aantal vergunninghouders is, ook inactieve vergunninghouders en wij moeten ervoor waken dat er straks veel geld gaat naar een proces – dat eerst op zijn eigen merites moet lopen – waar uiteindelijk wel vergunningen gerealiseerd zijn, maar de visserij niet is afgenomen. Dat zou ik ook verkeerd vinden. Mede op basis daarvan ontraad ik deze motie.

Mevrouw **VAN ROOIJ** (PvdA): Voorzitter. Mogen wij even schorsen?

De **VOORZITTER**: Dat is een goed voorstel. De vergadering is geschorst. De vergadering is heropend.

Tweede termijn

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Voorzitter. Ik heb een korte vraag aan de PvdD. Ik zou graag wat meer achtergrondinformatie willen hebben van de motie, maar misschien kan de gedeputeerde dat ook wel beantwoorden. Ik zou willen zeggen in plaats van het dictum, onderzoek nou eerst even hoeveel extra financiële middelen nodig zijn en waarom, dus hoeveel vissers hebben nog een vergunning liggen, al dan niet gebruikt, enzovoorts. En hoeveel hebben we dan nodig.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Voorzitter. Wij maken toch progressie de gedeputeerde en ik, want waar hij mijn vorige bijdrage over onderzoeken op het gebied van visserij nog afdeed als geloof, onderschrijft hij wel het onderzoek dat ik deze keer aanhaalde over de status van de ecologie in de Waddenzee. Dus we gaan toch vooruit en dat is altijd fijn. Ik hoor de gedeputeerde ook zeggen dat hij graag wil dat het project VisWad slaagt en dat als er extra middelen zijn, het wellicht mogelijk is dat hij gaat bekijken of die middelen wellicht beschikbaar kunnen komen. Ik zou u willen vragen of dat iets is waar u naar zou willen kijken. Dus als die 10 miljoen euro op is en er extra middelen nodig zouden zijn, of u bereid bent bij het Rijk wellicht vanuit een ander potje, te zoeken naar middelen om die 10 miljoen euro aan te vullen, zodat het project VisWad toch een goede afloop zal hebben. Als wij dat kunnen afspreken, dan ben ik zeker bereid om de motie in te trekken.

De heer **LUDRIKS** (PVV): Voorzitter. Ik hoor de gedeputeerde zeggen dat het in het verleden was dat de problemen zich hebben voorgedaan. Dat is aan de ene kant wel waar, want sinds de oprichting in 2006 – die bevindingen kwamen uit 2012, het verleden – heeft nog geen maand geleden uw collega in Groningen gezegd dat “kleine projecten niet het grote verschil maken. Wij willen over tien jaar kunnen laten zien dat er echt iets gebeurd is met het geld” en dat was vorige maand. Wij gaan niet alleen verder met de vier grote projecten, er is nog steeds kans op subsidie voor de kleine projecten, maar liefst 90 miljoen euro. Ik vraag mij af of u nog steeds denkt dat het goed komt, want ik heb daar mijn twijfels over. Ik heb ook nog geen antwoord gehad op mijn vraag of dit geld gebruikt kan worden voor de aanleg van windmolens en windmolenparken.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Ik vind het jammer dat de gedeputeerde niet alle wereldproblemen wil oplossen met het Waddenfonds, want dan had ik nog wat wereldproblemen willen suggereren. Toch constateer ik dat in het investeringskader wordt gezocht naar projecten die een verschil maken. Ik zou de suggestie mee wil geven aan de gedeputeerde om samen met zijn collega's te kijken hoe groot dat verschil is om dat project te realiseren en daar draagvlak voor te vinden in de landelijke politie.

Mevrouw **ROMMEL** (VVD): Voorzitter. Als Algemeen Bestuurslid merk ik richting het CDA op dat het uitvoeringsprogramma in het uitvoeringskader van het Waddenfonds komt en daarmee komt het in de Staten terug. Jaarlijks komt er een uitvoeringsprogramma Waddenfonds in het Algemeen Bestuur en zoals de heer Bakker al aangaf, juist om het draagvlak te toetsen zouden wij dat graag in de commissie bespreken.

Mevrouw **VAN ROOIJ** (PvdA): Voorzitter, alhoewel nog niet helemaal voor 100% overtuigd, denk ik dat er toch witte rook is opgestegen, dus ik doe een poging om de motie aan te passen waarmee de partijen die deze hebben ondertekend, en de gedeputeerde zich kunnen verenigen. Dan wordt het dictum van de motie als volgt: "Gehoord de discussie", dan schrappen wij de zin "Verzoeken het college van GS om" en dan zeggen wij: "PS spreken zich uit tegen deze schadelijke activiteiten en – en dat is dan nieuw – verzoeken GS in overleg met de drie Waddenprovincies alles in het werk te stellen passend binnen rol, verantwoordelijkheid en positie om dit gebied hiertegen te beschermen." Dat blijft verder staan. De eerste zin bij het tweede bullet wordt aangepast. Dat wordt dan "en verzoeken dit standpunt van PS" en de rest blijft gelijk. Volgens mij heb ik het zo goed verwoord en hoop ik dat de gedeputeerde hier een positief advies op gaat geven en dan dank ik iedereen die heeft meegetekend voor hun bereidwillige samenwerking.

De **VOORZITTER**: De oorspronkelijke motie 46 is ingetrokken en de gewijzigde motie 46.a is ingediend.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Voorzitter, ik dank de gedeputeerde voor zijn toezegging ten aanzien van de zorg van LTO over verzilting en het feit dat hij daar het gesprek over aangaat, lijkt ons goed. Het amendement blijft gehandhaafd. U heeft eerder een belofte gedaan om de tekst te wijzigen en belofte maakt schuld, maar een nietszeggende belofte is 'het hemd der dwazen' en dat willen wij eigenlijk voorkomen. Dus het amendement voor de tekstwijziging blijft gehandhaafd. Dank aan de collega's, zeker die in het Algemeen Bestuur, want zij vertegenwoordigen ons elke keer weer in het Waddenfonds en het is goed om dat met elkaar voor te bereiden.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Ik hoop dat mevrouw Haagsma zich realiseert welk staatsrechtelijk probleem zij over zich afroept als het amendement verworpen zou worden. Ik heb een kennelijke verschrijving proberen te corrigeren, maar als het amendement wordt aangenomen, dan is het 50% ecologie en de andere 50% ook ecologie.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Dan wens ik u veel succes als gedeputeerde of u nog langer die boodschap wilt uitdragen. Dit novum zou ons wellicht tot twijfels brengen, maar ik hoop u toch ook als verstandige gedeputeerde.

Gedeputeerde **LOGGEN**: De geest van de tekst zegt iets anders, dus wat dat betreft komen wij er wel uit. Volgens mij is de tekst heel helder en de geest die daarvan uitgaat, is daar nog helderder over. Het beeld dat misschien is ontstaan dat deze gedeputeerde en mevrouw Vermaas van de PvdD het stelselmatig met elkaar oneens zijn, is zeker niet het geval. Wellicht op het gebied van vissen, hengelen, maar over het algemeen staan wij open voor elkaars argumenten en zo ook voor deze, dus als mevrouw Vermaas zegt, mocht er een situatie ontstaan waarbij nog wat gepast en gemeten moet worden en wilt u daar vanuit een positieve grondhouding naar kijken en dientengevolge handelen, dan is het antwoord daarop ja. Naar de PVV, de uitspraak van Staghouwer snap ik wel, want wij hebben gezegd, wij gaan nu zorgen dat wij grotere meerjarige projecten kunnen financieren met een veel grotere impact die veel langer in de toekomst merkbaar zullen zijn. Maar nog steeds hebben wij gezegd, er zat ook waarde in de oude werkwijze en dat komt tot uiting in dat van het resterende geld van het Waddenfonds twee derde naar het investeringskader gaat en een derde conform de oude werkwijze, want tussen de aanvragen zaten vele parels die ook echte meerwaarde voor de regio hebben gehad. Ik vind het goed dat wij langs die lijn naar de toekomst kijken of je het niet alleen stopt in het grote en mooie, maar ook in het kleine en fijne. Volgens mij is dat helemaal geen verkeerd uitgangspunt en is dat heel goed werkbaar. Over windmolens, het Waddenfonds heeft geen beleid of er wel of geen windmolens komen. Er kunnen aanvragen komen. Friesland bouwt een windmolenpark en daar zit geen Waddenfondsgeld bij, dat komt ook niet. Wat wij doen is duurzame energieprojecten stimuleren, zoals blauwe energie Rocardo, de Afsluitdijk, dat is allemaal op het gebied van zeewater en getijdenstroming. Daar financieren wij wel in. Maar ik vind ook dat als er aanvragen komen, deze op de inhoud moeten worden beoordeeld en getoetst aan de uitgangspunten van het Waddenfonds. Ik zie niet in hoeverre het er wel in past, maar in alle eerlijkheid zie ik ook niet hoe het er niet in past. Het motiveren van het verschil. Mijnheer Klein, wij hebben op voorhand geprobeerd het verschil tussen de oude en nieuwe werkwijze goed in kaart te brengen. De effecten zullen op termijn duidelijk moeten zijn. Ik denk dat wij een modus hebben gevonden waarin resterende middelen van het Waddenfonds een soort hefboom hebben weten te creëren waardoor op basis van cofinanciering van andere partijen meer beschikbaar komt voor het doel dat wij nastreven, namelijk 50% economie, 50% ecologie. Natuurlijk werk ik met de overige leden van het Algemeen Bestuur van ganser harte mee om jaarlijks een moment te zoeken waarin uitleg wordt gegeven over het Waddenfonds en wat er gebeurd is. Ik denk dat het goed is om de procedure even fijn te slijpen met elkaar. Het uitvoeringsprogramma komt in het uitvoeringskader van het Waddenfonds dat voor tien jaar wordt vastgesteld, en komt naar de Staten en vervolgens wordt het uitvoeringsprogramma van het Waddenfonds jaarlijks door het Algemeen Bestuur vastgesteld. Dat is de volgorde der dingen. De PvdA en de overige partijen die de motie hebben ingediend. Ik trek mijn stemadvies in op basis van deze tekst en ik laat het oordeel aan de Staten over. Het levert mij niet een ongeloofwaardige positie op. Ik heb al gereageerd op het amendement.

De **VOORZITTER**: Nu is het nog even wachten op de motie.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Zou ik van de gelegenheid gebruik mogen maken om aan te geven dat ik motie 45 na de toezegging van de gedeputeerde intrek?

De **VOORZITTER**: Motie 45 is ingetrokken. Dan beginnen wij met de stemming over A13. Dat amendement is door gedeputeerde Loggen namens het college van een warme aanbeveling voorzien. Stemverklaringen?

De heer **BAKKER** (D66): Wat mij betreft is het amendement overbodig, want wij vertrouwen de gedeputeerde hier wel op. Ik merk wel dat ik wat druk voel van partijgenoten die toch erg voor ecologie en ecologie zijn, maar op basis van de inhoud steunen wij dit amendement.

De **VOORZITTER**: Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Die zijn er niet, zodat het amendement unaniem is aanvaard. Van harte gelukgewenst. Dan de gewijzigde M46A. Stemverklaringen?

Mevrouw **ROMMEL** (VVD): De VVD is van mening dat het Waddenfonds hier niet voor bedoeld is. Het hoort thuis in de Tweede Kamer. De VVD zal tegenstemmen.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Voorzitter, ook het CDA is van mening dat wij ons niet in dit gremium daarover dienen uit te spreken. Dat is al in de Tweede Kamer gebeurd. Het CDA is wel tegen nieuwe boringen, maar het woordje ‘stoppen’ in de motie gaat ons te ver, wij zullen tegen stemmen.

De heer **LUDRIKS** (PVV): De PVV volgt de twee voorgaande sprekers.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Ik vind het een hele sympathieke motie en hij is ook aangepast maar ik moet u heel eerlijk zeggen dat ik de financiële en juridische consequenties niet kan overzien en daarom doe ik niet mee.

De **VOORZITTER**: Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties van de VVD, 50plus, CDA, PVV, de overige leden daarvoor, zodat de motie is aangenomen. Dan de voordracht.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Voorzitter. Wij zijn blij met de toezegging van de gedeputeerde over het project VisWad, maar wij kunnen helaas niet met de voordracht instemmen, omdat er nog steeds geld gaat naar de visserij en dat kunnen wij niet onderschrijven.

De **VOORZITTER**: Andere stemverklaringen? Niet. Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties PVV, de PvdD, de overige leden voor, zodat de voordracht is aanvaard.

15. Statenvoordracht 62 Vaststellen verordeningen Wet Natuurbescherming

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter. Het doel van de Wet Natuurbescherming is natuurlijk het beschermen van de natuur, maar met deze verordeningen wordt de Wet Natuurbescherming gebruikt om de landbouw te beschermen tegen de natuur en tegen dieren. Want dit zijn de besluiten die voorliggen: geen natuurvisie maken, geen passende maatregelen om de ongunstige staat in natuurgebieden te herstellen, ganzen, gaaien, eksters, meerkoeten en zwanen worden vogelvrijverklaard, het doden van dieren voor de lol blijft toegestaan, natuurvernieling door de landbouw wordt weer mogelijk gemaakt, het wanbeleid van de Faunabeheereenheid wordt voortgezet en de subsidiekraan voor de landbouw gaat wagenwijd open. De natuur heeft meer bescherming nodig dan de intensieve landbouw. Er is nog maar 15% van de biodiversiteit over en klimaatverandering zal dieren en planten verder onder druk zetten. Die resterende biodiversiteit zit in natuurgebieden en in steden. Natuurgebieden zuchten onder de stikstof uit de landbouw en het platteland zelf is een groene woestijn van verdroogde en overbemeste grasvlakten vol landbouwgif. Alleen ganzen kunnen daar nog overleven, maar zelfs dat vindt het CDA te veel en wil de dieren afschieten en vergassen. Wij hebben ambitie nodig, ambitie om te komen tot een goede basisbescherming van de natuur met actief natuurherstel ten behoeve van biodiversiteit en bredere doelen, het zogenaamde niveau III. Dat was ook de teneur van de werkconferentie van PS met experts en belanghebbenden uit heel Nederland. Delen de PvdA en D66 deze ambitie? De PvdD stelt voor om die ambitie hier wel uit te spreken en ook de landschappen aan te gaan wijzen ter bescherming van natuur en landschap. Daarom de volgende motie.

M47/03102016
Ambitie natuurvisie

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016.

Constaterende dat:

- *In artikel 1.7 van de Wet Natuurbescherming is opgenomen dat PS een provinciale natuurvisie vaststellen;*
- *Deze visie in het bijzonder aandacht dient te besteden aan behoud en versterking van de biodiversiteit en aan de integratie met andere delen van beleid van de provincie, als economisch beleid, ruimtelijk beleid, milieubeleid en waterbeleid;*
- *De wet de mogelijkheid biedt om – aanvullend op bestaande beschermingsregimes – bijzondere provinciale natuurgebieden en bijzondere provinciale landschappen aan te wijzen;*
- *GS ervoor kiezen om de bestaande Agenda Groen aan te wijzen als Natuurvisie.*

Overwegende dat:

- *De Agenda Groen een vrij nieuwe agenda betreft en de Wet natuurbescherming al snel in werking treedt en het daarom niet realistisch is om voor die tijd nog een natuurvisie op te stellen;*

- *Een slechte natuurkwaliteit leidt tot meer juridische knelpunten voor economische ontwikkelingen dan actief natuurherstel ten behoeve van biodiversiteit en bredere doelen;*
- *Tijdens de werkconferentie van PS voor deze ambitie veel interesse en draagvlak bleek te bestaan, o.a. ook bij de TBO's.*

Van mening dat:
Het gewenst is om nu al de ambitie uit te spreken voor de op te stellen Omgevingsvisie en daaraan te gaan werken.

Gehoord de discussie, verzoeken het College van GS:

- *Nu al wel de ambitie uit te spreken dat wordt ingezet op:*
  a) effectieve natuurbescherming en actief herstel van biodiversiteit en bredere doelen, en
  b) het aanwijzen van nader te beschermen provinciale natuurgebieden en landschappen, met bijzondere aandacht voor de kuststrook;
- *Deze ambitie samen met PS nader uit te werken in aanloop naar de Omgevingsvisie*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL

De PvdD had hier graag gediscussieerd over een ambitieuze natuurvisie met relatie tussen alle beleidssectoren, zoals water, milieu en economie. Helaas ligt die niet voor. De Agenda Groen ligt opnieuw voor, maar nu als Natuurvisie. Behoudens de zinloze jagerspassages, is het een goede agenda, maar niet meer zo geloofwaardig na de bezuinigingen op natuur in het coalitieakkoord. De PvdD wil investeren in natuurkwaliteit: natuurlijk processen moeten de ruimte krijgen. Het is het beste recept voor biodiversiteit en beschermde soorten.

De VOORZITTER: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen. Voor de goede orde, in deze ronde wordt het woord gevoerd over de algemene invalshoek en daarna komen de afzonderlijke verordeningen aan de orde, waar ook afzonderlijk op ingetekend is. Dat is een besluit van het presidium geweest om deze zaken uit elkaar te trekken.

Mevrouw **KONING** (CDA): Voorzitter. Het CDA is over het algemeen positief over de uitwerking van de wet Natuurbescherming. Het is een belangrijke en veel omvattende wet waar hard aan gewerkt is. Nogmaals complimenten aan GS en de ambtenaren. Als goede rentmeesters moeten wij ervoor zorgen dat de natuur beschermd en goed beheerd wordt en dat gebeurt met deze wet. Wij moeten niet vergeten dat de natuur behoefte heeft aan een langetermijnvisie. Het is absoluut niet effectief als de doelen en kaders steeds gewijzigd worden. Natuur vraagt om geduld. Daarom zijn wij het eens om de agenda Groen als provinciale Natuurvisie aan te merken. Het is zeer logisch en goed om met die agenda verder te gaan en die goed uit te werken. In grote lijnen zeer positief. Wij willen nog een paar onderdelen aan de orde stellen. In de commissie heeft de gedeputeerde toegezegd dat de schadevergoeding voor ganzenschade 95% zal zijn. Dit wordt gegarandeerd totdat wij zijn aangeland bij het niveau van 2005 en dat betekent een schadeniveau van 100.000 euro in Noord-Holland. Tot die tijd wordt 95% van de schade van

ganzen vergoed door de provincie en dat is van groot belang voor telers, boeren en tuinders die soms met duizenden tot tienduizenden euro's aan gewasschade te maken hebben door de enorme ganzenpopulatie in Noord-Holland. Het CDA wil deze toezegging vastgelegd hebben in de notulen van de commissie en van deze PS-vergadering, zodat daar nooit onduidelijkheid over kan bestaan.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. In Noord-Holland hebben wij een prachtige en diverse natuur en als provinciaal bestuur hebben wij de verantwoordelijkheid gekregen om die zorgvuldig te beheren en te versterken. Het woord rentmeesterschap noemde het CDA. En dat versterken is ook nodig, want de natuur staat tegelijkertijd enorm onder druk. De cijfers over de steeds verder afnemende biodiversiteit stemmen droef en de steeds verder uitbreidende infrastructuur, de landbouw en de groeiende behoefte aan woonruimte hebben negatieve effecten op de natuur. Met deze nieuwe wet krijgt de provincie meer ruimte om beleid rond de natuur vorm te geven en in de verordeningen die vandaag op de agenda staan, is vooral het bestaande beleid in een nieuw juridisch kader gegoten, waarbij steeds wordt gezegd dat er een balans wordt gezocht tussen natuur en maatschappelijke belangen. Onze indruk is dat dat zorgvuldig is gebeurd, maar wij denken wel dat een meer principiële afweging tussen de verschillende belangen noodzakelijk is, met name tussen landbouw en natuurbescherming en hoe wij daarmee in de toekomst om kunnen gaan. Wij zien daarom uit naar een omgevingsvisie waarin wij onze visie op de natuur vast gaan leggen. Daar wil ik het voor deze ronde bij laten, als u mij toestaat nog te spreken bij een van de andere verordeningen, waarvoor ik mij niet heb ingeschreven. Anders ga ik nu even door.

De **VOORZITTER**: Als u dat even doorgeeft, dan kan dat nog aangevuld worden.

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Voorzitter. Het komt niet vaak voor, een wet die door de landelijke overheid naar een lagere overheid wordt gedecentraliseerd. Met deze Wet natuurbescherming is dat het geval. Wij moeten er dan ook zeer contentieus mee omgaan. Even iets anders. Ik en mijn fractie denken op dit moment aan onze gedeputeerde Talsma. Deze Statenvergadering – vooropgesteld dat de behandeling van deze wet vandaag wordt voltooid – zal de afronding zijn van een proces van vele maanden. Dat Tjeerd Talsma vandaag niet bij deze vergadering kan zijn, stemt mij en mijn fractie buitengewoon verdrietig. Wij wensen onze gedeputeerde vanaf deze plek heel veel beterschap toe. Middels een themadag, BOT-overleg, bijeenkomsten over groen kapitaal en twee commissievergaderingen hebben wij het traject naar deze vergadering doorlopen. Wij gaan zogezegd niet over een nacht ijs. In de commissievergadering heeft de PvdA voldoende input kunnen geven en terug gehad over de behandeling van deze verordeningsvoordrachten. Wij zijn het met het college eens dat Groen Kapitaal en Licht op Groen voldoende handvatten bieden om aan deze wet uitvoering te gaan geven. Bovendien zal met iets meer dan twee jaar de nieuwe Omgevingswet in werking treden en voor de provincie een eigen Omgevingsvisie. Wij roepen het college op om op tijd en voortvarend met de verdere voorbereiding van de Omgevingsvisie 2050 aan de slag te gaan. Ik citeer: "Optimale inzet van preventieve middelen ter voorkoming van schade om afschot terug te dringen en alleen – dat staat er ook heel duidelijk – nadat er naar alternatieven is gekeken" zijn zinsneden uit de

verordeningen waar de PvdA goed mee uit de voeten kan. Effectieve inzet van preventieve middelen moet ertoe leiden dat de enorm gestegen uitgaven uit het Faunafonds drastisch naar beneden gaan. Dat vinden wij een goed uitgangspunt. Voor wat betreft de professionalisering van de FBE's, het registeren en rapporteren gaan wij ervan uit dat wij daar door het college nauwgezet en continu over geïnformeerd zullen worden en blijven. Met deze Natuurwet is de decentralisatie van het natuurbeleid afgerond. De PvdA vindt dat het de komende jaren zo moet blijven, maar dat wij wel regelmatig zullen moeten blijven evalueren om te kijken hoe het allemaal in de praktijk werkt en gaat uitwerken.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Ik was erg benieuwd naar de ambitie van de PvdA en dan met name als het gaat om Natura2000-gebieden. U weet dat in de belangrijkste Noord-Hollandse natuurgebieden de gunstige staat van instandhouding nog lang niet is bereikt en ook de komende decennia met het huidige beleid niet gaat worden bereikt. Is dit een situatie die die PvdA wenselijk vindt en zo nee, wat gaat u de komende periode doen om die toestand wel te verbeteren?

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Er komen elk jaar 250 ha bij, dus dat is in ieder geval een areaalverbetering. Als u zegt, hoe gaan wij dat allemaal behappen, dan heeft u daar zeker een punt. Ook wij willen daar heel nauw de vinger aan de pols houden, want areaalvergroting wil wel zeggen dat je meer natuur hebt te beheren. Wij vinden de handvatten hiervoor terug in de verordeningen die hier voorliggen en hebben daar alle vertrouwen in.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Natuurlijk, 250 ha natuur erbij is een hele goede zaak, daarover geen misverstand, maar op korte termijn helpt dat niet voor natuurgebieden die nu in een ongunstige staat van instandhouding verkeren, waardoor de biodiversiteit achteruitloopt. Daarvoor is meer nodig dan wat nu in de verordeningen staat. Bent u bereid om met de PvdD en GL ervoor te gaan om een hoger ambitieniveau te krijgen in aanloop naar de Omgevingsvisie?

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Wij zullen dat zien. Er wordt op dit moment hard aan gewerkt. Ik heb geen enkele angst dat het in de nabije toekomst onder dit college niet zo zal zijn.

De heer **KRAMER** (GL): Voorzitter. De Wet natuurbescherming is bepaald niet geruisloos tot stand gekomen. Over de jacht is bijvoorbeeld veel te doen geweest en terecht. Voor GL geldt dat het afschieten van dieren een middel is dat pas in laatste instantie mag worden ingezet als andere middelen falen en onder strenge voorwaarden en voorschriften. Bij verwachte schade aan gewassen zullen altijd eerst preventieve maatregelen moeten worden genomen naar de laatste stand van innovatieve technieken. Ondanks onze waardering voor de doorwrochte verordeningen zitten daar toch een paar elementen in die tenderen naar verlaging van de drempel om naar het geweer te grijpen. Zo brengt de introductie van een bij verordening vastgelegd vrijstellingsregiem met zich mee dat het gemakkelijker wordt het geweer te hanteren met minder rechtsmiddelen voor protesterende burgers. Het afhankelijk stellen van een tegemoetkoming in de schade van het gebruik van zo'n vrijstelling kan zelfs leiden tot toename van het afschot. Of dat zo is, zal de praktijk moeten leren, maar eerst doen wij nog een poging om als mede-indiener van een aantal

amendementen en moties wijzigingen te bewerkstelligen die direct of indirect bijdragen aan verhoging van de beschermingsgraad. De mogelijkheden die de wet biedt om naast natuurbescherming, programmatisch in te zetten op natuurherstel en om bijzondere beschermingswaardige natuurgebieden en landschap aan te wijzen, zijn nu nog niet of onvoldoende benut. In de motie van de PvdD en GL over de natuurvisie verzoeken wij om toe te werken naar een ambitieuzere aanpak in de aanloop naar de Omgevingsvisie. Gezien de bijdragen van de meeste fracties in de commissievergadering NLM rekenen wij op brede steun. Zoals u gezien zult hebben, probeer ik hier wat meer de overeenkomsten op te zoeken dan de verschillen op dit onderwerp.

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): Voorzitter. Ik kom uit West-Friesland en als deze wet ergens actueel is, dan is het daar. Wij grenzen aan Natura2000-gebied, wij hebben stiltegebieden maar ook agrarische productiegebieden, wij willen bouwen maar wij hebben weidevogels en de ganzen bevolken onze rustgebieden, maar helaas ook steeds meer onze weiden, akkers en onze IJsselmeerstranden. Het is reeds genoemd, het gaat om de balans. Eerst de complimenten aan GS en de organisatie van de voorbereiding op deze wet en de stukken. Ik heb het idee dat het vanwege de hoeveelheid en gedetailleerdheid van de stukken bijzonder lastig was om hun controlerende taak uit te oefenen. Daarnaast ben ik blij dat GS hebben gekozen voor een pragmatische aanpak en de Agenda Groen hanteert als de Natuurvisie. Mijn fractie kan zich daarin vinden. Wij hebben het in Nederland over de natuur, maar de natuur zoals wij die kennen, is langer of korter geleden aangelegd. Het is in feite geen natuur, maar cultuur en dan heb je al snel te maken met verschillende belangen en met voor- en tegenstanders. De kern van de nieuwe wet is decentralisatie naar de provincies. Dat betekent dat het Rijk zich wat terugtrekt en de provincies meer ruimte krijgen om zelf te handelen. Dat zelf handelen zou zich niet moeten uiten in extra regelgeving. Hoewel het stuk beoogt voort te borduren op bestaand beleid, heb ik toch de indruk dat er vooral in het faunabeheerdeel regels zijn bijgekomen. Ik heb getracht het te vergelijken met andere provincies, maar wij zijn hier als Noord-Holland best snel mee. Ik vond alleen de conceptverordening van Zuid-Holland wat beknopter. Wellicht is het goed om deze regels nog voor de implementatie in de Omgevingsvisie te toetsen op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. De ervaring is immers, hoe meer regels, hoe meer vlegels. Graag hoor ik van de gedeputeerde of en wanneer wij de evaluatie van de hoeveelheid regels en de uitvoerbaarheid van dit beleid kunnen verwachten en of die nog meegenomen kan worden bij de Omgevingsvisie. Wij zien verschillen ontstaan tussen provincies. Zo zijn in Zuid-Holland de kleine mantelmeeuw en zilvermeeuw opgenomen op de lijst van schadeveroorzakende soorten. In de commissie gaf de gedeputeerde aan de jurisprudentie af te wachten. Is het nog mogelijk dat in de aanloop naar de Omgevingswet bepaalde soorten worden toegevoegd? Voorkomen is immers beter dan genezen en dat geldt zeker voor de schadeveroorzakende soorten. Tot slot, wij kunnen ons vinden in de stukken die voorliggen, en vinden dat de verschillende belangen zorgvuldig zijn afgewogen. Waar wij nog opmerkingen hebben, zullen wij dat aangeven bij de verordening. Voor wat betreft het verhaal van de PvdD en GL wachten wij de beantwoording van de gedeputeerde af.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Voorzitter. Ik zou er nu heel veel over kunnen zeggen, maar daar hebben we straks ook nog tijd voor. Met een ding wil ik openen, met vrijstellingen geld besparen

is er eindelijk gekomen, want door de vrijstellingen ‘schiet maar raak’ hoeft het Faunafonds minder uit te keren. Overigens ben ik het met GS eens dat de Wet natuurbescherming en de uitvoering die de provincie hieraan zal geven, de biologische diversiteit en het duurzame gebruik van de bestanden zal bevorderen. Het is dan wel de bedoeling dat de diverse partijen zich aan de spelregels zullen gaan houden. De FBE’s moeten met strakke plannen en een goede verantwoording achteraf komen en dat zal niet gemakkelijk zijn met het oog op de eerdere slechte administratieve staat. De jagers die wij nu wildbeheereenheden noemen, zullen zich moeten gaan inhouden voor wat betreft het schieten op dieren en hun administratie op orde houden. Helaas hebben twee misschien wel heel slimme Kamerleden ze de gelegenheid gegeven om daar een beetje onderuit te komen. De meerderheid van misschien wel niet zo slimme Kamerleden stemde daarmee in. Onder het mom van grote administratieve lasten is het afschotplan uit het wetsvoorstel verdwenen en dat terwijl een afschotplan wellicht tot minder afschot geleid zou hebben. Natuurlijk kunnen de wildbeheereenheden de administratie wel doen. Ze kunnen immers ook een geweer laden, richten en op de haan drukken. Talenten genoeg, zal ik maar zeggen. Ook vervelend is het dat er zonder meer gejaagd mag worden in stiltegebieden. Daar mag immers zonder beperkingen de jacht worden verhuurd. Onzes inziens moet het eigendomsrecht van de grondeigenaar hier worden beperkt. Hoe krijgen we dat voor elkaar? Ik zet mijn betoog voort bij de verordeningen.

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Voorzitter. Met de aanstaande inwerkingtreding van de nieuwe Wet natuurbescherming per 1 januari 2017 wordt een belangrijke stap gezet in het moderniseren van het natuurbeleid in Nederland. Een nieuwe wet die de taken over de bescherming van dier- en plantensoorten overhevelt van de Rijksoverheid naar de provincies, voor wie natuur een belangrijke kerntaak is. Een goede ontwikkeling die kansen biedt de Noord-Hollandse ambities op het gebied van natuur goed tot uitvoering te brengen. De huidige voorstellen zijn vooral op een beleidsarme technische vertaling geënt. D66 kan deze keuze pragmatisch begrijpen, zeker gezien de pas vastgestelde Agenda Groen, maar hierdoor worden de kansen die de nieuwe wet biedt, niet volledig benut. Om een voorbeeld te noemen, D66 ziet graag dat gebruik wordt gemaakt van de provinciale landschappen, bijvoorbeeld om de kust of belangrijke cultuurlandschappen te beschermen. D66 stelt daarom voor dat bij de vaststelling van de Omgevingsvisie ook opnieuw bekeken wordt op welke wijze onze ambities op het gebied van natuur beter kunnen worden verankerd in deze nieuwe verordeningen. Ook ziet D66 graag dat de verordeningen een voor een worden besproken en geëvalueerd in de commissie NLM, en dat heeft direct een link met het vaststellen van de agenda Groen als Natuurvisie. Voor D66 is het belangrijk om zelfbewuster de uitwerking van de Agenda Groen in het faunabeheer- en natuurplan op te nemen, zodat de voorwaarden die wij daar gesteld hebben, een directe link krijgen naar de plannen en dat wij echt kunnen toetsen op doelen. Voor D66 is de toets voor de voorliggende verordeningen met name ingestoken op preventie, want voor ons is voorkomen beter dan genezen. Dat geldt niet alleen voor de dieren, maar ook voor het groen, want weg is weg. Als het gaat om onomkeerbare maatregelen, dan wil je heel bewust weten waar je mee bezig bent. Daar zullen wij verder op ingaan bij de behandeling van de verschillende verordeningen.

Gedeputeerde **BOND**: Voorzitter. Dank voor de complimenten van een aantal fracties voor het proces. Ik begin met mevrouw Jellema van de PvdA, want ook voor mij is dit een vervelende dag. Ik heb dit proces samen met collega Talsma gedaan en ik had het graag vandaag met hem willen afmaken, dus wat dat betreft ben ik ook bij hem vandaag, want ik mis hem en dat was tijdens de commissie ook al zo. Dat menselijke aspect deel ik met u. Dan de vragen die gesteld zijn over de ambitie en dan met name de motie van GL en de PvdD. Deze motie ontraden wij, want wij vinden het te vroeg, want het ambitieniveau niveau III is in de ontwikkeling van de Omgevingsvisie een heel mooi instrument. Dat heb ik ook in de commissie gezegd. Het is het onderzoeken waard wat het ambitieniveau precies inhoudt en wat de gevolgen daarvan zijn voor ons beleid dat wij met elkaar opnieuw gaan aanscherpen in de Omgevingsvisie. Er zit in de motie ook een aantal problematische elementen, daarom ontraden wij hem. Ten eerste staat in de motie dat de Agenda Groen geen natuurvisie is zoals bedoeld in de Wet natuurbescherming en dit onderschrijven wij niet als GS. Wij zijn van mening en met ons een grote meerderheid van de Staten, dat de agenda wel degelijk voldoet als een goede visie. Verder is het in de motie niet duidelijk waar wij precies onze handtekening zetten, omdat eerst beter onderzocht moet worden wat die theorie precies inhoudt, maar ook vooral wat de consequenties zijn. Misschien komen er zelfs nog wel financiële consequenties uit. De motie zou kunnen inbreken op een procedureel aspect dat te maken heeft met de Omgevingsvisie, want daar ben ik niet de enige gedeputeerde die daar een rol speelt, maar ook mij collega RO. Eigenlijk kan ik alle collega's wel noemen. Dat zijn de redenen waarom wij deze motie ontraden. Ik herhaal de toezegging die ik in de commissie gedaan heb. Die 95% schadevergoeding die in artikel 6.a. van de beleidsregels tegemoetkoming Schade wordt genoemd, ja, die staat. Een aantal heeft gevraagd de vinger aan de pols te houden bij de decentralisatie, zeker. Ten aanzien van de evaluatie, de verwachting is dat de wet die per 1 januari 2017 ingaat, de nodige jurisprudentie zal opleveren. Dat vind ik de sterkste evaluatie die je kunt hebben, want daar krijg je te horen of het juridisch allemaal klopt. Een andere is de nieuwe manier van werken van de Faunabeheereenheid. Daar wordt echt veel meer van gevraagd in de vorm van beheerplannen dan nu het geval is. Daar hebben wij het in de commissie uitgebreid over gehad. Wij kunnen die op onderdelen met elkaar evalueren, een vraag van D66. Het is nog even een kwestie van timing. Ik denk dat het goed is om alles te verzamelen wat zich aandient – ook juridisch – als wij met elkaar aan de Omgevingsvisie beginnen en dat wij ook kijken hoe beheerplannen zich ontwikkelen en hoe de ontheffingen en vrijstellingen eruit komen te zien. Ik ben zeker bereid om dat te agenderen voor de commissie wanneer dat nodig is. De vrijstelling wordt door GL en de SP toch verkeerd geïnterpreteerd. Ik heb dat in de commissie al beantwoord, maar u hebt er schriftelijk ook nog een keer de bevestiging van gehad. Ik vind de opmerkingen van mevrouw De Groot dat een vrijstelling dus 'schiet maar raak' betekent, niet op zijn plaats is, want dat is niet zo. Een vrijstelling moet voldoen aan de zorgplicht, die blijft van toepassing. Daarbij gaat het ook nog een keer om een landelijk vastgestelde lijst. Uw beeld bij de vrijstelling klopt niet. Dan de meeuwen. Ook die wil ik scherp zetten, want er ontstaat een discussie over. De ontheffing die heeft standgehouden voor de Raad van State, is een ontheffing die ziet op kleinschalig onderzoek naar het verjagen van meeuwen en nestbehandeling. De logische volgende stap is dat de gemeenten gezamenlijk een onderzoeksrapport gaan opstellen. Dat heeft de rechter ook aangegeven in die uitspraak. Op basis van dat rapport kan een ontheffing worden aangevraagd en dat wachten wij even af, want volgens ons gaat het op dit

moment om een zorgvuldig rechtsproces. Een algemene vrijstelling zou op dit moment veel te ver gaan en daarmee zouden wij de rechtsgang doorkruisen. Daar voelen wij op dit moment niets voor. Wij wachten dat even af en wij volgen het wel, want wij hebben twee gemeenten die daar behoorlijk veel last van hebben.

Tweede termijn

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter. Ik zal nog een paar argumenten van de gedeputeerde tegen de motie bespreken, want die verwarren mij een beetje. Als de gedeputeerde zegt dat ook de andere gedeputeerden en hun beleidsvelden ermee te maken hebben, dan kan ik niet anders dan hem gelijk geven, want dat is het hele idee en dat geldt voor iedere ambitie die je met integraal beleid wilt gaan verwezenlijken. Dan zou je nooit enige ambitie kunnen uitspreken en dat kan niet de conclusie zijn van een discussie over wat je voor een bepaald beleidsveld aan ambitie wilt hebben. Dus dat is geen argument tegen de motie zelf. Ik heb nog even naar de motie gekeken of wij ergens hebben opgeschreven dat het geen natuurvisie is, maar volgens mij staat dat niet in de motie. Dat vindt in ieder geval een van de indieners. Wij hebben netjes samengevat wat GS vinden van de Natuurvisie. Dan wil de gedeputeerde de financiële en juridische aspecten uitzoeken. Maar waarom zou je dat willen uitzoeken als je niet achter die ambitie aan wilt jagen? Als je nu al weet dat je die ambitie niet hebt, dan hoef je ook niet te kijken naar de juridische en financiële aspecten. Dat ga je pas doen als je weet of je die ambitie wilt verwezenlijken. Dan pas ga je onderzoek doen, want waarom zou je geld verspillen aan een onderzoek als je toch niets gaat doen met die ambitie? Dus spreek die ambitie wel uit. Volgens mij is er geen enkel beletsel om dat niet te doen en ga vervolgens de juridische en financiële aspecten uitzoeken met andere gedeputeerden om te zien hoeveel je van de ambitie kunt realiseren.

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): Voorzitter. Ik had een vraag gesteld aan de gedeputeerde en ik kreeg een antwoord dat aan de ene kant de juridische ontwikkelingen wel gevolgd worden, maar mijn vraag was – ik heb net ergens gelezen dat Alkmaar en Haarlem gelijk gekregen hebben van de rechter, dus zij mogen de meeuwen aan gaan pakken – stel dat die jurisprudentie aangeeft dat die mogelijkheid er is, kunnen er dan nog extra soorten worden opgenomen? Dat wil ik graag weten.

Gedeputeerde **BOND**: Voorzitter. Om met het laatste te beginnen, de rechter heeft een uitspraak gedaan over het feit dat gemeenten nader onderzoek mogen doen voor een betere onderbouwing van een mogelijke ontheffing. De vrijstellingslijst is een landelijke bevoegdheid. Hoe komt zo'n soort op een lijst? Dat heeft toch te maken met onderzoek, overlast, je moet het onderbouwen, beheerplan, zaken voor de rechter zoals in dit geval. En dan kan het op een gegeven moment gebeuren, dus zo werkt het. De PvdD, ik heb het niet gezegd zoals u het nu weer herhaalde. Ik zeg, ik denk dat het goed is om de tijd te nemen om te kijken of er inderdaad juridische en financiële aspecten zijn en dat moeten wij samen doen. Dat heb ik toegezegd in de commissie. De Staten waren er in meerderheid mee akkoord dat wij dat zouden doen in de Omgevingsvisie en wat dat betreft beginnen wij daar zo snel mogelijk aan.

De **VOORZITTER**: Nou kunnen wij twee dingen doen, helemaal aan het eind van het pakketje stemmen en daar heb ik eigenlijk een voorkeur voor en wij kunnen ook afzonderlijk gaan stemmen. Ik zie een voorkeur om het allemaal aan het einde te doen, dan doen wij dat op die manier.

15.a. Verordening Faunabeheer

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter. De nieuwe Wet natuurbescherming geeft PS de taak om regels te stellen voor de Faunabeheereenheid en de faunabeheerplannen. De PvdD wil het faunabeleid hervormen door het evenwichtiger, efficiënter en diervriendelijker te maken, want dat is hard nodig. De kosten van de Faunabeheereenheid rijzen de pan uit: van 100.000 euro naar 1 miljoen euro per jaar. Faunaschade is toegenomen van 2 naar 6 miljoen euro en het aantal dieren dat jaarlijks zinloos wordt doodgeschoten, neemt schrikbarend toe. Vorig jaar werden meer dan honderdduizend dieren gedood met toestemming van de provincie. Dit systeem werkt niet, de jacht werkt niet en de Faunabeheereenheid moet veranderen. Wij pleiten voor het aanpassen van de samenstelling van het bestuur van de FBE om tot een meer evenwichtig bestuur te komen. De provincie is verplicht te werken met een FBE, daarom is een brede, evenwichtige samenstelling essentieel. Wij stellen voor dat maatschappelijke organisaties, jachthouders en terrein beherende organisaties elk met een gelijk aantal zetels in het bestuur komen. Dat is een heel redelijk voorstel, zie daarvoor ons amendement.

Amendement 13/03102016
Evenwichtige samenstelling FBE

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016.

Besluiten in de Verordening faunabeheer Noord-Holland:
"artikel 2.2 Bestuurssamenstelling:
1. In het bestuur van een Faunabeheereenheid zit ten minste een vertegenwoordiger vanuit ieder van de volgende collectieven van jachthouders of jachtaktehouders werkzaam binnen het werkgebied van de betreffende faunabeheereenheid: a. agrariërs; b. particuliere grondeigenaren; c. terrein beherende organisaties; d. verenigingen van jagers.
2. Een Faunabeheereenheid nodigt in ieder geval de volgende organisaties uit bij haar vergaderingen aanwezig te zijn en hen te adviseren: a. Dierenbescherming; b. Faunabescherming; c. Vogelbescherming."

te vervangen door de tekst:

1. *"artikel 2.2 Bestuurssamenstelling: Het bestuur van de Faunabeheereenheid bestaat uit een gelijke verdeling van maatschappelijke organisaties, terrein beherende organisaties en particuliere grondeigenaren (inclusief agrariërs).*"

Toelichting'
De nieuwe Wet natuurbescherming legt de bevoegdheid om regels te stellen omtrent de samenstelling van de FBE bij PS. In de Flora- en Faunawet was bepaald dat alleen jachthouders lid van de FBE konden zijn. Deze nieuwe wet maakt daar dus een einde aan. Ook wetenschappers, wetenschappelijke instellingen en maatschappelijke organisaties kunnen met de nieuwe wet deel uitmaken van de FBE. Een brede, evenwichtige samenstelling van de FBE is van belang. Het idee achter de wet is dat de maatschappelijke noodzaak bepaalt of er geschoten moet worden, en niet het belang van de jager

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL

In aanvulling hierop moet de intrinsieke waarde van elk individueel dier in het faunabeheerplan worden opgenomen. Hiermee wordt voor de FBE duidelijk hoe zij dieren moeten waarderen bij het schrijven van de faunabeheerplannen. Dit staat als doelbepaling in de wet en hoort dus ook thuis in de verordening. Het is te makkelijk om dat impliciet te laten. Daarom het volgende amendement waarin de intrinsieke waarde als doelbepaling wordt voorgeschreven voor een faunabeheerplan.

Amendement 14/03102016
Intrinsieke waarde van het dier

Provinciale staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016.

Besluiten in bovengenoemde verordening:
Aan Artikel 3.1 Doelstelling faunabeheerplan toe te voegen onderstaande extra bepaling:
Een faunabeheerplan bevat: "d. de erkenning van de intrinsieke waarde van het dier"

Toelichting
De wet erkent de intrinsieke waarde van de natuur (artikel 1.10). Het betreft de intrinsieke waarde van de natuur in al haar verschijningsvormen. Hiermee erkent de wet de intrinsieke waarde van elk individueel dier, zo blijkt uit het Memorie van Antwoord. Deze doelbepaling zou opgenomen moeten worden in de statuten van de FBE en de faunabeheerplannen. Daarmee wordt voor de FBE duidelijk hoe zij dieren moeten waarderen bij het schrijven van de faunabeheerplannen. De FBE kan verantwoording daarover afleggen door een paragraaf hieraan te wijden in de faunabeheerplannen. Daarnaast biedt het in ingewikkelde zaken ook een toetssteen voor een rechter. Hierom pleitte professor Bastmeier in de hoorzitting over de wet in de Tweede Kamer ook voor het opnemen van de intrinsieke waarde van de natuur in de wet. Dit is ook gebeurd en het zou eveneens goed deze op te nemen in de verordening

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL

In onze discussienota 'Dieren dichtbij: Faunabeleid in Provinciale Staten' hebben wij voorgesteld om een integrale afweging van de kosten en baten van de maatregelen in een faunabeheerplan te eisen. Stel, om 1.000 euro schade te voorkomen moeten 20.000 dieren worden afgeschoten. Al zijn er geen alternatieven en blijkt het middel effectief, dan is afschot nog steeds niet proportioneel. Wij moeten voorkomen dat marginale verbeteringen de belangen van dieren ernstig aantasten. GS willen zelf deze maatschappelijke baten en lasten afwegen. Dat staat echter nog niet in de verordening, dus deze taak stellen wij voor om bij het college onder te brengen middels amendement.

Amendement 15/03102016

Eisen faunabeheerplan effectiviteit

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016.

Besluiten in de Verordening faunabeheer Noord-Holland een nieuw artikel3.7 toe te voegen met de volgende tekst:
"artikel 3.7 Effectiviteit maatregel:
Bij de beoordeling van het faunabeheerplan maakt Gedeputeerde Staten per diersoort een integrale afweging van de kosten en baten van de voorgedragen maatregelen."

Toelichting
In de discussienota 'Dieren dichtbij: Faunabeleid in Provinciale Staten' van de Partij voor de Dieren is de aanbeveling gedaan om een integrale afweging van de kosten en baten van de maatregelen in een faunabeheerplan te eisen. Het is goed denkbaar dat een maatregel een marginaal betere bescherming van wettelijke belangen oplevert, maar de belangen van dieren ernstig aantast. Zo werd de provincie onlangs teruggefloten door de rechter omdat zij een ontheffing had verleend voor het afschieten van smienten, terwijl er geen schade in dat gebied door smienten was vastgesteld. Indien er wel 100 euro schade was vastgesteld, dan lijkt dat geen goede reden om duizenden dieren dood te schieten. Uiteindelijk moet er een afweging plaatsvinden wat de maatregel kost en oplevert voordat de ontheffing wordt verleend.

GS heeft de aanbeveling ontraden met de volgende motivering: "Wij ontraden deze suggestie. Wij zien het als een taak van de algemene democratie, dus Gedeputeerde Staten, niet de Faunabeheereenheid, om de afweging te maken tussen maatschappelijke baten en lasten bij de beoordeling van ontheffingsaanvragen." Indiener volgt de motivering van GS en ziet dan ook graag dat de taak om tot een afweging te komen, duidelijk in de verordening wordt opgenomen. Het vastleggen van deze afwegingsverplichting borgt per diersoort de zorgvuldige en integrale afweging van de kosten en baten van de maatregelen in een faunabeheerplan

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL

De plezierjacht is nog steeds toegestaan. PS zouden minimaal enkele voorwaarden behoren te stellen aan de jacht, conform de bedoeling van de wet: alleen jacht toestaan indien dit maatschappelijk nuttig en noodzakelijk is. Het college is echter vergeten de voorwaarden die wel gelden voor ontheffingen en vrijstellingen op te nemen voor de jacht. Deze omissie willen wij graag herstellen middels een amendement.

Amendement 19/03102016
Geen dodelijke vrijstellingen

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016.

Besluiten in bovengenoemde verordening: bijlage 2 te schrappen.

Toelichting
Dit amendement regelt dat de bijlage 2, waarin soorten staan vermeld die middels een vrijstelling gedood mogen worden, wordt geschrapt. Het gevolg is dat het doden van dieren niet meer met een vrijstelling, maar altijd met een ontheffing moet worden gereguleerd. De vrijstelling levert geen maatwerk. Dit is niet te rijmen met het uitgangspunt van bescherming van individuele dieren. De maatregel leidt niet tot inventief oplossen van problemen. Immers, als de bescherming van dieren opzij wordt gezet en afschot snel mogelijk wordt gemaakt, is er geen stimulans om tot een slimme, diervriendelijke oplossing te komen. Daarnaast moet het doden van dieren altijd maatwerk zijn en als laatste redmiddel worden ingezet. De vrijstelling is een grofmazig instrument dat ook ingezet kan worden als er geen dreigende schade is. Indieners zijn van mening dat het onwenselijk is om dieren te doden zonder noodzaak. Ten derde is er geen degelijke rechtsgang mogelijk tegen een vrijstellingsverklaring, maar wel tegen een ontheffing. De diverse ontheffingen die zijn vernietigd door de rechter dienen niet gerepareerd te worden door er vrijstellingen van te maken en de toets van de rechter te voorkomen, maar door de onderbouwing (indien mogelijk) te verbeteren

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL

Er zijn rustgebieden voor ganzen. Maar dat zijn wel rustgebieden voor hele slimme ganzen. Er mag namelijk gewoon gejaagd worden in die rustgebieden, alleen op dat moment net even niet op ganzen. Dat de jagers dan een afstand van 500 meter moeten houden tot de ganzen helpt natuurlijk niet met de herrie en die onrust die wordt veroorzaakt. Daarom de volgende motie.

Motie 48/03102016
Rustgebieden voor ganzen

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Constaterende dat:

- *Artikel 10 van de Beleidsregel natuurbescherming Noord-Holland voorziet in rustgebieden voor overwinterende ganzen;*
- *In de toelichting op dit artikel is te lezen dat binnen deze rustgebieden aan overwinterende ganzen volledige rust, voedsel en bescherming wordt geboden;*
- *In artikel 10, lid 5 en lid 6 van de Beleidsregel natuurbescherming de mogelijkheid wordt geboden een ontheffing of vrijstelling voor deze gebieden te verlenen om andere diersoorten dan ganzen, bijvoorbeeld zwanen, te doden, vangen of opzettelijk te verstoren, mits ten minste 500 meter afstand van de ganzen wordt aangehouden;*

Overwegende dat:

- *Schieten en verjagen in rustgebieden, ook op 500 meter afstand, niet te verenigen is met gebieden waar volledige rust en bescherming wordt geboden;*
- *De functie van rustgebieden ook is om begrazing van ganzen buiten deze gebieden te verminderen en het dus van belang is de ganzen hier niet te verjagen met luide knallen;*

Gehoord de discussie, verzoeken het college van GS:
In de Beleidsregel natuurbescherming Noord-Holland de ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheid voor andere dieren dan ganzen in rustgebieden te laten vervallen

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL

Tot slot, hebben wij nog een amendement dat regelt dat GS in de commissie en bij onze discussienota hebben toegezegd dat het Faunabeheerplan moet onderbouwen dat maatregelen effectief zijn om schade aan wettelijke belangen te voorkomen.

Amendement 17/03102016
Effectiviteit faunabeheerplan

Provinciale staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016.

Besluiten in bovengenoemde verordening:
Artikel 3.4.2 eisen aan een faunabeheerplan, duurzaam beheer van populaties op basis van een ontheffing, als volgt te wijzigen:
a. na sub g een tekstdeel in te voegen de bepalingen:
"h. voor zover daarover kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een onderbouwde inschatting van de verwachte effectiviteit van de in onderdeel g bedoelde handelingen;
i. een beschrijving van de wijze waarop de effectiviteit van de voorgenomen handelingen zal worden bepaald;"
b. de tekstdelen sub 'h' t/m sub 'k' te wijzigen in sub 'j' t/m sub 'm'.

Toelichting:

In de discussienota 'Dieren dichtbij: Faunabeleid in Provinciale Staten' van de Partij voor de Dieren is de aanbeveling gedaan dat maatregelen in het faunabeheerplan aantoonbaar effectief moeten zijn voor het uiteindelijke maatschappelijke doel. In de brief van 28 april 2016 van GS aan PS ondersteunt GS deze suggestie en stelt zij voor in de Verordening faunabeheer, artikel 3.4.2, derde onderdeel en artikel 3.4.3, op te nemen. In deze artikelen is een eis opgenomen die stelt dat de noodzaak van populatiebeheer en schadebestrijding in een faunabeheerplan moet worden onderbouwd. Bij de bestrijding van schade op basis van een vrijstelling, is in artikel 3.4.3 sub h opgenomen: "voor zover daarover kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een onderbouwde inschatting van de verwachte effectiviteit van de in onderdeel g bedoelde handelingen;". Bij het duurzaam beheer van populaties op basis van een ontheffing, artikel 3.4.2., ontbreekt dit vereiste echter. Indieners gaan ervan uit dat hier sprake is van een omissie. Indieners zijn van mening dat zowel bij een vrijstelling als het verlenen van een ontheffing de maatregel effectief dient te zijn. Daarom wenst zij aan artikel 3.4.2 het uitgangspunt toe te voegen wat ook bij artikel 3.4.3 wordt gehanteerd

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL

De **VOORZITTER**: De amendementen en moties maken onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Voorzitter. Voor ik ga beginnen, even twee korte vragen voor mijn informatie. In de eerste plaats gaan wij het nu hebben over de verordening Faunabeheer, dat klopt. En de tweede vraag is aan de PvdD, de moties die u samen met GL indient, zijn dat dezelfde die u voorheen alleen indiende?

De heer **VAN LIERE** (PvdD): De amendementen hebben enkele technische wijzigingen gehad, dus die zijn inhoudelijk identiek. De motie is echt versterkt met de ideeën van GL. Dat is dus een andere tekst.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): De faunabeheereenheden moeten goed gecontroleerd en gemonitord worden. FBE's moeten bewijzen dat zij hun werk goed en op gewenste wijze kunnen doen. Dat wildbeheereenheden onvoldoende administratie zullen gaan voeren, bijvoorbeeld over een afschotplan, doet veel teniet. Dierenwelzijnsorganisaties dienen een gelijk speelveld te krijgen in de FBE's en daarom steunen wij het amendement van de PvdD – als ten minste nog de strekking hetzelfde is – voor een evenwichtige samenstelling FBE en dat dierenwelzijnsorganisaties een gelijk speelveld krijgen.

Mevrouw **KONING** (CDA): Voorzitter. Wij begrijpen de aarzeling die mensen kunnen hebben bij faunabeheer, maar zonder goed populatiebeheer en noodzakelijk ingrijpen bij schade, loopt het uit de hand in Noord-Holland. Zaken uit de hand laten lopen is niet goed voor mens, dier, natuur en milieu. Daarom is ingrijpen soms noodzakelijk. Jacht is noodzakelijk om de wildstand op een aanvaardbaar niveau te houden. Wij vinden dat de jagers door deze nieuwe wet niet geconfronteerd mogen worden door een enorme toename van de administratieve lastendruk. Ik

wil hierbij opmerken dat sommige partijen doen alsof het bij een vrijstelling betekent dat er maar raak geschoten mag worden, maar dat klopt niet, want ook dan gelden er nog allerlei strenge maatregelen. Om te voorkomen dat er een enorme lastendruk ontstaat, heeft het CDA gevraagd of uit artikel 2.4.b waarin gevraagd wordt naar de rapportages van toepassing van preventieve en alternatieve middelen, het woord 'cijfermatig' verwijderd kan worden. Een voorbeeld is dat er tuinders en agrariërs zijn die met een quad dieren verjagen en dat elke dag drie of vier keer doen. Stel je voor dat ze elke keer moeten tellen hoeveel dieren zij precies verjagen en dat gaat dan om honderd of honderdvijftig dieren, dat is geen doen. Daarom wel aangeven wat ze gedaan hebben, maar het woord 'cijfermatig' graag verwijderen. Wij dienen daarvoor een amendement in.

Amendement 18/03102016
Cijfermatige rapportages

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Besluiten:
In artikel 2,4 in de Verordening Faunabeheer Noord-Holland in de volgende passage
"Het jaarlijks verslag van een faunabeheereenheid in ieder geval de volgende gegevens bevat:
b. cijfermatige rapportages van de toepassing van preventieve en alternatieve middelen;
het woord 'cijfermatig' te schrappen.

Motivatie:

- *Het is nagenoeg onmogelijk om de inzet van elk preventief middel cijfermatig te onderbouwen;*
- *Grondgebruikers hier onaanvaardbaar veel tijd aan zouden moeten besteden;*
- *Grondgebruikers op dit ogenblik niet hoeven te rapporteren;*
- *Alleen bij een verzoek om schadevergoeding tot heden gevraagd werd om een rapportage.*
- *Een rapportage met omschrijving van de ingezette preventieve middelen voldoende inzicht zal bieden.*

Besluiten:
Het woord cijfermatig uit artikel 2.4 te schrappen

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties CDA, VVD

De VOORZITTER: Het amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **KONING** (CDA): Bij punt 3.4.2.k hebben wij de vraag openstaan of u de aanduiding van de verschillende belangen en het benoemen van belanghebbende organisaties kunt schrappen. Rechtsbeginselen van private en publieke partijen zijn gelijk. De wet is duidelijk op basis van

welke belangen overgegaan kan worden op populatiebeheer. Dat hoeft in het Faunabeheerplan toch niet per beheersmaatregel opnieuw uitgewerkt te worden. Graag beantwoording van deze vraag.

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Voorzitter. In de commissie is al uitgebreid ingegaan op de verordening Faunabeheer en onze vragen zijn naar tevredenheid beantwoord. Door de discussie hebben wij nog een verduidelijkende vraag en de opmerking dat wij het heel erg goed vinden dat organisaties zoals de Dierenbescherming en Faunabescherming uitgenodigd worden bij de vergaderingen, vooral uit het oogpunt van preventie, zoals ik al in het algemene deel heb aangegeven. Voor ons is nog niet helemaal duidelijk hoe de adviserende rol wordt vormgegeven om te waarborgen dat dit geen wassen neus wordt.

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): Voorzitter. De VVD is blij dat in deze verordening wordt voorgesteld om de gans op te nemen op de lijst van vrij bejaagbare soorten. Was er in 2013 nog 3,5 miljoen euro schade, inmiddels staat de teller op 15,2 miljoen euro aan schade aan gewassen, sportterreinen, recreatiegebieden, maar vlak ook de verkeersveiligheid niet uit. Wij hebben in Noord-Holland Mainport Schiphol en twee greenports, dus wat ons betreft is het logisch dat de politiek in deze provincie veel aandacht heeft voor de jacht. De ganzen staan op de agenda. Niet alleen de ganzen, maar ook de meeuwen veroorzaken schade, bijvoorbeeld in Alkmaar en de vos in weidevogelgebieden. De gedeputeerde gaf in de commissie aan jurisprudentie op dit terrein te volgen en zojuist ook. Daar lijkt voor wat betreft de meeuwenoverlast wat ruimte in te zitten. De VVD blijft de actualiteit volgen, voorkomen is immers beter dan genezen. Uit de evaluatie van de FBE bleek dat er verbetering gewenst is. Nu worden de regels nog strakker aangehaald. De vraag is of dit nu niet weer de klassieke risicoregelreflex is. Beantwoordt dit aan het oorspronkelijke doel, het verminderen van schade en overlast? Ook hier vragen wij opnieuw aandacht voor de uitvoerbaarheid van de regels. Er worden meer regels gesteld aan het jaarverslag van de FBE en dat moet tevens al voor 1 april worden ingeleverd. Ook de mensen in het veld moeten aan steeds meer regels voldoen. De elektronische melding is er een van. Kan dit wellicht eenvoudiger bijvoorbeeld met een app of iets dergelijks? Jagers zijn immers geen ambtenaren. Wil de gedeputeerde hiernaar kijken? De FBE moet in het jaarverslag cijfermatig het effect van preventieve maatregelen aangeven. Hoe stelt de gedeputeerde zich dat voor? Stel, je werkt als tuinder preventief tegen ganzen. Iedere tuinder bij ons in de regio werkt preventief met vlaggen en bovendien zetten ze vaak een knalapparaat neer en daarnaast gaan ze in de schemering preventief een rondje doen met de laser. Moet je dan dagelijks aangeven hoeveel ganzen je verjaagd hebt, elke avond en elke ochtend weer? Staat het in verhouding tot het doel van vermindering van schade en overlast als er volgende week desondanks 3.000 ganzen op je land kunnen landen die in een mum van tijd je broccoli-oogst opsouperen? Om die reden willen wij vragen of de gedeputeerde bereid is het cijfermatige van de rapportages te schrappen en wij dienen hiertoe samen met het CDA een amendement in. Ook wordt er van de FBE gevraagd de gegevens wetenschappelijk te onderbouwen en aan te geven per beheermaatregel welk belang deze activiteit dient, waarbij wordt aangegeven of er sprake is van een publiek dan wel privaat doel en welke organisaties hierbij belanghebbend zijn. Wij hebben bij de recente discussie over de damherten gezien hoe de meningen per organisatie kunnen

verschillen en hoeveel organisaties en private partijen belanghebbend kunnen zijn. Is deze regel wel uitvoerbaar en hoe dient hij het doel, het verminderen van schade en overlast? Wij willen de gedeputeerde vragen of hij bereid is deze regel te schrappen. Ook hiertoe overwegen wij een amendement in te dienen, samen met het CDA. Ook denken wij dat alleen de hond en het geweer als inzetbaar middel soms te beperkt zijn. Soms kan de inzet van de lokfluit wellicht dierenleed voorkomen. Als mensen uit de praktijk dat zeggen, dan zouden wij daar misschien naar moeten luisteren. Tot slot, maken alle door de provincie gestelde regels niet dat het voor partijen gemakkelijker en eenvoudiger wordt om een ontheffing aan te vechten als aan een of meer eisen die aan het Faunabeheerplan worden gesteld, gewoon niet kan worden voldaan? Deze vraag heb ik ook in de commissie gesteld, maar daar kregen wij toen geen duidelijk antwoord op. Vandaar nogmaals. Tot slot, ik wil positief eindigen. Wij zijn blij met de toezegging van de gedeputeerde dat zolang nog niet is voldaan aan de afspraken in het ganzenakkoord, te weten 100.000 euro schade in Noord-Holland en 500.000 euro landelijk, 95% van de geleden schade wordt vergoed. Kortom, er is nog heel veel werk aan de winkel. Wij wachten de beantwoording van de gedeputeerde af over de moties en amendementen van de PvdD.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Met betrekking tot faunabeheer en schadebestrijding door middel van jacht denken wij dat er een zorgvuldige procedure wordt voorgesteld. Het doden van dieren is alleen toegestaan ter voorkoming van schade en als andere maatregelen zijn geprobeerd en tegelijkertijd wordt een zorgvuldige verantwoording gevraagd. Wat wij wel zien, is dat rekening wordt gehouden met een vermindering van de schade-uitkering. Nou is dat financieel een goed punt voor de provincie, maar dit is voor ons alleen een goed punt voor zover dit veroorzaakt wordt doordat er daadwerkelijk minder schade is, want wij willen benadrukken dat schadevergoeding voor getroffen boeren onlosmakelijk verbonden is met het zorgvuldig en beperkend omgaan met jacht. Daar horen wij graag de reactie van de gedeputeerde op. Een van de amendementen van de PvdD en GL over het verbieden van jacht in rustgebieden voor ganzen klinkt ons heel logisch in de oren. Wij horen graag van het college de reden waarom deze mogelijkheid tot nu toe nog wel in de verordening zit en wat het effect is wanneer deze mogelijkheid wordt opgeheven.

De heer **KRAMER** (GL): Voorzitter. Wat ik bij deze verordening naar voren had willen brengen, heb ik eigenlijk al verwerkt in mijn inleiding, op een punt na. Dat betreft de samenstelling van de FBE's. Ik heb het Kamerdebat daar nog eens op nageslagen en mijn indruk is dat het toch echt de intentie is dat die FBE's maatschappelijk verbreden. Hoe kun je dat het beste doen? Door die maatschappelijke organisaties een volwaardige plek te geven in de FBE's en dat is niet vanuit angst dat men het toch niet met elkaar eens wordt, het weren van natuurbeschermingsorganisaties. Ik denk dat wij er heel goed aan doen dat wij die juist opnemen in de FBE's, want dan dragen zij verantwoordelijkheid en dan zit er druk op alle aanwezige organisaties om consensus te bereiken. Ik hoop dat u op dit punt meegaat met het wijzigingsvoorstel.

Gedeputeerde **BOND**: Ik heb de amendementen en moties nog niet op papier ontvangen.

De **VOORZITTER**: Ze komen eraan, maar er staat nog meer aan te komen. Het lijkt mij praktisch om de vergadering even te schorsen, zodat de gedeputeerde de teksten kan lezen en kan overleggen met het college. De vergadering is tien minuten geschorst. Ik heropen de vergadering.

Gedeputeerde **BOND**: Voorzitter. Eerst even wat algemene dingen en dan loop ik de stapel amendementen even door. De FBE, daar is door een aantal fracties iets over gezegd. Ik breng u in herinnering dat wij recent samen de evaluatie van de FBE met u hebben vastgesteld en dat wij de aanbevelingen hebben overgenomen en ik verwijs u ook nog even naar de discussie in de commissie over hetgeen van de FBE wordt gevraagd in het verlengde van deze nieuwe wet. Een van de grote winstpunten van deze wet is dat er een wetenschappelijke onderbouwing moet komen van beheerplannen, dus dat betekent een enorme kwaliteitsslag. Ik heb met u afgesproken dat ik bij u terugkom in de commissie over of dat wat wij nu aan de FBE vragen, zij kunnen waarmaken, maar die afspraak hebben wij in de commissie gemaakt en die bevestig ik hierbij nogmaals. Dat betekent dat de taakstelling van de FBE groter wordt en dat hun werk meer wetenschappelijk onderbouwd moet worden en in het kader daarvan – dat heb ik ook al in de commissie met u gedeeld – proberen wij qua efficiency met de FBE uit landsdeel West, dus Utrecht, Zuid-Holland en Flevoland een samenwerking op poten te zetten waardoor je misschien niet allemaal telkens hetzelfde wiel gaat uitvinden en daar heeft Noord-Holland, dus ik als gedeputeerde, het voortouw in genomen. Wij gaan dat op die manier proberen samen met de andere drie provincies efficiënt te maken. De evaluatie is overgenomen. De inbreng van de VVD. In de wet zelf is een aantal van die zaken opgenomen en wij moeten die wet uitvoeren. Daar zit niet de ruimte voor ons. De wetenschappelijke onderbouwing is een van de eisen die daarin is neergelegd en die gaan wij uitvoeren. Dan de wildbeheereenheden, dat leidt vaak tot verwarring. Wij hebben er nu 27 en wij willen naar 15 WBE's. Ook dat heeft te maken met efficiency. Als het gaat om de meldingsplicht, dan hebben wij al een aantal keren voorgesteld om dat via een app te doen, maar de gemiddelde leeftijd van de jagers heeft ertoe geleid dat niet iedereen hiervoor stond te trappelen. Praktisch is dat nog een lastige, maar dit is een van de dingen die wij proberen te implementeren, ook als het gaat om de registratie, want die is ook weer van belang voor de wetenschappelijke onderbouwing. Dat grijpt allemaal in elkaar. Naar de CU/SGP. De schade-uitkering is geen doel op zich. De maatregelen die wij nemen, hebben juist te maken met schadebestrijding of populatiebeheer, het is het een of het ander. De doelstelling is geformuleerd in G7-verband om naar het niveau van 2005 te gaan, maar dat is niet het doel op zich. Het doel is een gezonde populatie die in balans is met de natuur, de omgeving en het economische deel daarvan. Dan de amendementen. A13 over de evenwichtige samenstelling van de FBE. Daar is door verschillende fracties naar gevraagd, door de PvdD, GL, SP, D66 en CU/SGP. Geen wassen neus, dat kan ik sowieso aangeven naar D66. Wij ontraden dit amendement, omdat het ten eerste volgens ons niet correct is om onderscheid te maken tussen natuurbeheerders en jachthouders, want een terrein beherende organisatie is via het eigendomsrecht ook jachthouder. Met een maximum van twee jachthouders zoals wordt voorgesteld, dan krijg je naast een jagersvertegenwoordiging en een agrarische vertegenwoordiging, een vertegenwoordiging van particulier grondbezit die niet meer zitting zou kunnen nemen in het bestuur. Dan verstoor je de balans. Als het gaat om de inzet van preventieve middelen, dan hebben wij in onze verordening

opgenomen dat de FBE verplicht is en dan heb ik het over de Vogelbescherming, Faunabescherming en Dierenbescherming om hen uit te nodigen voor vergaderingen om hen te adviseren. Het is niet in lijn met de Wet natuurbescherming en dan verwijs ik naar artikel 3.12, 2e lid, om een FBE te verplichten andere dan maatschappelijke organisaties die het doel behartigen van een duurzaam beheer van populaties van in het wild levende dieren, onderdeel te laten zijn van het bestuur en besluitvorming. Dat staat er expliciet in. Hier suggereren de PvdD en GL dat jagersverenigingen geen zetel zouden moeten hebben en dat vinden wij onwenselijk, omdat zij met name over praktische kennis beschikken om te bepalen of een faunabeheerplan of ontheffingsaanvraag uitvoerbaar is. Deze vrijwilligers doen de uitvoering kosteloos voor ons en wanneer zij feitelijk uitvoerder zouden worden, dan gaat het heel erg schuiven en dat zou ik zeer betreuren, want dan zou je er ook voor moeten betalen. Het is iets wat zij niet willen, maar ik wil dat niet en volgens mij u ook niet. Ik heb twee van deze stichtingen persoonlijk benaderd, omdat ik met hen in het G7 akkoord anderhalf jaar bezig ben geweest en wij benaderen als Noord-Holland het G7 akkoord het meest van alle provincies in Nederland. Ik heb ze nog niet kunnen overtuigen, dus ontraden, puur vanwege het feit dat het niet lijkt te kunnen, maar ook omdat wij afhankelijk zijn van de wil van die partijen. Dan A14 over de intrinsieke waarde van het dier. Dit amendement ontraden wij, want de suggestie is overbodig. De doelbepaling zoals beschreven in de Wet natuurbescherming onder artikel 1.10, 1e lid stelt dat de wet erop gericht is als het gaat om het beschermen en ontwikkelen van de natuur mede vanwege de intrinsieke waarde. Het staat er dus al in. Juridisch gezien is het onzuiver om in lagere regelgeving zaken te regelen die al in hogere wetgeving zijn vastgesteld. De Wet natuurbescherming als geheel kent deze doelstelling als een vigerend kader, dient voor alle verordeningen die binnen dit kader geschreven zijn, dus hij is automatisch van toepassing. Bij de toetsing van het faunabeheerplan nemen wij zowel de door PS bij verordening gestelde regels als de wet in beschouwing, vandaar het ontraden van dit amendement. Dan A15 over de eisen voor het faunabeheerplan, effectiviteit. Deze ontraden wij, omdat wij het zien als een taak van de algemene democratie, dus GS en niet de FBE maken de afweging tussen de maatschappelijke baten en lasten bij de beoordeling van de ontheffingsaanvragen. Dit antwoord volstaat nog steeds, want in de wet zijn de wettelijke belangen uiteengezet op basis waarvan of bij het schaden daarvan een ontheffing kan worden aangevraagd. De FBE moet altijd aantonen wat de baten zijn en vervolgens is het aan GS in de uitvoering om dat te beoordelen.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter, met alle respect, maar dit gaat echt de verkeerde kant op. Wat ik nu hoor, is dat de gedeputeerde in feite opleest wat ik al terug heb gezien in de reactie op de discussienota Dieren Dichtbij. Daarin hebben wij een aantal voorstellen gedaan, daar heeft u commentaar op gegeven. Die hebben wij verwerkt in het amendement en op een aantal punten zijn wij u juist tegemoetgekomen. Dat hoor ik in uw hele verhaal helemaal niet terug en dat vind ik jammer, want u zit nu eigenlijk dingen te bespreken die al gepasseerd zijn, dus ik kan dit niet volgen. U gaat ook niet op een aantal argumenten in mijn eerste termijn. We voeren al regelmatig dezelfde discussie, maar dat is nu helemaal overbodig.

Gedeputeerde **BOND**: Ik ben verrast dat u verrast bent, want u had in de commissie al aangekondigd dat u ook niet de gedachte had dat uw amendementen het zouden halen, want de

beantwoording was al duidelijk en toch dient u ze in. Dan geef ik dezelfde antwoorden en dan neemt u mij dat kwalijk. Dat vind ik een bijzondere. Dit is onze argumentatie op basis waarvan wij deze amendementen ontraden.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Omdat er iets anders staat in de amendementen dan in het discussievoorstel, dus ik heb uw argumenten meegenomen bij de verwerking daarvan en ik verwacht van u hetzelfde en ik hoor dat niet terug.

Gedeputeerde **BOND**: Welke argumenten die u van mij hoort, kloppen dan niet? Het zijn nog steeds zaken die u aan mij vraagt en aan een FBE waarvan ik zeg dat die niet kunnen en ik onderbouw ook nog waarom dat niet kan. Meer kan ik op dat moment niet doen.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Ik denk dat het weinig zin heeft om nu op ieder amendement te gaan interrumperen. Ik zal proberen alles mee te nemen wat ik kan, maar ik moet dingen gaan herhalen die al in de toelichting op het amendement vermeld staan en dat vind ik jammer.

Gedeputeerde **BOND**: Ik ga door. Ook A16 ontraden wij – misschien dat dit ook weer een aangepaste tekst is – maar het is klip en klaar, want GS noch PS zijn bevoegd om dezelfde voorwaarden te laten gelden voor de jacht als voor beheer en schadebestrijding. Dat kan gewoon niet. Dit amendement regelt dat jagers alleen gegevens hoeven te verstrekken die ze nu al op vrijwillige basis aan de FBE verstrekken en verder is het zo dat alleen de wetgever kan bepalen in welke mate nut en noodzaak bij de jacht op de wildsoorten omschreven moet worden, want de minister gaat over de jacht. Dat blijkt nog een keer extra uit de juridische toets door NautaDutilh in opdracht van het presidium en het amendement is niet in lijn met de wet en de parlementaire geschiedenis. Daarom ontraden wij dit amendement. A17 over de effectiviteit van het beheerplan. Die ondersteun ik. Dat vind ik een kwaliteitstoevoeging als het gaat om het artikel dat de FBE verplicht is aan te geven waarom zij verwacht dat de maatregel om een populatie terug te dringen, effectief zal zijn en hoe de FBE dat gaat monitoren. Dat draagt bij aan de kwaliteit van het faunabeheerplan, dus die ondersteun ik. De motie 48 Rustgebied voor ganzen ontraden wij. De CU/SGP heeft daar ook naar gevraagd. De richtlijn is 500 m en die is niet zomaar tot stand gekomen. Diverse experts hebben aangegeven dat het voldoende is als het gaat om overwinterende ganzen niet te verstoren in hun foerageergedrag. Daar zijn trouwens ook afspraken over gemaakt met de terrein beherende organisaties en de Vogelbescherming. Toen wij met elkaar aan tafel zaten bij het landelijk ganzenakkoord, hebben wij vastgesteld dat de afstand van 500 m een goede waarborg is voor de rustgebieden en de schadebestrijding – en dat is een belangrijke toevoeging – vindt per definitie alleen plaats als dit de noodzaak heeft. Dit volgt ook nog een keer uit een afweging die wordt gemaakt bij een besluit tot een ontheffing van het verbod, dus er zit ook nog eens een keer een dubbele beveiliging op. Daarom ontraden wij deze motie. Dan het amendement van het CDA en de VVD. Wij vinden dat dit amendement een punt heeft. Wij hebben naar aanleiding van de discussie het er met elkaar over gehad in hoeverre is dit in de praktijk uitvoerbaar. Ik wil dit amendement overnemen en het woord ‘cijfermatig’ schrappen uit het artikel. Dat waren de amendement en de motie. Dan is er nog een vraag gesteld door het CDA over artikel 3.4.2.k in de verordening. De FBE dient belangen van meerdere

partijen en dit artikel draagt ons op om aan te geven wiens belang wordt gediend. Ik zou dit artikel niet willen schrappen, omdat ik het echt een goede toevoeging vind dat een FBE motiveert waarom zij doet wat zij doet, maar ook wie de belanghebbende is. Dat is wat hier staat.

Tweede termijn

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter. Voor de goede orde maak ik de opmerking dat ik dinsdag de amendementen aan het college en de Statenleden heb doen toekomen. Misschien moeten wij in het presidium eens bespreken hoe de schriftelijke reacties op de amendementen gaan, want nu moet ik in een razend tempo alles meenemen en ik wil u niet met een volgende schorsing belasten. Strikt genomen zou ik graag nog een keer ingaan op ieder argument van de gedeputeerde, maar dat zou voor een deel herhaling van zetten zijn die u liever schriftelijk afgehandeld had willen zien worden. Het lijkt mij in het vervolg zinvol dat het college in het vervolg schriftelijk reageert op amendementen wanneer deze op tijd zijn toegestuurd. Er zijn ook andere manieren waarop wij de discussie al in een eerder stadium kunnen verbeteren. De VVD was heel duidelijk: voorkomen is beter dan genezen. Dat klinkt prachtig, maar wij hebben het hier wel over levende dieren. En wat zij eigenlijk bedoelen is, laten wij eerst schieten en dan kijken of er nog een probleem is dat opgelost moet worden en dat is lijnrecht tegen de geest en de letter van deze wet. Het klopt niet om op deze manier de discussie te voeren. De wetenschappelijke onderbouwing is uit en te na behandeld in de commissie. Ik heb de VVD toen alleen maar iets horen zeggen over extra regels, maar hier ligt een expliciete regel om juist wel de wetenschappelijke onderbouwing mee te nemen. Als ik dan hier de reactie hoor, ach wetenschap, de een zegt dit, de ander dat, relativisme ten top. Dan wordt alles een extra regel. Ik vind dat geen serieuze manier om het debat te voeren. Wij weten het al, of nee, wij weten het eigenlijk niet, wij wachten de reactie van de gedeputeerde op de amendementen af. Alsof de VVD-fractie op dit moment geen idee heeft over wat zij gaat stemmen bij de verschillende amendementen. Het zo openhouden voorkomt het debat met elkaar in PS en dat is jammer, want hier zouden wij het met elkaar moeten hebben over wat wij van deze verordeningen vinden in plaats van iedere keer naar de interruptiemicrofoon lopen voor de gedeputeerde.

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): Voorzitter, ik hoor u nu over de wetenschappelijke rapporten en dat het allemaal een verbetering is, maar wij zien het met vissen, het ene rapport zegt dit en het andere dat en wij weten wel dat wij heel veel geld verder zijn en dat de schade ondertussen oploopt. U moet toch toegeven dat dat de afgelopen jaren gebeurd is en dat wij hier gewoon een probleem hebben. Dan kunt u wel zeggen, ja, de intrinsieke waarde van het dier, maar de intrinsieke waarde van de mens is voor ons ook heel belangrijk.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Volgens mij zijn wij het in het geheel niet oneens over de intrinsieke waarde van de mens. En zeker, de schade neemt toe, dat heb ik in mijn bijdrage al gezegd, het beleid heeft inderdaad niet gewerkt. De vraag is dus waarom u wilt vasthouden aan beleid dat aantoonbaar niet gewerkt heeft, want juist dan zou een wetenschappelijke onderbouwing buitengewoon nuttig kunnen zijn.

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): De gans is nog nooit een vrijgestelde soort geweest. Mensen die op ganzen jagen, hebben met allerlei regels te maken die op basis van allerlei rapporten worden aangevochten en komen gewoon niet aan jagen toe.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Er zijn meer dan honderdduizend dieren doodgeschoten en er wordt beweerd dat ze niet aan jagen toekomen. Dat is glashard ontkennen van de feiten en dat is nou precies waarom een wetenschappelijke onderbouwing ontzettend nuttig is. Dat er geen feitenvrije politiek gevoerd kan worden zoals nu door de VVD gebeurt en dat is heel erg jammer. Er zijn ook veel wetenschappelijke rapporten over klimaatverandering, maar dat betekent niet dat wij een wetenschapper onder een steen vandaan gehaald hebben met een andere mening en dat wij daar het beleid op moeten baseren. Ik ga verder met mijn betoog. Een evenwichtig bestuur. De gedeputeerde heeft zo zijn best gedaan om mensen te overtuigen er plaats in te nemen op basis van alleen maar een adviserende functie. Het is niet zo gek dat het niet gelukt is mensen te overtuigen om in een enkel adviserende rol te stappen, want het is een wassen neus, dat is nou precies het probleem. Geef ze daarom een volwaardige plek in het bestuur, zodat er echt met elkaar van gedachten gewisseld kan worden. Ja, er zijn verschillende typen jachthouders, maar wat wij doen in het amendement is geenszins onwettig. De intrinsieke waarde staat inderdaad in de wet – dat staat ook in de toelichting op het amendement – maar dat neemt niet weg dat het een hele nuttige functie heeft om juist in de richting van de FBE aan te geven dat de intrinsieke waarde meegenomen moet worden in het Faunabeheerplan en dat is de functie van deze doelbepaling. Tot slot, de gedeputeerde zei, het is aan het Algemeen Bestuur om een algemene kostenbatenanalyse te maken van een maatregel. Dat is precies wat wij in het amendement hebben aangepast. De gedeputeerde zegt, wij vinden dat wij dat zelf moeten doen, maar het staat niet in de verordening en daarom geven wij in de verordening opdracht aan GS om dat te doen. In feite wat u zegt in uw reactie waarom u tegen bent is eigenlijk wat wij juist voorstellen. Ik begrijp niet waar uw advies precies op gebaseerd is.

Mevrouw **KONING** (CDA): Voorzitter, wij zijn tevreden met de toezegging van de gedeputeerde bij punt 3.4.2.k, dus geen verdere woordvoering.

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): Voorzitter. Ik wil nog even terugkomen op punt 3.4.2.k. Het CDA heeft genoegen genomen met het antwoord van de gedeputeerde, maar volgens mij was het antwoord dat het gewoon wettelijk verplicht was en dat er dus niet een specifieke Noord-Hollandse regel is. Als dat zo is, kan ik mij ook vinden in de beantwoording van de gedeputeerde. Nog even ingaand op een amendement van de PvdD en GL over de plezierjacht, dat ontraden is. Wij zijn het absoluut niet eens met de opmerkingen van de heer Van Liere over de plezierjacht. Plezierjachten liggen in de haven. Jacht doe je voor populatiebeheer en schadebestrijding. De VVD wil de wet volgen met het aangenomen amendement van de heren Heerema en Leenders en wij mogen op dit punt gewoon niet meer gegevens vragen aan de FBE dan die nu al vrijwillig door de jagers worden verstrekt. Bovendien gaan wij hier niet over, dus ik denk dat dat voldoende redenen zijn om dat niet te steunen.

De **VOORZITTER**: Er zijn geen vragen aan de gedeputeerde gesteld. Dan kunnen wij overgaan naar de volgende ronde. De gedeputeerde zal de vraag van mevrouw Van Langen over of iets in strijd was met de wet, straks bij zijn beantwoording meenemen.

b. Vrijstelling schadeveroorzakende soorten

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Er wordt een ding beheerd bij vrijstellingen in plaats van ontheffing, ik het net al gezegd. Het Faunafonds hoeft minder uit te keren, hoe goed de monitoring van die vrijstellingen en dergelijke, ook is. Maar het is de vraag of de WBE's en de boeren zich aan de spelregels houden of zelfs kunnen houden. Wij hebben net van mevrouw Van Langen gehoord dat die administratieve lastendruk niet kan. Wel in staat om de haan van een geweer over te halen, maar niet in staat om een pen vast te pakken of een pc. Kunnen de FBE's dit allemaal wel aan? De ruimtelijke ingrepen zijn een ondergeschoven kindje geworden in de commissiebehandeling NLM van 24 september. Dit terwijl de ontheffingsverlening is gedecentraliseerd naar de provincies. Wat ons betreft moet hier ook een goed toezicht op komen. Bouwers willen nou eenmaal bouwen en het is hen een grote doorn in het oog dat er naast diersoorten waarvoor een ontheffing geldt, er ook nog beschermde diersoorten zijn. Nu zegt u, mevrouw De Groot kletst uit haar nek maar die heeft genoeg gemeenteraadsvergaderingen meegedaan om dat te kunnen constateren. De SP stelt overigens voor geen lijst op te nemen met vrijgestelde soorten bij ruimtelijke zaken, maar het vooralsnog op het aanvragen voor ontheffingen aan te laten komen. De provincie heeft nog geen ervaring met de taferelen die zich op dit punt in de bouwwereld voordoen. Het amendement Geen dodelijke vrijstellingen van de PvdD en nu ook van GL denk ik – is de tekst nog hetzelfde mijnheer Van Liere? Mooi zo – biedt voor dit probleem een oplossing en dat zullen wij dan ook steunen.

Mevrouw **KONING** (CDA): Voorzitter. Bij directe schadebestrijding mag volgens artikel 3.9 uitsluitend gebruik gemaakt worden van geweer en hond. De staatssecretaris staat ook de lokfluit toe. Het is mij en mijn partij nog steeds niet duidelijk waarom de lokfluit in Noord-Holland dan verboden wordt. U geeft aan dat u niet wilt dat dieren uit de wijde omgeving naar een gewas gelokt zouden worden voor schadebestrijding, maar daar is de lokfluit niet voor bedoeld. Die wordt juist ingezet om het dier dat al in het gewas zit of net daarnaast, binnen geweerafstand te krijgen. Wij hebben dat duidelijk gemaakt bij onze inbreng. Als jagers geen lokfluit mogen inzetten, dan is de effectiviteit van hun inzetten lager. Wij begrijpen dat er mensen en partijen zijn die aarzeling hebben bij dit instrument. Het ligt gevoelig. Daarom dienen wij geen amendement in, maar vragen wel of u kunt bekijken wat er wettelijk mogelijk is in Noord-Holland in de toekomst, dus een constructieve houding. Dan nog over meeuwen. In een vorige sessie werd al gesproken over meeuwen, maar volgens ons hoort dat bij dit onderdeel. In uw nota van beantwoording geeft u aan dat voor het geven van vrijstelling voor overlast van meeuwen in Haarlem en Alkmaar de uitspraak van de Raad van State wilt afwachten. Gisteren heb ik vernomen dat er voortgang is in het dossier om de overlast van meeuwen te bestrijden en dat er een uitspraak ligt die mogelijkheden biedt. Volgens mijn informatie kan er nu in ieder geval een onderzoek uitgevoerd worden en mogelijk is er meer ruimte voor vrijstelling of ontheffing. Bent u bereid om binnen de wettelijke regels constructief mee te werken en op termijn indien mogelijk,

vrijstelling of ontheffing te verlenen om de meeuwenoverlast aan te pakken? Dus ook hier geen amendement, maar een verzoek om een constructieve oplossing. Haarlem en Alkmaar snakken naar een oplossing voor dit probleem.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter. Gedeputeerde Bond doet wat Bleker niet is gelukt. De gans op de vrijstellingslijst zetten. Bleker zette de gans in de conceptwet natuur op de lijst vrij bejaagbare soorten. De PvdA draaide dit onder leiding van Dijksma terug. Tot vandaag. Volstrekt tegen de tijdgeest in en tegen de ontwikkeling van het natuurbeschermingsrecht worden zeven extra soorten vogelvrijverklaard in deze verordening Vrijstellingen. Het doden van dieren moet altijd maatwerk zijn en als laatste redmiddel worden ingezet. Vrijstellingen zijn grofmazige instrumenten die ook ingezet kunnen worden als er geen dreigende schade is. Neem nu de Grauwe Gans, deze is straks het hele jaar door vrij bejaagbaar op nagenoeg alle gewassen en een deel van het jaar op alle gewassen. Kortom, een vogelvrijverklaring. Is het afschieten van deze dieren altijd en overal het ultimum remedium, het allerlaatste redmiddel? Natuurlijk niet, hoe kun je zoiets denken? Ganzen die foerageren op oogstresten in de Wijkermeerpolder moeten juist met rust worden gelaten. Verjagen zou ervoor zorgen dat ze naar Schiphol vliegen, tussen de vliegtuigen door. Maar dat kan met deze vrijstelling. De vrijstelling is geen laatste redmiddel en het doden van dieren hoort dus niet onder een vrijstelling te vallen. Daar dient de PvdD het volgende amendement voor in.

Amendement 19/03102016
Geen dodelijke vrijstellingen

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Besluiten in bovengenoemde verordening:
bijlage 2 te schrappen.

Toelichting
Dit amendement regelt dat de bijlage 2, waarin soorten staan vermeld die middels een vrijstelling gedood mogen worden, wordt geschrapt. Het gevolg is dat het doden van dieren niet meer met een vrijstelling, maar altijd met een ontheffing moet worden gereguleerd. De vrijstelling levert geen maatwerk. Dit is niet te rijmen met het uitgangspunt van bescherming van individuele dieren. De maatregel leidt niet tot inventief oplossen van problemen. Immers, als de bescherming van dieren opzij wordt gezet en afschot snel mogelijk wordt gemaakt, is er geen stimulans om tot een slimme, diervriendelijke oplossing te komen. Daarnaast moet het doden van dieren altijd maatwerk zijn en als laatste redmiddel worden ingezet. De vrijstelling is een grofmazig instrument dat ook ingezet kan worden als er geen dreigende schade is. Indieners zijn van mening dat het onwenselijk is om dieren te doden zonder noodzaak. Ten derde is er geen degelijke rechtsgang mogelijk tegen een vrijstellingsverklaring, maar wel tegen een ontheffing. De diverse ontheffingen die zijn vernietigd door de rechter dienen niet gerepareerd te worden door er vrijstellingen van de maken en de toets van de rechter te voorkomen, maar door de onderbouwing (indien mogelijk) te verbeteren

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL

De **VOORZITTER**: Het amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): En het heet aan verjaging ondersteunend afschot, dus je verjaagt en ter ondersteuning schieten. Het inzetten van een lokfluit is daar natuurlijk volstrekt mee in tegenspraak.

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Voorzitter, van ontheffing naar vrijstelling. D66 hecht heel erg aan het ultimum remedium vereiste, zeker gezien het feit dat grondeigenaren hun vrijstelling moeten gebruiken om schadeloosstelling te krijgen. Dat kan vanuit dit beleid een perverse prikkel zijn en kan naar het middel van doden gegrepen worden. In de commissie hebben GS aangegeven dat het ultimum remedium nog steeds als uitgangspunt geldt en dat grondeigenaren eerst gebruik moeten maken van preventieve maatregelen. Daarmee zijn wij voorlopig gerustgesteld, maar wij willen dit graag monitoren. Dan wil ik graag aanhaken bij het amendement van het CDA en de VVD dat bij de vorige verordening is ingediend, en dat gaat over het monitoren van het verjagen van diersoorten. De gedeputeerde geeft aan mee te kunnen gaan met het cijfermatig onderbouwen van het monitoren van de preventieve maatregelen, maar dat kan toch niet betekenen dat er geen monitoring meer bestaat, want in onze ogen zou je dat wel moeten doen al is het maar in categorisering, zodat je in ieder geval een indicatie hebt van welke preventieve maatregelen je hebt gedaan of dat de handeling zo beschreven wordt dat je weet of daar het doel van gehaald wordt. Dat is een verduidelijkende vraag.

Mevrouw **KONING** (CDA): Ter interruptie. Het amendement zegt dat alleen het woord ‘cijfermatig’ wordt geschrapt, dus er moet wel degelijk aangegeven worden wat ze gedaan hebben, maar ze hoeven niet precies te tellen hoeveel dieren.

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Ik zou daar toch inhoudelijk een geruststellende uitleg van de gedeputeerde over willen hebben, omdat die monitor tot op heden altijd in cijfermatigheden gedaan werd. Wij willen de geruststelling hebben dat wij een juist beeld zullen kunnen hebben van welke preventieve maatregelen op welke manier genomen worden.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter, interruptie. Ik ken D66 als een partij die staat voor de rechtsstaat en voor de toegang van mensen tot de rechter. Nou worden heel veel diersoorten die nu bestreden worden met een ontheffing, met een vrijstelling bestreden. Een ontheffing is een besluit in het kader van het bestuursrecht en daartegen kan een rechtsgang ingesteld worden. Dat hebben wij ook gezien, want er is een aantal onderuitgegaan. Vrijstelling kent die mogelijkheid niet. Daarmee is dit dus een inperking van de rechtsbescherming van mens en dier. Is D66 daar blij mee?

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Is D66 daar blij mee? Op die manier hebben wij er niet naar gekeken. Het gaat ons om de doelstellingen en effectiviteit van het beleid. Dit gaat mij te ver om het bij de verordening over de rechtsgang te hebben. U heeft mij getroffen in de debatten over de rechtsgang en op het moment dat het aan de orde is, dan zullen wij daar graag op ingaan.

Gedeputeerde **BOND**: Voorzitter. Ik zie het amendement zo verschijnen. Ik ben wel blij dat de heer Van Liere in zijn betoog niet de gedeputeerde noemde, maar bij de uitvoering van GS noemt hij ons wel, maar volgens mij heb ik in eerste termijn al aangegeven hoe wij daarin zitten en hoe wij dat samen met PS voor ogen hebben. Dan de inbreng van mevrouw De Groot. Ik weet niet hoe het in de gemeenten gaat, maar ik weet wel hoe het in de provincie gaat. Dat gaat niet zomaar en ik kan u tal van dossiers noemen waarin het inderdaad zo was dat de bescherming die wij op onze natuur en landschap hebben, behoorlijk invloed heeft gehad op RO-beslissingen. Nogmaals, ik herken dat niet. Dan komen wij bij het CDA en de discussie over de lokfluit. Het CDA vraagt wat op dit moment mogelijk is. Wij hebben dit op dit moment niet in onze vergunningen en ontheffingen staan, omdat wij daar een tijdje geleden door een rechter op teruggefloten zijn. Wij wachten af wat er gebeurt in Zuid-Holland, want daar is inmiddels een procedure gestart op dat onderdeel en dat volgen wij ook. Het is wel een interessante optie voor populatiebeheer, maar je krijgt het tegenovergestelde effect bij schadebestrijding, want dan lok je ze juist naar een veld toe en krijg je precies wat je niet wilt. Het is een middel dat je niet over de volle breedte kunt toepassen. Het is er wel een die wij op dit moment verkennen en onderzoeken en wat er juridisch mogelijk is om dat toe te passen, maar dan koppel ik het een-op-een aan populatiebeheer en dat is wat wij goed in de gaten houden. Dus wat is er op dit moment mogelijk? In Noord-Holland zijn wij heel voorzichtig met het onderuitgaan van vergunningen en ontheffingen die wij afgeven en die fout willen niet weer maken en daarom volgen wij heel goed wat er in Zuid-Holland gebeurt. Dan de meeuwen. De Raad van State heeft inderdaad een uitspraak gedaan waarin zij toestaan dat gemeenten een onderzoek doen en dat onderzoek wachten wij natuurlijk in spanning af. Dan kan het best zo zijn dat de gemeenten een aanvraag gaan doen met als onderbouwing de uitslag van het onderzoek. Dat wachten wij dus af en dan nog moet je naar het landelijke regiem kijken als het gaat om de landelijke vrijstellingslijst, want daar hebben wij het met name ook over. Dan de PvdD en de vrijstellingen. U noemt bijvoorbeeld niet datgene waar Noord-Holland het heel goed doet, zoals bij de winterrust. Dan gaat u zo zitten, maar het is wel zo.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter, die noemde ik niet en dat had ik inderdaad moeten doen. De winterrust staat opgenomen in de vrijstelling.

Gedeputeerde **BOND**: Ik zal er nog een paar noemen. Het uur voor en het uur na zonsondergang, die noemt u ook niet en ook niet dat er voorafgaand aan een uitvoering altijd gemeld dient te worden dat wij in Noord-Holland 100% controle hebben op de meldingsplicht, dus voordat tot ondersteunend afschot mag worden overgegaan, moeten twee preventieve middelen worden ingezet. De provinciale handhavers controleren dat op grond van de 100% meldingsplicht die wij in Noord-Holland hebben en dan is het ook nog altijd gekoppeld aan een gewas en de vrijstelling mag alleen gebruikt worden in de periode dat dat gewas kwetsbaar is en alleen op het schadeperceel en het naastgelegen perceel. Dus de voordelen van de vrijstellingslijst los van alles

wat wij doen, noemt u allemaal niet. Ik heb het net tegen de SP gezegd en ik zeg het nu ook tegen u en GL, ik ontraad dit amendement, want u vergeet al de verplichtende maatregelen die er zijn voorafgaand aan het gebruik van een vrijstelling. Wat u suggereert is dat je met een vrijstelling vervolgens alles mag doen, maar dat klopt dus niet. Het voordeel van deze vrijstellingslijst is dat er minder schade zal optreden, omdat een agrariër met een vrijstelling sneller kan optreden. Ze kunnen veel sneller acteren op het melden van schade en daarnaast scheelt het ongelofelijk veel administratieve lasten van zowel de jagers, de FBE als de provincie. Daaraan voorafgaand moet je de hele trits doorlopen die ik net noemde, dus vrijstelling wil niet zeggen dat het vervolgens vrij is. Nee, daar gaat een hele trits aan vooraf waar je aan moet voldoen voordat je daar gebruik van kunt maken. Dan nog een keer de cijfermatige onderbouwing, waar D66 naar vraagt. Ik verwijs even naar het voorbeeld dat ook in de commissie werd gegeven van de teler die regelmatig ganzen wegjaagt met een quad. Dat is op zich een middel wat effect lijkt te hebben. Als het gaat om de rapportages over de effectiviteit van de toegepaste preventieve en alternatieve middelen, die blijft staan. Daar wordt niet aan gemorreld. Alleen wij zijn nou juist bang dat als je cijfermatig toevoegt, je inderdaad wel iets vraagt wat bijna niet te doen is, want dan zou hij elke keer moeten noteren hoeveel vogels er wegvliegen naar aanleiding van. Het gaat ons erom dat het effect is dat ze wegvliegen en dat hij aantoont wanneer hij het inzet op welke plek en wat het effect is. Dan denk ik dat je met het woord ‘cijfermatig’ nou juist het tegenovergestelde bereikt, want dan denkt iemand, ik begin hier niet aan, dit gaat me te veel tijd en inzet kosten. De eisen van de effectiviteit en de monitoring daarvan blijven er keihard in staan.

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Interruptie. U zei eerder bij de vorige spreekbeurt dat u het cijfermatig schrappen overneemt, maar in de ogen van de PvdA is dat nou juist iets dat je kunt hanteren om dit hele zicht te krijgen op hoeveel dieren er worden verjaagd en waar je later je beleid op afstemt. Wij vinden het juist goed dat het cijfermatige erin staat. Je kunt een semantische discussie voeren over wat cijfermatig nou precies is en wij snappen heel goed dat je niet het verschil tussen 45 of 47 ganzen kunt zien, maar het is wel zo dat cijfers over tellen en rekenen gaan maar ook over kwantificeren, ordenen, concluderen en correleren. Dat is voor ons juist heel belangrijk, dus wij zouden zeggen, hou het erin, en daarom willen wij het amendement toch in stemming brengen.

De **VOORZITTER**: Dat gebeurt sowieso.

Gedeputeerde **BOND**: Dat is niet aan mij. Alleen waar ik in meega als het gaat om de praktijk, de uitvoering en willen wij nou niet heel veel nieuwe innovatieve maatregelen inzetten in het veld als het gaat om verjaging, stel dat wij binnenkort die proef gaan doen met die laser waarvoor wij op dit moment met het onderzoek bezig zijn voor technische goedkeuring, dan vraag ik mij af of iemand wel mee gaat doen als hij elke keer bij het gebruik moet tellen hoeveel vogels er wegvliegen. Mij gaat het erom of ze wegvliegen, wat het scheelt in de schade en dan krijg ik toch de gegevens die ik nodig heb, om te kijken of dat middel werkt. Waar gaan ze naartoe, heeft het langdurig effect, hoe zit het met het herhalingseffect, wennen zij eraan ja of nee en dan haal ik toch mijn doel.

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Daar heeft u gelijk in, maar de schade bereken je wel. Het gaat erom, dan herhaal ik mijn woorden van daarnet, om het dossier op te bouwen om daar later met de FBE beleid te kunnen maken, of beleid, uitvoering te kunnen geven aan uw beleid.

Gedeputeerde **BOND**: Ik ben bang dat je het tegenovergestelde effect krijgt als je dat cijfermatige erin laat staan, omdat dat precies een drempel zou kunnen zijn, want dat zorgt nogal voor wat administratie, terwijl het gaat om het effect van het middel dat je inzet, veel meer in groter verband. Vandaar dat ik het amendement ondersteun. Ik denk dat je dan meer deelnemers krijgt dan innovaties in het veld.

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): Voorzitter, in de richting van mevrouw Jellema. Een van de preventieve maatregelen is een knalapparaat neerzetten. Om ganzen te verjagen investeert de tuinder daarin. Moet hij daar dan de hele dag een mannetje bijzetten om te kijken of die ganzen nou wel of niet opvliegen als dat ding knalt? Het is praktisch gewoon lastig uitvoerbaar. Je rijdt in de schemering met een laser, want dan werkt hij het beste en dan is het heel lastig om te zien hoeveel ganzen er precies opvliegen. Dat moet je 's ochtends en 's avonds doen en dan moet je dat doorgeven aan de provincie. Wat denkt u nu, dat dit gaat helpen om preventieve maatregelen in te zetten?

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Volgens mij ridiculiseert u de boel nou. Het gaat erom dat je, je bent aan het verjagen en dan moet je weten als provincie omdat je daar je beleid volgend jaar weer op moet afstemmen, of dat nou om heel veel of minder ganzen of konijnen gaat, dat je kunt afstemmen met elkaar of dat bijvoorbeeld om tientallen, honderdtallen of duizendtallen gaat. Laat er wel enige vorm van cijfermatigheid inzitten, want anders kunnen we met zijn allen op geen enkele manier de vinger aan de pols houden.

Mevrouw **KONING** (CDA): Ook naar mevrouw Jellema. U had het er net over dat wij die cijfers nodig hebben voor de schade-uitkering, maar dit gaat over de preventieve maatregel. Misschien haalt u twee dingen door elkaar.

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Maar dan ondersteunt u mij, want als de preventieve inzet helpt, dan kun je zeggen, ik heb er wel honderd of duizend konijnen mee verjaagd, dus het komt ook jouw kant op.

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Ik gooi het even over een andere boeg. Onze fractie twijfelt heel erg omdat voor ons heel belangrijk is dat het beleid op gekwantificeerde eenheden gebaseerd is. Ik snap hoe moeilijk dat cijfermatige is, maar een gekwantificeerde eenheid, zoals veel, weinig, dat je dat van tevoren benoemd, lijkt mij niet zo heel erg moeilijk om dat daarin te voegen.

Gedeputeerde **BOND**: Ik heb met belangstelling het duale debat gevolgd, maar ik blijf bij mijn advies en bij mijn beantwoording.

Tweede termijn

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Voorzitter, misschien heb ik niet zo heel goed geluisterd maar ik denk van wel, want mijn collega zegt dat ik altijd op zit te letten. Volgens mij is de gedeputeerde helemaal niet ingegaan op de ruimtelijke ingrepen. En dat wil ik graag alsnog even horen.

De **VOORZITTER**: Dat heeft hij inderdaad wel gedaan.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter. Ik had het net al even gecorrigeerd, maar waar ik zei 'gehele jaar' had natuurlijk moeten zijn 'het gehele jaar met uitzondering van de periode tussen 1 november en 1 maart'. Dat wil ik de gedeputeerde meegeven. Ik heb wel meer niet genoemd, omdat ik dat nou niet echt een heel sterk argument vond. Er mag inderdaad niet 's nachts geschoten worden, maar dat heeft natuurlijk weinig met de bescherming van dieren te maken. De gedeputeerde heeft ook een aantal zaken niet genoemd, bijvoorbeeld de rechtsbescherming van mens en dier. Sterker nog, hij zegt: jagers kunnen sneller optreden. Tja, hoe zou dat nou komen? Omdat die bescherming afneemt. Daarom handhaven wij ons amendement.

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Voorzitter. Toch nog even terugkomend op het amendement van het CDA. Geen cijferfetisjist, maar wel de partij van controleerbaarheid en daarom hebben wij toch wel erg behoefte aan gekwantificeerde eenheden opnemen. De uitleg van cijfermatig kunnen wij begrijpen, maar er moet een vorm van controleerbaarheid inzitten en daarom de oproep om te kijken of wij een gekwantificeerde eenheid kunnen benoemen, veel, weinig, gemiddeld die vooraf bepaald is.

Gedeputeerde **BOND**: Ik heb in eerste termijn duidelijkheid geboden en uitgebreid antwoord gegeven aan de PvdD. Ik heb inderdaad wel antwoord gegeven, mevrouw De Groot, maar u was in gesprek.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Mijn verontschuldigingen.

Gedeputeerde **BOND**: U had het over uw ervaringen binnen de gemeente en mijn ervaringen binnen de provincie vanaf 1999 en bij ons gaat het echt wel anders bij beschermde soorten bij een project waar wij bij betrokken zijn. Wij staan hier in de Staten van Noord-Holland, dus ik heb die angst niet. Tot slot, nog een keer, ik denk dat er genoeg borging zit dat wij de monitoring op een goede manier doen. Mocht het amendement het niet halen, dan moeten wij in commissie- of Statenverband afspreken hoe wij dat kwantificeren. Vervolgens moet je het controleren en daar zit volgens mij ook nog een stukje moeilijkheidsgraad. Wat spreek je nou van tevoren met elkaar af als je die middelen inzet. Ik heb u in eerste termijn en ook in het debat verteld dat er volgens mij genoeg waarborgen inzitten om dat goed te monitoren, maar als u echt een kwantificering wilt, dan moeten wij het daar wel met elkaar over hebben, want ik heb er vervolgens weinig zin in om daarna aan tafel te zitten en te horen dat ik het niet goed gekwantificeerd heb, want daar ligt precies het probleem. Ik vind het cijfermatige deel het lastigste, ik vind de andere onderdelen in

het artikel heel goed te monitoren. Maar draagvlak in het veld om het te gaan doen, is voor mij ook een belangrijk argument.

De **VOORZITTER**: Ik ben voornemens dit agendapunt af te maken en daarna te gaan schorsen voor de dinerpauze.

c. Verordening Tegemoetkoming schade

De heer **VAN LIERE** (PvdD): De PvdD steunt de gedachte dat buitenproportionele schade door in het wild levende dieren wordt vergoed. Een boer kan gewoon pech hebben en een groot deel van de oogst zien mislukken. Daar hoeft hij van de PvdD niet alleen voor te staan. Maar dit college maakt met deze gedachte door de onderliggende beleidsregels een grote Sinterklaasverordening. Op geen enkele wijze wordt de landbouwsector enige verantwoordelijkheid toegeschreven. Onbegrijpelijk dat de VVD akkoord gaat met een extra regel om extra geld weg te sluizen naar ondernemers die zelf door intensivering van de landbouw een ideaal ganzengebied hebben gecreëerd. Maar misschien mag dat geen verbazing wekken na het subsidiëren van boeren voor het produceren van minder melk, nadat de melkveehouders, opgejut door LTO en boerenbanken, hun eigen markt hebben oververzadigd ten koste van het milieu, ten koste van dieren en dankzij de VVD, ook ten koste van de belastingbetaler. Dieren lijken wel alle rekeningen te moeten betalen. Zelfs in gevallen dat zonneklaar is dat afschot zinloos is, de boer zelf niet wil schieten, dan eist de provincie dat de trekker wordt overgehaald. Dit blijkt uit de voorwaarden voor de tegemoetkoming. De PvdD vindt dat boeren die investeren in diervriendelijke alternatieven om schade te voorkomen, niet gestraft mogen worden. Door dit soort verplichtingen wordt de innovatie waar de PvdA eerder zo lovend over sprak, ondermijnd. Daarom de volgende motie.

Motie 49/03102016
Niet verplicht doden voor tegemoetkoming schade

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Constaterende dat:

- *In artikel 4 van de beleidsregel is opgenomen dat Gedeputeerde Staten een tegemoetkoming slechts verlenen indien en voor zover naar hun oordeel de aanvrager de schade niet had kunnen voorkomen en beperken door het treffen van maatregelen of inspanningen waartoe hij naar eisen van redelijkheid en billijkheid was gehouden;*
- *Eén van de maatregelen of inspanningen ter voorkoming of beperking van schade het doden van dieren betreft (impliciet in lid 2 c en lid 3 c).*

Overwegende dat:

- *Van belang is dat de grondgebruiker zelf al het mogelijke dat in redelijkheid van hem kan worden verwacht, heeft ondernomen om schade zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken;*

- *Voor schadeveroorzakende diersoorten dient de grondgebruiker tijdig een ontheffing krachtens artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.8, eerste lid of een toestemming krachtens artikel 3.17, vierde lid van de wet aan te vragen ten behoeve van zijn jachthouder om die diersoorten te doden;*
- *Het doden van dieren niet altijd effectief is.*

Van mening dat:
Het doden van dieren zonder dat effectiviteit evident is, niet vereist mag worden als voorwaarde voor tegemoetkoming in de schade.

Gehoord de discussie, verzoeken het college van GS:
De beleidsregel zo te wijzigen dat het doden van dieren niet verplicht wordt gesteld voor een tegemoetkoming in de schade

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **KONING** (CDA): Interruptie. Ik wil aangeven dat ik van mening ben dat de heer Van Liere een soort toneelstukje opvoert en allerlei onwaarheden vertelt en ik wil vragen of hij dat niet meer wil doen.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter. U krijgt van mij de enige en onverdeelde waarheid en als u daar niet mee om kunt gaan, dan is dat eerlijk gezegd niet het probleem van de PvdD. Ik snap dat het CDA een andere visie heeft, maar het beleid van het CDA heeft ons wel gebracht waar wij nu zitten, een groene woestijn op het platteland, boeren die knokken tegen faillissement, 50 boeren per week die stoppen, het is nogal wat.

Gedeputeerde **BOND**: Volgens mij moet ik nog ingaan op de motie Tegemoetkoming schade die nog rondgedeeld gaat worden. De strekking van de motie, roepen GS op om de beleidsregels op een dusdanige manier te wijzigen dat het doden van dieren niet verplicht moet worden gesteld voor een tegemoetkoming in de schade. Dat oogt en leest charmant, maar zal waarschijnlijk leiden tot een hogere kostenpost. Dat is de reden – en ik zie u ook ja knikken – want zonder afschot zullen schadegevallen zeer serieuze vormen aan gaan nemen, nog veel meer dan nu. Wij zien nu al dat door het te lang achtereen gebruiken van bepaalde preventieve middelen, dieren daar niet meer op reageren door gewenning, dus je moet echt afwisselen. Een andere belangrijke vind ik ook dat je de prikkel voor agrariërs in de tegemoetkoming wegneemt, want die kunnen gewoon achteroverleunen want die krijgen de schade toch wel betaald. Die prikkel is juist heel belangrijk als het gaat om bijna 5 miljoen euro alleen aan ganzenschade in Noord-Holland. Verder hebben wij ook in IPO-verband met elkaar afgesproken dat wij met name over dit soort hoofdlijnen uniforme beleidsregels met elkaar proberen af te spreken en dit is er daar een van.

Als wij hier als Noord-Holland als enige van zouden afwijken, dan krijgen wij een significant andere koers dan de rest van het land, en dat ontraad ik. Vandaar dat ik u deze motie ontraad.

d. Verordening Natura2000-gebieden

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Voorzitter. Ik wil het hebben over beweiden en bemesten in Natura2000-gebieden. Wij kunnen ons verenigen met de PvdD, dat bleek ook al in de commissie. De veestapel in Nederland is de laatste jaren erg gegroeid, er is mestoverschot en Natura2000-gebieden zijn kwetsbaar voor alle aantastingen. De SP wil de vrijstelling van beweiden en bemesten niet voortzetten en zal daarom instemmen met moties en amendementen die op dat punt worden ingediend. Volgens mij ligt er een van de PvdD en GL, denk ik.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter. In de verordening Natura2000 wordt bemesten vrijgesteld, terwijl bemesting significant negatieve effecten op Natura2000-gebieden heeft. De PvdD betwijfelt of dit juridisch wel mag, maar is sowieso van mening dat PS dit niet moeten willen. Daarom het volgende amendement.

Amendement 20/03102016
Bemesten zonder vergunning

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Besluiten in bovengenoemde verordening:
Artikel 2 lid 1 sub b te schrappen.

Toelichting
In de wet is het verboden zonder vergunning projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen (art. 2.7 Wnb). Artikel 2 lid 1 sub b van de Verordening Natura 2000-gebieden maakt het mogelijk dat voor het op of in de bodem brengen van meststoffen geen vergunning nodig is. Nederland kent als gevolg van een grote veestapel een mestoverschot dat zorgt voor een overmatige uitstoot van ammoniak en broeikasgassen en voor grote schade aan natuur en milieu. In het bijzonder kwetsbare habitats kunnen met deze vrijstelling ernstig beschadigd worden, omdat het toegestaan wordt om mest in de nabije omgeving van bijvoorbeeld het kwetsbare veenmosrietland te injecteren. Via het grondwater komt dit snel in de natuur terecht en is veel provinciaal gefinancierd beheerwerk zinloos. Overwegende dat Natura-2000 gebieden extra beschermd moeten worden tegen de negatieve gevolgen van bemesting wensen indieners artikel 2 lid 1 sub b te schrappen

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL.

De **VOORZITTER**: Het amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Wij maken ons wel wat zorgen over de bescherming van Natura2000-gebieden, niet zozeer door bemesting via beweiding, maar meer in breder verband, want alle ontwikkelingsruimte die wordt uitgegeven in het kader van de PAS is gebaseerd op de verwachte opbrengst van de toekomstige uitstoot van stikstof. Daar heeft dit alles mee te maken. Allerlei brongerichte maatregelen die genomen moeten worden, zijn vrijwillig en het is wat ons betreft zeer de vraag of dit daadwerkelijk gaat werken. Daarom een iets bredere vraag aan GS. Kunt u ons toezeggen dat u met regelmaat inzicht wilt geven in de uitvoering van de PAS-maatregelen en de feitelijke ontwikkeling van de stikstofdepositie?

Gedeputeerde **BOND**: Op de laatste vraag van de heer Klein kan ik sowieso ja antwoorden, want dat wordt jaarlijks of zelfs nog meer dan jaarlijks gemonitord, omdat daarmee het AERIUS-systeem wordt gevoed op basis waarvan de ontwikkelruimte wordt berekend. Dat is eigenlijk een ongoing proces, ook voor de provincies, dus ja, daar krijgt u regelmatig de update van. Dit is het amendement bemesten zonder vergunning.

De **VOORZITTER**: De heer Klein over het vorige punt denk ik.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Inderdaad. Gaat dat ook over de feitelijke meetwaarden? Is dat alleen een papieren of computerwerkelijkheid of gaat de rapportage ook over wat er feitelijk gebeurt met de stikstofdepositie in Noord-Holland?

Gedeputeerde **BOND**: Jazeker, het heet ook de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) en die gaat vind ik, soms te veel in detail, maar zo gedetailleerd is hij wel. Bemesten zonder vergunning. Voor een groot deel gaat het om bestaand gebruik en voor een groot deel vergunningvrij. Dat is natuurlijk ook weer niet helemaal zo. Wat de heer Van Liere hier suggereert, dat is niet gewijzigd als het gaat om de referentiedatum van 2004 en ook belangrijk ook voor de PvdD, ecologisch is onderbouwd dat dit bestaand gebruik geen negatieve effecten heeft, met name in de beheerplannen Natura2000. Dat is een, dat ligt er. Als je dit zou doen, dan ontstaat er voor de landbouw een situatie die echt onuitvoerbaar wordt in de praktijk, want als deze vrijstelling niet zou gelden, dan moet je nagenoeg op perceelsniveau bijhouden hoe de bemesting eruitziet en hoe dat in het referentiejaar is gewijzigd. Dat zou een enorme lastenverzwaring betekenen. En wat ik het meest zware argument vind, de regelgeving voor mest is zo opgesteld dat in de toekomst geen sprake kan zijn van toename van bemesting, zodat de ecologische doelen in gevaar komen. Dat hebben wij met elkaar afgesproken, ook landelijk. Dit amendement is niet alleen overbodig, maar ik ontraad het om die reden ook omdat het enorme effecten zal hebben voor de landbouw in Noord-Holland en het levert geen positieve effecten op voor de Natura2000-doelen.

De **VOORZITTER**: Geen tweede termijn meer? Geen behoefte meer.

e. Verordening Houtopstanden

De **VOORZITTER**: Ik zit even voor een lastig dilemma, want mij was gemeld dat in de commissie NLM was aangegeven dat dit onderdeel als een hamerstuk gezien mocht worden, maar er zijn wel een aantal woordmeldingen. Beide kan niet waar zijn.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Er ligt een amendement.

De heer **KRAMER** (GL): Ik heb een amendement ingediend samen met de PvdD, ik neem aan dat ik dan het woord krijg.

De **VOORZITTER**: U staat er nou juist niet op, maar ik schrijf uw naam erbij. Het gaat mij om het punt dat in de commissie de conclusie was getrokken dat het een hamerstuk was en dat blijkt niet het geval te zijn.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Voorzitter. Kwestie van veranderende inzichten denk ik. Naast alle ongetwijfeld goed bedoelde keuzes voor een breder spectrum aan natuurdoelen daar waar het gaat om bos, is het erg belangrijk hierover een goede dialoog te voeren met de inwoners en zo nu en dan ook eens voor hen te zwichten. Toestanden zoals in het Goois Natuurreservaat moeten niet meer voorkomen. Ook steunen wij het amendement van GL en de PvdD – die is van tevoren rondgestuurd – met betrekking tot het terugbrengen van de vrije kap van 5 ha naar 10 are en dit ook om het bos zoveel mogelijk te beschermen.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): De Boswet is een groot succes geweest. Het areaal bos is na de invoering van deze wet niet meer gekrompen. Dat is een goede zaak, want bossen zijn belangrijke natuurgebieden en mensen houden van bossen. Dat merken we telkens als een bos weer gekapt moet worden in het kader van zogenaamde vooruitgang. Voor de PvdD is het cruciaal dat goed gemonitord wordt dat het areaal bos in deze provincie niet kleiner wordt door menselijk handelen. De Boswet voorzag hierin. Hoe gaat het college de ontwikkelingen van het bosareaal in beeld brengen? Er zijn ook houtopstanden die wel onder de huidige Boswet vallen, maar geen onderdeel zijn van de huidige of toekomstige Ecologische Hoofdstructuur. Het mag niet gebeuren dat deze bossen stilletjes verdwijnen. Hoe gaat deze ontwikkeling gevolgd worden?

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Voorzitter. Ik heb de behoefte om over de verordening Houtopstanden nog iets op te merken, omdat er een aantal bepalingen in de wet opgenomen zijn en een daarvan is dat PS bij verordening regels kunnen stellen over de melding bedoeld in het eerste lid en dan refereer ik aan artikel 4.2.2. Dat gaat met name over het verlenen van vrijstelling voor het kappen. U heeft in de verordening opgenomen dat het bij uitdunnen mogelijk is om daar een extra toets in te bouwen als het gaat om meer dan 0,25 ha. Tegelijkertijd geeft u vrijstelling waar het gaat om het realiseren van een ander beheertype dat u door middel van het Natuurbeheerplan aan ons heeft voorgelegd. Dat is in kaart gebracht in de ambitiekaart. Ik heb naar aanleiding van deze verordening het Natuurplan nog een keer goed doorgespit om te kijken of het antwoord geeft en mogelijkheden voor ons als Staten biedt om voor veranderende

natuurtypen en het kappen een toets te doen. Ik was bijzonder teleurgesteld, omdat ik dat in het hele Natuurbeheerplan niet terug kon vinden en ook de ambitiekaart geeft niet duidelijk aan wat nou de verandering in ambitie is en wat daarvan de consequenties zijn. Je wilt natuurlijk voorkomen dat hetgeen bij GNR gebeurd is, nog een keer gebeurt, dus je wilt vooraf sturen. Volgens ons zou dat via het Natuurbeheerplan zijn, maar ik zou u willen verzoeken om in de commissie met elkaar te spreken over wat wij verwachten van het Natuurbeheerplan en wat daarin moet staan om vooraf met elkaar die politieke discussie te kunnen voeren. Op dit moment is dat niet mogelijk, dus wat ons betreft, ik vind het heel erg lastig want ik vind het op deze manier niet een zorgvuldige behandeling van de verordening en dat is met name gekomen door voortschrijdend inzicht en de moties die intussen verspreid zijn. Ik ben heel erg benieuwd naar de reactie van GS.

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): Voorzitter, bos wordt onder andere omgevormd ten behoeve van de realisatie van zogenaamde natte natuur en daar zijn de ganzen dan weer dol op, mijnheer Van Liere, dus dat kan ook een van de oorzaken zijn van het ganzenprobleem. Maar wij hebben het nu over de verordening Houtopstanden en in de commissie heeft de VVD vragen gesteld over artikel 6a., het kappen van verjongingsgaten. De gedeputeerde gaf aan dat er een maximum van 0,25 ha is toegevoegd, zodat de verordening ervoor zorgt dat er geen hele grote verjongingsgaten ontstaan. In relatie tot vragen die door eerdere sprekers zijn gesteld over het GNR, hebben wij met name moeite met onderdeel 6.b. In de toelichting stellen GS dat met name artikel 6, onderdeel b, meer ruimte biedt voor dynamiek dan de Boswet. Om die ruimte niet zoals hier wordt voorgesteld, geheel onbeperkt te laten worden met als enig controlemiddel het Natuurbeheerplan, stellen wij voor aan dit artikel een maximum oppervlakte van 5 ha toe te voegen. Wij overwegen hiertoe een amendement in te dienen. Graag horen wij de mening van de gedeputeerde hierover. Wij hebben in de discussie over de plannen van de GNR gezien dat een goede communicatiestrategie belangrijk is, maar ook dat uiterste zorgvuldigheid is geboden bij een dergelijke omvorming. Wij vroegen ons af of je de verantwoordelijkheid hiervoor uitsluitend bij de terrein beherende organisatie, in dit geval het GNR, moet neerleggen. De 5 ha is gekozen, omdat het wel werkbaar moet blijven. Dat brengt mij bij het slot van mijn betoog. Wij vragen aandacht voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de regelgeving.

De heer **KRAMER** (GL): Voorzitter. Ik wil een amendement indienen, omdat er in de commissie een aantal vragen zijn gesteld die niet meer in de commissie beantwoord konden worden. Zelfs vandaag heb ik van de heer Bond nog een aanvullend antwoord gekregen over deze kwestie. Vandaar. Het gaat over artikel 2.2 waarin de bevoegdheid van GS om een kapverbod in te stellen, wordt uitgebreid naar geknotte populieren en wilgen. Wat volgens ons het geval is, is dat in het eerste lid van dat artikel waarnaar verwezen wordt, niet echt duidelijk is waar het over gaat. Wij hebben een amendement dat erop neerkomt om in dat artikel precies te zeggen waar het om gaat. Dat artikel luidt als volgt. Het oude artikel waarnaar verwezen wordt, dus de verwijzing verdwijnt. Dan komt er te staan: “GS kunnen het vellen van houtopstanden en geknotte populieren of wilgen telkens voor vijf jaar verbieden ter bescherming van bijzondere natuur- of landschapswaarden.” Dat is volledig in overeenstemming met de wet. Eigenlijk worden houtopstanden daar al geregeld op dezelfde wijze als het hier staat, maar die wilgen en

populieren worden uitgezonderd in de wet met de mogelijkheid dat de provincie dat er weer inbrengt. En dat is wat gebeurt in het eerste lid van dat artikel en het moet duidelijk zijn dat beide, de houtopstanden en populieren en wilgen – of zeggen waaronder de populieren en wilgen dat maakt mij niet uit – vallen onder die bevoegdheid. Daarmee wordt verwezen naar een definitie in de wet over houtopstanden en over die definitie was verwarring en dat heeft te maken met de 5 ha en in de wet staat een andere definitie en die volgen wij.

Amendement 21/03102016
Houtopstanden

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016.

Besluiten in bovengenoemde verordening:
Artikel 2.2 te schrappen en te vervangen voor: "Gedeputeerde Staten kunnen het vellen van houtopstanden en geknotte populieren of wilgen telkens voor vijf jaar verbieden ter bescherming van bijzondere natuur- of landschapswaarden".

Toelichting:
De verwijzing naar het eerste lid kan aanleiding geven tot misverstanden, omdat houtopstanden daar niet expliciet worden genoemd. Door deze verwijzing te schrappen wordt automatisch verwezen naar de definitie van houtopstanden in de wet

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL

De **VOORZITTER**: Het amendement maakt onderdeel uit van onze beraadslagingen.

Gedeputeerde **BOND**: Voorzitter. Met de ambitiekaart, waar de VVD en D66 vragen over gesteld hebben, kunnen wij op basis van natuurtype wel degelijk controle uitoefenen op de verandering in de ambitie. Ik zeg u toe dat wij in een vervolgsessie in de commissie verder met elkaar kunnen bespreken hoe wij jaarlijks omgaan met de vaststelling van het Natuurbeheerplan – want daar gebeurt het – en de rol van de bossen daarin. Dat voorstel deed D66, maar ik hoorde dat ook bij de VVD terug. Ik stel voor om dat zo met elkaar te gaan doen. Als je kijkt naar de vrijstelling van de verordening, dan zitten er nog een aantal andere zaken als het gaat om de ambitiekaart in relatie tot het Natuurbeheerplan, want natuurlijk, GS en PS stellen elk jaar het Natuurbeheerplan vast en daarin wordt op basis van de aanpassingen van de terrein beherende organisaties duidelijk welk voornemen men heeft over de hoeveelheid te kappen bossen. Die van het GNR stonden daar ook in. Maar ik kan mij voorstellen dat je dat als Statenlid ook weleens een keertje kan ontgaan. Ik wil er nog aan toevoegen dat ik in het overleg met de groene partners over dit soort projecten hen erg op het hart zal drukken om een communicatieplan op te stellen, zeker als het gaat om een omvang zoals in het Goois Natuurreservaat waarom je dat doet. In dit geval was dat trouwens gewoon omdat wij een natuurdoel wilden halen, namelijk de heide. Dan moet je dat wel uitleggen en dan nog vind ik dat je er als Staten met elkaar over moet praten, het is wel

een natuurdoel dat wij samen hebben afgesproken, maar willen wij het nog als het ten koste gaat van een dergelijk areaal. Dat is de discussie die je volgens mij moet voeren. De VVD maakt opmerkingen over het oppervlak van 5 ha, maar dat is arbitrair en die is klein. Als je kijkt naar het kader van de ambitiekaart van het Faunabeheerplan, dan zitten wij al heel snel op oppervlaktes die groter zijn dan 5 ha. Wat je daarmee bereikt, is denk ik het tegenovergestelde van wat u wilt als VVD, je gaat namelijk een enorm stuk bureaucratie toevoegen aan iets wat al heel erg bureaucratisch is, want nogmaals, het gaat niet zomaar. Een andere die ik nog wil toevoegen, is dat wij vertrouwen hebben in onze terrein beherende organisaties die heel veel expertise hebben op dit gebied als het gaat om houtopstanden en de balans in zo'n gebied, maar ook de natuurdoelstellingen worden door de TBO's – hun handtekening staat ook onder ons Natuurbeheerplan – voorbereid met soms nog extra aandacht voor de communicatie.

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): U zegt dat 5 ha een klein gebiedje is, maar ik denk dat je op 5 ha best een behoorlijk stukje natuur kunt omvormen. Dan heb je meteen al enig inzicht in de effecten en bij het GNR leg je de verantwoordelijkheid alleen bij de terrein beherende organisaties voor een heel groot stuk natuur en dus ook de verantwoordelijkheid over de communicatie richting de inwoners, alles. Dus eigenlijk zeg je, zolang een terrein beherende organisatie het beslist, is het goed en als een agrariër twintig wilgen op zijn land wil kappen, dan gaan we even kijken of het allemaal wel kan.

Gedeputeerde **BOND**: Dat is niet wat ik zeg. U gooit er nu twee op een hoop, maar wat ik zeg is, dat wij met de behandeling van het Natuurbeheerplan waarin wij dat vaststellen, jaarlijks kijken naar dit soort aanvragen. Wat ik in mijn eerste termijn al heb aangegeven, is dat er altijd een aanvraag moet worden gedaan, vier weken voor kap. Die krijgen wij sowieso, anders wordt er geen vergunning afgegeven. Maar dan gaat het om de omvang. En dan is het zo dat de wet voorziet in een vrijstelling voor maatregelen voor het vellen van houtopstanden in het kader van de Natura2000 instandhoudingsmaatregel, dus de wetgeving geeft de maximumoppervlakte aan en die is ook toegekend. Vanuit dat principe zou ik zeggen, eenvoud en eenduidigheid in de regelgeving, dat moet je wel proberen te handhaven en dat hebben wij nu. Dan zie je dat het in een vrijstelling bij u langs komt. Wij zijn ervan geschrokken, GNR, maar die stond wel degelijk in het Natuurbeheerplan aangekondigd, alleen hebben de Staten er toen voor gekozen om een natuurdoel te halen, daaraan gekoppeld voeg ik toe, maar dan wel met de juiste communicatie want dat is daar echt faliekant misgegaan. Dat zijn wij met elkaar eens.

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): Maar de wetgever geeft dus aan dat het onbeperkt mag zijn.

Gedeputeerde **BOND**: Maar hij voegt daar wel aan toe dat je dat goed moet onderbouwen in relatie tot de natuurdoelen en de omgeving, dus het is eigenlijk maatwerk en daar ben ik een groot voorstander van, zoals u weet.

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): En dat zien wij dan terug in het Faunabeheerplan.

Gedeputeerde **BOND**: In het Natuurbeheerplan dat jaarlijks door u wordt vastgesteld, dat gaan wij regelmatig met elkaar monitoren. Ik zeg u toe dat wij in de commissie gaan bespreken als het gaat om dit soort houtopstanden en hoe werkt dat, er was ook nog een suggestie in de commissie van D66 over een soort van soortenlijst van bomen, dat vind ik een interessante, dat gaan wij uitzoeken en daar kom ik in de commissie op terug. Dan gaan wij het verfijnen met elkaar. Daar komt het dan op neer.

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Wij hebben het over 5 ha. Nou vroeg ik mij, wat is dat nou, 5 ha? Toen zei mijn man: dat zijn vijf voetbalvelden achter elkaar, dan heb je het toch wel over een heel groot stuk. Is dat klein of groot?

Gedeputeerde **BOND**: Ik heb u in het eerste deel van mijn beantwoording al gezegd dat de afmetingen redelijk arbitrair zijn. Ik kijk veel meer naar de kwaliteit. Wat wij nu aan het doen zijn heeft ons de boskern opgeleverd, dat wij daar een definitie voor hebben opgesteld, want die hadden wij niet. Wij hebben hem verfijnd. Door een onderzoek in relatie tot de Natuurwet zijn wij erachter gekomen dat wij bosgedeelten hebben die ouder dan 200 jaar zijn! Die verfijning zetten wij door. Dan vind ik een omvang van 5 ha redelijk arbitrair, omdat een stukje oud bos van 0,25 ha voor mij al waardevol is, begrijpt u wat ik bedoel? Vandaar dat ik geen voorstander ben van het noemen van de omvang, maar dit te koppelen aan de doelen, soort en kostbaarheid van houtopstanden, want daar zitten wel verschillen in. Afmetingen vind ik dan arbitrair.

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Dat ben ik met de gedeputeerde eens, want vijf voetbalvelden achter een wijk ergens in de provincie kunnen heel anders worden beleefd dan een heel bijzonder bosje van enkele bomen die dan toevallig 200 jaar oud zijn. Ik begrijp u, dank u wel.

Gedeputeerde **BOND**: Ik ondersteun het ingediende amendement. Het schrappen en vervangen, dat wij het vellen van houtopstanden, geknotte populieren en wilgen telkens voor vijf jaar verbieden ter bescherming van bijzondere natuur- en landschapswaarden past precies in wat ik net zei, dus dank voor het amendement, want dat voegt iets toe waarin wij het opnieuw verfijnen met elkaar.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Ik heb de vraag al gesteld, ook in commissieverband en dat was eigenlijk mijn voorbehoud bij de behandeling. Het gaat mij om de houtopstanden buiten de EHS. Gewoon de bosjes die er ook zijn, die niet beschermd zijn maar wel onder de Boswet vallen. Niet om die allemaal beschermd te verklaren, maar hoe gaan wij monitoren dat dat areaal niet afneemt. U verwijst naar het Natuurbeheerplan, maar daar staat nu nog niks in over houtopstanden.

Gedeputeerde **BOND**: Daarom vond ik de suggestie van D66 in de commissie interessant, omdat wij met name voor de verdieping die wij gedaan hebben vanwege onze nieuwe verantwoordelijkheid, op een aantal soorten en een aantal waarden zijn gestuit die wij van tevoren niet kenden. Ik wil dat in commissieverband heel graag behandelen met u om dat te verfijnen en te kijken naar een soortenlijst. Dat is een mooie opgang van de visie in relatie tot de

nieuwe Omgevingswet, maar je kunt dat jaarlijks verfijnen in je natuurbeheerplan en dan kun je dat daarin meenemen. Dat zou mijn voorstel zijn.

Tweede termijn

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): Voorzitter. Natuurlijk is elk oppervlak arbitrair. 5 ha zijn volgens ons tien voetbalvelden. Het is best een groot gebied. Anderzijds begrijp ik ook de redenatie van de gedeputeerde en juist wij als VVD vinden altijd dat wij een werkbaar beleid moeten maken. Dus als hij uit de voeten kan met een extra toelichting bij het Natuurbeheerplan en wij als PS daar ook mee uit de voeten kunnen, laten wij het een kans geven. Wij trekken ons amendement in.

De **VOORZITTER**: Dan hebben wij dit uitvoerige agendapunt afgerond en zijn wij aangekomen bij de stemmingen.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Een minuut schorsing, voorzitter? Dan kunnen we blijven zitten, dan denk ik dat wij eruit zijn.

De **VOORZITTER**: Is die behoefte breder? Ik schors de vergadering voor vijf minuten. Ik heropen de vergadering. Ik verzoek uw stemverklaringen zo kort en beknopt mogelijk te doen. Wij beginnen met de amendementen. A13a. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties GL, SP en PvdD, de overige leden tegen, zodat het amendement is verworpen. Dan A14. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties PvdD, GL, de overige leden tegen, zodat het amendement is verworpen. A15. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties SP, GL, PvdD en CU/SGP. De overige leden tegen, zodat het amendement is verworpen. A16. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties GL en PvdD, de overige leden tegen, zodat het amendement is verworpen. A17. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties VVD en PVV, zodat het amendement is aanvaard. Dan A18. Stemverklaringen?

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Voorzitter, ten aanzien van het cijfermatige. De toezegging van de gedeputeerde om dat terug te laten komen in de commissie, omarmen wij, maar ondertussen hebben wij het vermoeden dat wij op het verkeerde been zijn gezet, want als je kijkt naar lid b, dan staat er wel cijfermatige rapportages, niet over het aantal dieren, maar over de middelen die zijn ingezet. Dat was nou juist waar het ons om te doen was. Wij steunen dit amendement niet.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Wij steunen het ook niet. Wij willen geen onhaalbare administratieve last opleggen, maar wij denken dat dit hiermee niet gebeurt. Wij denken dat als wij het woord ‘cijfermatig’ weglaten, wij wel heel veel vrijheid geven. Als er nou stond ‘waar mogelijk cijfermatig’, maar ik ga geen amendement op een amendement indienen.

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Woorden van gelijke strekking. Van ons het verzoek om dit nog een keer te laten terugkomen in de volgende commissie.

De **VOORZITTER**: Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties VVD, 50plus, ONH, CDA, PVV, de overige leden tegen, zodat het amendement is verworpen. A19. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties GL, SP, PvdD, de overige leden tegen, zodat het amendement is verworpen. A20. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties GL, SP en PvdD, de overige leden tegen, zodat het amendement is verworpen. A21. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties VVD, PVV, de overige leden voor, zodat het amendement is aanvaard. Dan komen wij nu bij de moties. M47, Stemverklaringen?

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Het advies van de gedeputeerde omarmen wij, evenals de interpretatie. Wij zouden inderdaad willen dat dit in een continu proces gaat richting de omgevingsvisie. Wij vinden deze motie overbodig.

De **VOORZITTER**: Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties GL, SP, PvdD, CU/SGP, ONH, de overige leden tegen, zodat de motie is verworpen. M48. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties SP, GL en PvdD, de overige leden tegen, zodat de motie is verworpen. M49. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties SP, GL, PvdD, de overige leden tegen, zodat die motie is verworpen. Dan komen wij bij de voordrachten.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): A16 is bij een aantal van ons niet rondgedeeld. Dat hebben wij niet gezien.

De **VOORZITTER**: A16 is afgehandeld. Dat is verworpen. We stemmen in een keer over de hele handel. Stemverklaringen?

De heer **KRAMER** (GL): Voorzitter. Er is te weinig meebewogen wat ons betreft, dus wij stemmen tegen.

De **VOORZITTER**: Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties SP, GL en PvdD, de overige leden voor, zodat de voordrachten 62, 62.a, 62.b, 62.c, 62.d en 62.e zijn aanvaard. Met dank aan gedeputeerde Bond, want die had echt een reuzeklus. De vergadering is geschorst tot 19.30 uur.

16. Statenvoordracht 70 Instellen adviescommissie voor werving en selectie plaatsvervangend bestuurder van de Randstedelijke Rekenkamer en aanwijzen lid

De **VOORZITTER**: Ik heropen de vergadering. Het presidium draagt de volgende kandidaten voor, de heer Annaert en de heer Van Hooff. Dat betekent dat wij schriftelijk gaan stemmen. De stembriefjes worden door de bodes uitgedeeld. U kunt vervolgens de keuze van uw kandidaat uitbrengen door een stipje naar keuze aan te kruisen of in te vullen. Als u gestemd hebt, vouwt u de stembriefjes dicht en levert u die in bij de stemophalers. Na de stemming zal er geschorst worden, zodat de stemcommissie alle stemmen kan tellen en u de uitslag kan melden, waarna de definitieve besluitvorming afgerond kan worden. Ik stel u voor om voor alle stemmingen conform artikel 34 van uw reglement van orde een stemcommissie te benoemen. Ik verzoek de volgende leden hierin zitting te nemen: de heer De Groot, mevrouw Van Duijn, mevrouw Haagsma en mevrouw Bezaan. Is alles opgehaald? Dan schors ik de vergadering. Ik heropen de vergadering en geef het woord aan de voorzitter van de stemcommissie.

De heer **DE GROOT** (D66): Ik heb de uitslag van de schriftelijke stemming. Er zijn 49 stemmen uitgebracht, 40 op de heer Annaert en 6 op de heer Van Hooff en 3 stemmen zijn ongeldig, omdat de briefjes niet goed zijn ingevuld. De meerderheid heeft gekozen voor de heer Annaert. Van harte gefeliciteerd.

De **VOORZITTER**: Dan constateer ik dat de heer Annaert onder luid applaus is benoemd. Ik concludeer dat u instemt met voordracht 70, het instellen van een adviescommissie voor werving en selectie plaatsvervangend bestuurder van de Randstedelijke Rekenkamer en het aanwijzen van een lid. Ik dank de commissie voor de werkzaamheden en ontbind de commissie.

17. Initiatiefvoorstel D66 'Modernisering tankstationbeleid' (nr. 68)

De **VOORZITTER**: Ik verzoek de indieners, de heer Tijssens en mevrouw Klaassen van D66 het voorstel toe te lichten.

De heer **TIJSSENS** (D66): Voorzitter. Onze mobiliteit is in een periode van transitie, en dan bedoel ik de overgang van het rijden op fossiele brandstoffen naar autorijden op duurzame energiedragers, zoals elektriciteit. Nu er vandaag nog een miljoen elektrische auto's op de hele wereld rijden, zal binnen afzienbare tijd dat aantal op de Nederlandse wegen te vinden zijn. Dat is niet alleen een verwachting, het is ook een politiek commitment. Met de greendeal hebben overheden, belangenorganisaties en marktpartijen de handen ineengeslagen om die ambitie waar te maken. Onze gedeputeerde Mobiliteit heeft namens de MRA de greendeal bekrachtigd. Het doet ons goed om te zien dat de verdubbeling van het aantal laadpalen in MRA-gebied vorm krijgt. Wij horen goede berichten over de aanbesteding die door de MRA gecoördineerd wordt. Tezamen met het beschikbaar komen van 100% elektrische middenklasse auto's en het prikkelende fiscale beleid kunnen wij een doorbraak zien aankomen. In de beeldvormende commissievergadering, waarin het initiatiefvoorstel besproken werd, is enige discussie geweest over de wenselijkheid van snellaadstations naast laadpalen die aan huis of op bestemming gerealiseerd gaan worden. Hier wil ik graag nog even op doorgaan. Recente Rijksrapportage, publieke laadinfrastructuur in de G4 en MRA uit juli van dit jaar laat zien dat de meest populaire publieke laadpalen in de praktijk niet meer dan drie laadcycli per dag realiseren. Dat komt niet

alleen door de snelheid van het laden zelf, maar ook omdat de laadpaal samen met een parkeervoorziening een groot deel van die tijd inactief is. Om de eventueel resterende twijfel weg te nemen dat het initiatief om snellaadstations te faciliteren overbodig zou zijn, citeer ik graag de website van de MRA: “Naast openbare oplaadpunten waar een auto in 6 tot 8 uur kan laden zijn er ook snellaadpunten nodig.” Uit de reactie van GS op ons initiatief blijkt dat zij serieus aan het werk zijn om in MRA-verband de te nemen maatregelen verder te onderzoeken en daar is D66 heel blij mee, maar bij de realisatie van de greendeal hebben PS nog een andere verantwoordelijkheid. Het is aan PS om het regime van verzorgingsplaatsen langs provinciale wegen vast te stellen. Met het aannemen van dit initiatief spreken PS het oordeel uit dat naast tankstations voor fossiele brandstoffen, de provincie ruimte wil maken voor snellaadstations. Het is aan GS om te onderzoeken of en zo ja hoe de snellaadstations een plek kunnen vinden in het tankstationbeleid. Dat betekent dat wij ons bij de O van het BOB-model bevinden. De tweede B van onze bestuurlijke vriend is het besluit dat er straks genomen moet gaan worden als wij het nieuwe tankstationbeleid vaststellen. Het initiatief geeft het kader mee om bij de geplande herziening duurzaamheid een plek te geven en van tankstationbeleid naar duurzaam verzorgingsplaatsenbeleid voor het provinciale wegennet te gaan. Ter afronding, het initiatiefvoorstel focust op snellaadvoorzieningen langs provinciale wegen. In de visie van D66 een essentieel onderdeel van de infrastructuur die nodig is om de geplande vertienvoudiging van elektrisch rijden te ondersteunen. Met dit voorstel wordt Noord-Holland de eerste provincie die in navolging van het beleid voor Rijkswegen, de voorwaarden voor snellaadinfrastructuur langs haar wegen structureel gaat regelen. Om af te ronden en tot slot, een minder belicht aspect van de greendeal, elektrisch vervoer 2016-2020 is een hele korte horizon. De bedoeling is dat na 2020 het elektrisch vervoer goed genoeg op de weg staat om zonder extra stimuleringsbeleid te bestendigen. Ook in die zin biedt het initiatief perspectief. Door snellaadstations net als tankstationlocaties en eenduidig toewijzingsbeleid te reguleren bereiden wij ons voor op die toekomst. Een toekomst waar duurzaam mobiliteit een vanzelfsprekend onderdeel is van onze economie.

De **VOORZITTER**: Ik nodig u uit om hier plaats te nemen. Dan zijn de Staten aan bod.

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Voorzitter. Een helder verhaal van mijn collega van D66. Mijn fractie kan geen bezwaar hebben tegen een onderzoek, zolang het maar geen provinciaal belastinggeld kost. Mijn fractie denkt ook dat de markt hierin een veel grotere rol heeft dan de provincie. Dat de provincie het faciliteert is goed, maar als het aan ons ligt mag het geen geld kosten.

Mevrouw **KAAMER VAN HOEGEE** (VVD): Voorzitter, in het initiatiefvoorstel schrijft u dat opladen in de toekomst en ik citeer: “Net zo makkelijk moet zijn als fossiele brandstof tanken bij een tankstation”. Of eigenlijk nog beter, veel gemakkelijker. De VVD is het met u eens dat opladen veel gemakkelijker moet gaan, maar wij zien opladen meer iets als wat je doet voor aanvang van je rit of na afloop. Zelfs het zogenaamde snelladen wat u hier bepleit, neemt altijd nog zo’n vijftien tot dertig minuten in beslag. De VVD is dan ook van mening dat je snellaadstations eerder moet plaatsen bij winkelcentra of industrieterreinen dan dat er verzorgingsplaatsen voor moeten worden ingericht. Met uw initiatiefvoorstel wilt u GS onder meer opdracht geven om te

onderzoeken of en zo ja hoe het snellaadstation opgenomen kan worden in de categorie primaire verzorgingsplaats in het te actualiseren tankstationbeleid. De gedeputeerde heeft zowel in de commissie als ook in de brief met advies op uw initiatiefvoorstel, aangegeven dat het projectbureau MRA Elektrisch nu bezig is met een onderzoek naar de mogelijkheden tot stimulering van de snellaadinfrastructuur. De verwachting is dat eind van dit jaar de resultaten van dit onderzoek bekend worden. Dat is ook precies de termijn die u aangeeft waarop u resultaten zou willen zien. Het is de VVD onduidelijk wat de meerwaarde is van uw initiatiefvoorstel. Immers, het gevraagde onderzoek wordt momenteel uitgevoerd en daarmee wordt uw initiatiefvoorstel mijns inziens feitelijk overbodig gemaakt. Mocht u deze mening niet met mij delen, kunt u mij dan concreet aangeven wat u meer of anders onderzocht wilt hebben dan wat er nu gedaan wordt? Op dit moment is de VVD van mening dat wij moeten afwachten wat er uit het lopende onderzoek gaat komen. Wij zien op dit moment niet het nut en de noodzaak in van een initiatiefvoorstel.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Voorzitter. Dank aan D66 voor het initiatiefvoorstel. Mooi om te zien dat D66 elektrisch rijden wil stimuleren en op deze manier duurzaamheid ook vanuit de provincie wil stimuleren. Dat steunen wij van harte. Wij hebben nog wel een punt van zorg. Wij zouden niet willen zien dat er in het buitengebied nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd langs de provinciale wegen. Wij zien liever dat er aansluiting wordt gezocht bij bestaande faciliteiten. Graag een nadere toelichting op dit punt, maar wij steunen het initiatief en wij zien graag dat het elektrisch rijden gestimuleerd wordt.

De heer **VAN BERKUM** (GL): Voorzitter, ook wij zijn erg blij met het initiatiefvoorstel, een belangrijke stap naar het echt introduceren van elektrisch rijden in Noord-Holland. Ik vind het belangrijk om aan te stippen en dat is tijdens de commissie ook naar voren gekomen, alsof dit een vervanging zou zijn van het langzaam laden. Dit is een toevoeging daaraan en ik kan niet anders dan complimenten geven aan de heer Tijssens voor deze toevoeging aan de discussie. Wij steunen uw voorstel en elke volgende stap die u wilt gaan zetten, dus houd ons betrokken. Ik ben het geheel eens met de opmerking van mevrouw Vermaas over bebouwing in het buitengebied.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Wij vinden een transitie naar mobiliteit die aangedreven wordt door hernieuwbare energie, heel belangrijk. Wij zijn blij dat in Noord-Holland een groot deel van het vervoer elektrisch is. In Noord-Holland worden jaarlijks 2 miljard reizigerskilometers elektrisch gereden, zelfs met groene stroom en dan heb ik het natuurlijk over de trein. Bijna 21 miljard reizigerskilometers worden nog afgelegd met de auto en het grootste deel daarvan is nog niet elektrisch. Wij ondersteunen daarom van harte ieder initiatief dat bijdraagt aan het verminderen van gebruik van fossiele brandstoffen en wij denken dat dit initiatief daaraan kan bijdragen.

De heer **DE GRAAF** (CDA): Voorzitter. Het voorstel van D66 is sympathiek, maar terecht merken GS op dat het sterk is gericht op elektrisch rijden. Die transitie naar elektrisch rijden verdient ondersteuning en de ontwikkelingen op dat terrein gaan snel. Wij zijn zeer benieuwd naar de resultaten van het onderzoek waarnaar GS verwijzen en die in december hopelijk beschikbaar

zullen zijn. Een dienstbare provincie moet ook snel inspelen op ontwikkelingen in de mobiliteit en in de toekomst ook met nieuwe kansen. Als CDA zullen wij daar in de loop van volgend jaar voorstellen voor doen. In dit kader past de voordracht bij de doelstellingen van onze fractie en steunen wij die ook. Wij bedanken D66 voor dit initiatief en wij wensen GS veel succes bij het verwerken van de uitkomsten van het ingezette onderzoek.

Mevrouw **VAN DUIJN** (PvdA): Voorzitter. Ook namens ons dank aan D66 voor dit voorstel. De PvdA is voor meer duurzame mobiliteit, dus wij steunen het initiatiefvoorstel van harte.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter, ik worstel hier wel wat mee. Wij hebben in de commissie een uitgebreide discussie gevoerd, de heer Tijssens en ik, en ook nadien nog het nodige gewisseld. Ten eerste loopt er op dit moment een onderzoek van MRA Elektrisch naar de wijze waarop je het beste invulling kunt geven aan de combinatie van langzaam laden en snel laden. Daarover verschillen wij absoluut niet van mening en volgens mij verschilt niemand die zich enigszins bezighoudt met elektrische mobiliteit, daarmee van opvatting, namelijk dat je niet moet opteren voor een van de twee, maar dat beide nodig zijn, zowel langzaam laden als snel laden. Waar ik wel mee worstel, is het feit dat de heer Tijssens ervan uitgaat dat à priori het plaatsen van snellaadinfrastructuur langs provinciale infrastructuur de beste oplossing is en daar ben ik niet van overtuigd, sterker nog, dat is juist een van de redenen waarom wij dat onderzoek uitvoeren over waar kun je het beste snelladers plaatsen. Bij tanken is het zo en het zou mooi zijn als je net zo met benzine de slang eraan hangt en je in nog geen vijf minuten weer een volle accu hebt, maar zo werkt het bij snelladen op dit moment niet. Ook bij snelladen duurt het twintig minuten tot een half uur, voordat je weer een behoorlijke afstand kunt rijden en in de regel – althans zo ervaar ik het tot nog toe – doe je dat niet bij een benzinepompstation waar je twintig minuten of een half uur bij je auto moet wachten. Dat doe je als je tegelijkertijd iets anders kunt doen, een boodschap, winkelen, een hapje eten. Als er iets is wat zich bij uitstek niet langs de provinciale infrastructuur bevindt, dan zijn het dat soort faciliteiten. Met andere woorden, ik wil eerst heel graag weten, want wij stoppen ook geld in die snellaadinfrastructuur, want dat is wel de opzet van het onderzoek van MRA Elektrisch, wij willen eerst weten waar wij de palen het beste kunnen neerzetten, want het is zonde om ze neer te zetten voor de leegstand. Dat zie je op dit moment langs snelwegen gebeuren en volgens mij is er niets zo frustrerend als laadpalen die leegstaan. Kortom, voordat je kunt beoordelen of je ze überhaupt het beste langs de provinciale infrastructuur wilt zetten, moet je het onderzoek van MRA Elektrisch afwachten. Als de vraag sec is: kun je het provinciale tankstationbeleid zo inrichten dat je het ook langs de provinciale weg kunt implementeren, want zo staat het op dit moment in het besluit geformuleerd, dan is het antwoord onverkort ja. Dat hoeven wij ook niet te onderzoeken, maar of je ze daar neer moet zetten, dat moeten wij wel onderzoeken. De resultaten van dat onderzoek komen pas aan het eind van het jaar en voordat wij een voorstel aan u kunnen voorleggen, zitten wij in het nieuwe jaar. Met andere woorden, het vierde beslispunt van uw besluit is voor ons op dit moment niet uitvoerbaar, omdat wij de resultaten van het onderzoek pas aan het eind van het jaar krijgen. Voor het eerste beslispunt of het kan heb ik het onderzoek niet nodig, want het antwoord of het kan is ja. Ergo, het advies dat ik de heer Tijssens in de commissie gaf, is nog steeds het beste advies dat ik kan geven en dat is, wacht nou even het MRA-onderzoek af en wacht de nadere

voorstellen die ons college aan u wil doen op basis van dat onderzoek af. Dan kunnen wij beoordelen of datgene dat u graag wilt, namelijk de implementatie langs de provinciale infrastructuur daadwerkelijk datgene is wat het beste bijdraagt aan datgene wat wij beiden graag willen, namelijk het verhogen van het aantal elektrisch gereden autokilometers.

De heer **TIJSSENS** (D66): Voorzitter, dank aan degenen die steun uitspraken. Ik zal in volgorde van opkomst ingaan op de vragen en opmerkingen. De PVV zegt, geen belastinggeld. Dit voorstel gaat inderdaad niet over belastinggeld, maar wel over markt. Mevrouw Post gaf aan dat in MRA en provinciaal verband subsidie bestaat voor snellaadinfrastructuur, maar daar gaat dit voorstel niet over. Dit voorstel gaat juist over het faciliteren van het zogenaamde level playing field, dus dat langs provinciale wegen de markt haar werk kan doen, essentieel om de doelstelling van greendeal na 2020 waar te kunnen maken. Dan mevrouw Kaamer van Hoegee, die op zich terecht zegt dat het twintig minuten tot een half uur blijft duren en dat realiseer ik mij ook. Wij lopen op dit moment echter aan tegen de situatie dat veel automobilisten nog niet voor elektrisch rijden kiezen en dat heeft te maken met de zekerheid van thuiskomen. Wat wij ook zien, is dat er een enorme groei aan elektrische automobiliteit verwacht wordt en wij kunnen zeker weten dat er knelpunten in de vaste laadpalennetwerken ontstaan. Kortom, om een betrouwbare vorm van vervoer te leveren, denken wij dat die snellaadstations nodig zijn en waar moeten zij dan staan? Op de plek waar mensen langsrijden en niet op een doelbestemming. Overigens heeft mijn fractie geen bezwaar tegen een snellaadlocatie op een doelbestemming. Wij zeggen alleen, dit is ook nodig om betrouwbaar vervoer te krijgen. Mevrouw Kaamer van Hoegee vroeg zich als eerste af hoe het zit met de verantwoordelijkheid. Vanmorgen hebben wij geleerd dat MRA een samenwerkingsverband is dat een zekere vrijblijvendheid kent. Dat is niet het woord vrijblijvend.

De **VOORZITTER**: Nee hoor, u citeert mij nu niet.

De heer **TIJSSENS** (D66): Maar u voerde toen wel het woord. De MRA is in ieder geval een vrijwillig samenwerkingsverband en zij heeft geen hoger gezag zoals PS en GS een verhouding hebben als zij over het provinciale domein praten. De MRA kan dus heel goed onderzoek doen naar het grote terrein waar ook een aantal grote steden in liggen dat onder meerdere provincies valt, maar alleen de provincie kan inzoomen op het provinciaal tankstationbeleid. Daar kan de MRA niet op ingaan. Dan stap ik vast vooruit naar wat mevrouw Post zei, wij kunnen best wel zeggen dat het kan, maar het dictum van het voorstel vraagt ook om hoe het kan. Het voorstel gaat daar niet in diepte op in, maar op het moment dat u het bestaande tankstationbeleid pakt, dan kunt u zien dat die rubriek van de snellaadstations daar een enorme impact op zal gaan hebben. Dan mevrouw Vermaas, PvdD, wij kunnen op ze rekenen, maar zij heeft zorgen over het buitengebied.

Mevrouw **KAAMER VAN HOEGEE** (VVD): Nou heb ik u nog niet concreet horen zeggen wat er nou anders is aan uw initiatiefvoorstel en het onderzoek dat door de MRA-E wordt gedaan. De MRA-E kijkt naar hoe het in heel Noord-Holland, heel Utrecht en heel Flevoland gaat, dat is bekend. Daar kijken ze ook langs provinciale wegen lijkt mij. Wat is nu het essentiële verschil tussen uw voorstel en het onderzoek dat eraan gaat komen?

De heer **TIJSSENS** (D66): Het is überhaupt de vraag of de MRA-E bevoegd is om langs provinciale wegen te kijken op het moment dat PS niet hebben vastgesteld dat hun beleid daar voor open staat. Daarvoor zijn wij vandaag ook bij elkaar. De MRA-E gaat in mijn beleving – en als ik daarop gecorrigeerd moet worden door mevrouw Post, dan moet zij zich daartoe geroepen voelen – in op welk stimuleringsbeleid op dit moment kan worden uitgevoerd.

Gedeputeerde **POST**: Dat is niet correct.

De **VOORZITTER**: U krijgt zo meteen de gelegenheid. Eerst mijnheer Tijssens en daarna mevrouw Kaamer van Hoegee. Alles in de goede volgorde.

De heer **TIJSSENS** (D66): De MRA-E kan niet alle details van het provinciale tankstationbeleid omvatten en zijn ook niet bevoegd om te zeggen dat het provinciaal tankbeleid openstaat voor snellaadstations. Die uitspraak is een principe-uitspraak die bij de O van het oordeel vormen hoort.

Mevrouw **KAAMER VAN HOEGEE** (VVD): Nou heb ik de gedeputeerde net horen zeggen dat de MRA-E kijkt naar alles binnen die drie provincies die eraan deelnemen. Daar versta ik onder, maar misschien heb ik de gedeputeerde verkeerd begrepen, dat er gekeken wordt naar snelladers bij winkelcentra, industrieterreinen, attractieparken, provinciale wegen, Rijkswegen. Kunt u mij nogmaals uitleggen wat het essentiële verschil is tussen uw initiatiefvoorstel en het onderzoek dat nu gedaan wordt?

De heer **TIJSSENS** (D66): Ons onderzoek zoomt in op het specifieke domein van het provinciale wegennet. De MRA doet een veel breder onderzoek en dat juichen wij toe, daar staan wij 100% achter, maar wij denken dat PS naast dat onderzoek nog een andere verantwoordelijkheid kennen. Daar hebben wij het vanavond over.

Mevrouw **KAAMER VAN HOEGEE** (VVD): De gedeputeerde zou toch gek zijn om als wij straks de uitkomst van het onderzoek in handen hebben, dat naast zich neer te leggen, want er is niet gekeken naar provinciale wegen omdat de MRA dat niet mag. Mijn tweede punt ben ik even kwijt, dat krijgt u in de tweede termijn.

De heer **TIJSSENS** (D66): Ik denk dat het goed is dat PS zich uitspreken dat het provinciale wegennet openstaat voor iets als snellaadinfrastructuur. Dat is één ding en ik denk ook dat wanneer wij in de eerste helft van 2017 dat nieuwe tankstationbeleid moeten vaststellen, dat volgens D66 verzorgingsplaatsenbeleid zou moeten gaan heten, dat er tal van plekken zijn waarover nagedacht moet gaan worden om dat op een goede manier vorm te geven, omdat het behoorlijk op de schop moet in zijn detail ten opzichte van tankstationbeleid met alleen fossiele voorzieningen. Ik ga terug naar mevrouw Vermaas van de PvdD en de zorgen over bebouwing in het buitengebied. Wij hebben het soms over het buitengebied, wij hebben het in ieder geval altijd wel over de berm van de provinciale weg. Als u weleens een snellaadstation gezien heeft en dat

snellaadstation zou nieuwe bebouwing betekenen, dan betekent dat op zijn minst een overkapping waaronder de auto's droog kunnen opladen. Dus in die zin, bebouwing ja. Is dit tankstation een vrijbrief om meer diversiteit in functies te creëren in de bermen van het provinciale wegennet? Dan is het antwoord zeker nee, dat is het duidelijk niet. Het is bedoeld om ruimte te geven voor duurzame mobiliteit ten opzichte van fossiele mobiliteit. Die faciliteren wij nu wel, een tankstation kunnen wij simpelweg niet huisvesten. Hiermee heb ik de vraag van de heer Van Berkum meegenomen. De heer De Graaf, ons voorstel heeft inderdaad te maken met de transitie die er plaatsvindt en onze zorg dat de ontwikkeling van het elektrisch rijden op de grond in de echte wereld, het tempo wat wij willen niet bij kan houden. Daarvoor is snel de beleidsmaatregelen nemen, zodat wij daar een goede denktijd voor hebben en wij straks op tijd het eerste snellaadstation kunnen faciliteren als de uitkomst positief is, die tijd is belangrijke winst die wij kunnen boeken. Dan heb ik een aantal aspecten en opmerkingen van mevrouw Post, ook natuurlijk wel besproken hoewel zij niet overal dezelfde opvattingen over deelde. Het MRA-E onderzoek is dus breder dan het onderzoek dat ik nu voorsta. Het onderzoek wat ik nu voorsta heeft wel de nodige diepte waar het gaat over de techniek van het verzorgingsplaatsenbeleid langs provinciale wegen. Snel en efficiënt lijkt op de opmerking van mevrouw Kaamer van Hoegee van de VVD en daar moet ik eigenlijk over zeggen, ik zou ook willen dat het sneller kon maar twintig minuten is nog altijd niet te vergelijken met zes tot acht uur als je na een lange werkdag met extra kilometers dan gepland, toch even moet bijladen onderweg. Dat is een haalbare kaart en als wij geen snellaadinfrastructuur langs de wegen hebben, dan valt dat bitter tegen en ik denk dat wij ook niet toevallig het Rijksbeleid in die zin navolgen. Er zijn een aantal provinciale wegen die voldoen echt aan dezelfde criteria als de Rijkswegen.

Tweede termijn

Mevrouw **KAAMER VAN HOEGEE** (VVD): Mijnheer Tijssens, helaas hebt u mij er niet van kunnen overtuigen dat er een wezenlijk verschil zit tussen dat wat u wilt in het onderzoek en het onderzoek wat nu loopt, behalve dan dat het lopende onderzoek breder is dan wat u eigenlijk wilt. Ik zou al heel tevreden zijn als D66 zijnde. Wat u eigenlijk vraagt, is dat er nu een initiatiefvoorstel wordt uitgevoerd dat eigenlijk al in uitvoering is. Dat is hetzelfde wanneer ik zou zeggen, ik ga een initiatiefvoorstel opstellen voor de betere bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek, tenminste zo zie ik dat.

De heer **VAN BERKUM** (GL): Voorzitter. Mevrouw Kaamer van Hoegee leest haar tekst nu voor en dat doet denken alsof u niet daadwerkelijk een poging heeft gedaan om u te laten overtuigen door de heer Tijssens, maar dat u er al vanuit bent gegaan dat u niet overtuigd zou worden. Klopt dat of hebt u er twee gemaakt?

Mevrouw **KAAMER VAN HOEGEE** (VVD): U heeft deels gelijk, ik heb net mijn eerste zin: "Mijnheer Tijssens, helaas heeft u mij niet kunnen overtuigen" uitgeschreven en was ik al weer sneller aan bod voor de tweede termijn dan dat ik mijn verhaal kon draaien. Ik heb dus wel degelijk geluisterd en heb geen andere argumenten gehoord dan dat mijnheer Tijssens vindt dat het onderzoek dat nu uitgevoerd wordt, breder is dan wat hij nu vraagt. Dat is heel mooi en ik ben

ook niet tegen elektrisch laden en zeker niet tegen snelladen, maar ik vind het overbodig om een initiatiefvoorstel in te dienen op iets wat al in uitvoering is. Ik noemde net een voorbeeld zoals ik dat ook zie. Wij kunnen als VVD dit initiatiefvoorstel dan ook niet steunen.

Gedeputeerde **POST**: Ik begin mij toch een beetje zorgen te maken, want ik heb van de heer Tijssens niet gehoord hoe hij het probleem gaat oplossen dat het onderzoek dat nu loopt, pas eind december is afgerond en wij met geen mogelijkheid kunnen voldoen aan het vierde beslispunt. Ik heb er altijd een hekel aan om uw wensen niet uit te voeren, maar u plaatst mij voor een onmogelijke opgave. Ik kan hier met de beste wil van de wereld niet aan voldoen. Vandaar dat ik nog een keer herhaal en daar ben u helaas in eerste termijn niet op ingegaan, mijn verzoek aan u om dit voorstel aan te houden tot december, tot wij de resultaten hebben. U zegt wij hebben de beeldvorming gehad, de oordeelsvorming gehad en wij moeten nu de besluitvorming hebben. Ik ben het daarin helaas niet met u eens, wij hebben de beeldvorming nog niet afgerond. U zegt, ik weet allang waar ik die snelladers wil hebben, langs de provinciale infrastructuur. Ik zeg u als ze daar niet op hun plek zijn, dan gaan wij straks met overheidsgeld snellaadinfrastructuur op verzorgingsstations langs provinciale wegen neerzetten waar geen mensen aan de paal staan. Laat mij nou alsjeblieft eerst dat MRA-E onderzoek uitvoeren dan weten wij of het zinvol is wat u vraagt. Op het moment dat het zinvol is, dan krijgt u volledig uw zin, maar als het niet zinvol is, dan moeten wij daar ook geen geld aan willen besteden. Ik vind dat echt zonde van het geld voor de laadinfrastructuur. Nogmaals, met het voorstel dat er nu ligt, lost u het probleem van de termijn niet op. Een tweede punt is dat de heer Tijssens zegt dat het MRA-onderzoek breder is. Het MRA- onderzoek is in dier voege breder, dat het kijkt naar de hele provincie Noord-Holland en waar het het beste is om die dingen neer te zetten. Nogmaals, als dat langs de provinciale infrastructuur is, dan krijgt de heer Tijssens volledig zijn zin, maar als dat bij een aantal winkelcentra is, dan zou het merkwaardig zijn als wij uitgebreid gaan onderzoeken hoe wij dat moeten vormgeven in het tankstationbeleid van Noord-Holland. Dat zou echt water naar de zee dragen zijn, vind ik. Het eerste argument, de termijn eind december is wat mij grote zorgen baart, want ik heb niet zoveel zin om u in december te moeten melden dat ik geen uitvoering kan geven aan uw opdracht. Dat meld ik dan bij deze alvast.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Ik ben benieuwd of een andere termijn misschien wel haalbaar zou zijn.

Gedeputeerde **POST**: Die heb ik in de eerste termijn en in de commissie ook al genoemd. Ik ben blij dat u de vraag stelt. Ik heb ik net tegen de heer Tijssens gezegd en dat heb ik ook tegen hem gezegd in de commissie, als u het voorstel aanhoudt tot het moment dat wij het onderzoek hebben uitgevoerd, dan kunnen wij ook daarna met concrete voorstellen komen. Dat onderzoek is eind van het jaar afgerond. Na afronding van het onderzoek heb ik, los van het feit dat er dan voorstellen geformuleerd moeten worden, zes weken tijd nodig om bij u in de commissie te kunnen komen. Dat betekent dat ik hoop ergens eerste kwartaal 2017 met iets te komen. Als u het zo aanneemt, zeg ik op dit moment al dat ik daar geen uitvoering aan kan en ga geven, want de tijd is te krap.

De heer **TIJSSENS** (D66): Voorzitter. Mevrouw Kaamer van Hoegee zei dat het brede onderzoek goed is, waar zouden wij allemaal laadinfrastructuur kunnen plaatsen. Het onderzoek van de MRA gaat ook nog eens over laadpalen, zo breed is het dan ook wel weer. Dit voorstel gaat parallel ook de diepte in, omdat wij als provincie een specifieke verantwoordelijkheid hebben voor het provinciale wegennet. Wat betreft de timing, snap ik best dat u zich zorgen maakt wanneer er allerlei initiatieven ingediend zouden worden tijdens de behandeling van de door GS voorbereide zaken. Wij hebben in het voorjaar een aantal vragen gesteld over de laadinfrastructuur, waarin wij ook gevraagd hebben wat nu de concrete voornemens zijn. Voor wat betreft de snellaadstations bleek er op dat moment geen concreet voornemen te zijn voor laadpalen dan het voornemen van de aanbesteding en die gaat bij mijn weten hartstikke goed op dit moment. Voor de zomer hebben wij ons initiatiefvoorstel uitgewerkt en ingediend en na de zomer kwam het bericht dat GS na de zomer een onderzoek zijn gaan starten. U kunt mij dus niet verwijten dat wij GS qua timing in de wielen gereden hebben.

Gedeputeerde **POST**: Mag je als college ook interrumperen?

De **VOORZITTER**: Dat mag, maar eerst mevrouw Kaamer van Hoegee. De gedeputeerde kan ook interrumperen, want die heeft een eerste en tweede termijn het woord gevoerd.

Mevrouw **KAAMER VAN HOEGEE** (VVD): Nooit verwacht dat ik naast mevrouw Post zou komen te staan! U zegt dat u het initiatiefvoorstel voor de zomer heeft ingediend en GS kwamen na de zomer met de start van het onderzoek. Volgens mij hadden GS dat allang voorbereid en zeggen niet plotseling dat zij een onderzoek gaan starten, wat niet wegneemt dat ik veel voel voor de woorden van mevrouw Post. Mevrouw Post vraagt of u uw initiatiefvoorstel kunt aanhouden.

De **VOORZITTER**: Mevrouw Post heeft ook nog een interruptie.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter. Het is lang geleden dat ik hier gestaan heb.

De **VOORZITTER**: Verlangt u ernaar terug?

Gedeputeerde **POST**: Misschien moeten wij het daar en marge een keer over hebben, maar het is wel plezierig. Ik wil de heer Tijssens vragen om een kleine correctie aan te brengen. Hij zegt dat GS na de zomer hebben aangekondigd dat zij een onderzoek gaan doen. Dat is niet juist, het is een onderzoek van de MRA-E, dat zijn drie provincies en dat is niet het college van GS. Kunt u daar in uw verwoording rekening mee houden?

De heer **TIJSSENS** (D66): Absoluut mevrouw Post, dank voor uw interruptie. Ik bedoelde natuurlijk het onderzoek van MRA-E wat heel iets anders is dan het onderzoek van GS. Ik bracht die onjuistheid alleen maar op om te verdedigen dat D66 het initiatief genomen heeft en niet het gevoel had dat wij op enigerlei wijze interfereerden met het beleid van GS. Ik ga nog in op de vraag van mevrouw Kaamer van Hoegee waarom wij het niet aanhouden. Ik wil nog even ingaan op het verschil in onderzoek, in het onderzoek dat D66 voorstaat, ook is gedaan om te voorzien

dat de markt bepaalde taken voor haar rekening kan nemen en dat het niet alleen maar het stimuleringsbeleid van de MRA is, maar dat wij als provincie een specifieke mogelijkheid hebben om die markt te activeren. Het zou wel heel raar zijn als wij een subsidie verstrekten die zo hoog was dat ook een ongebruikt tankstation rendabel kon exploiteren alleen op onze subsidie. Dat zou ik niet hopen en ik neem niet aan dat dat de portee is. Dit om te betogen dat het wel degelijk zin heeft om parallel naast elkaar een aantal zaken uit te zoeken. Ik heb begrip voor de woorden van GS, die zeggen behalve het onderzoeken, hebben wij ook nog een rapportage. Ik kan gewoon niet voor het eind van dit jaar u op een goede manier daarover rapporteren. Wat mijn voorstel zou zijn aan u Staten is om mevrouw Post en GS daarvoor wat extra tijd te gunnen en het verzoek in punt 4 van het dictum de rapportage aan het eind van het eerste kwartaal 2017 te laten plaatsvinden. Dan hebben wij drie extra maanden om het werk goed uit te voeren, dan kan mevrouw Post ook de dingen uitvoeren in de praktijk in de door haar gewenste volgorde en kunnen wij dit vanavond wel afkaarten.

De **VOORZITTER**: Volgens mij kunnen wij wel besluitvorming plegen in die zin dat besluit punt 4 wordt aangepast in 'voor het einde van het eerste kwartaal 2017'. Mag ik de tegenstanders van het voorstel vragen de hand op te steken? De leden van de VVD, 50plus, ONH, PVV. De overige leden daarvoor, zodat het voorstel in gewijzigde vorm is aangenomen.

18. Statenvoordracht 60 Besluit over de rechtsgeldigheid Burgerinitiatiefvoorstel 'Stop de hobbyjacht in Noord-Holland'

De **VOORZITTER**: U hebt een advies van de griffie gekregen over de ontvankelijkheid. U hebt een juridisch advies gekregen over de ontvankelijkheid getoetst aan de verordening. Er is helemaal niets tegen het feit dat de Staten dit gewoon bespreken en daarom staat het ook op deze agenda. Het voorstel is om als eerste de heer Den Uyl de aftrap te laten geven.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Voorzitter, het is een groot goed wanneer burgers van Noord-Holland zich tot de Staten wenden met het verzoek om de agenda van de Staten te beïnvloeden. Dat past bij de participatie van actieve burgers en daar zegt de verordening wel over dat zo'n burgerinitiatief alleen kan gaan over zaken waar de provincie over gaat, omgekeerd niet kan gaan over de dingen waar de provincie niet over gaat. Uit alle juridische adviezen blijkt dat de regelgevende bevoegdheid in dezen bij het Rijk ligt, maar dat verhindert ons niet waar het burgerinitiatief spreekt over 'alles te doen' om als Staten te kijken of wij inhoudelijk kunnen praten over de delen van het burgerinitiatief die niet gaan over de wetgevende bevoegdheden van het Rijk, want daar gaan wij niet over. Mijn fractie zou het goed vinden om in de commissie en eventueel in de Staten te praten over wat wij kunnen met het burgerinitiatief. In die zin zijn wij voor doorverwijzing naar de commissie en terugbrengen in de Staten, uiteraard voor datgene wat niet tot de regelgevende bevoegdheid van het Rijk behoort.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter. De PvdD feliciteert de initiatiefnemers van het burgerinitiatief Stop de Hobbyjacht van harte met het tweede burgerinitiatief in de geschiedenis van de provincie Noord-Holland. Wij verwelkomen het initiatief en kijken uit naar de bijdragen in

onze volgende vergadering. Na ‘Stop Veefabrieken Noord-Holland’ zijn alle burgerinitiatieven in deze provincie ter bescherming van dieren, natuur en milieu. De PvdD vindt het initiatief geheel ontvankelijk, maar zal de voordracht steunen voor het gedeeltelijk ontvankelijk verklaren, zodat het in de volgende Statenvergadering inhoudelijk besproken kan worden.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Voorzitter. Ook wij waarderen dit burgerinitiatief, een mooi instrument om burgers dichter bij de politiek te brengen. Wij zien echter in dit geval geen enkele juridische grond om te spreken over dit onderwerp, omdat dit onderwerp niet valt binnen de bevoegdheden van PS, zoals de verschillende juridische toetsen dat ook hebben aangetoond.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Wij spreken over een burgerinitiatief waaronder meer dan 5.000 burgers hun handtekening hebben gezet en alleen daarom al moeten wij dat heel serieus nemen. Echter, wij hebben ook advies gevraagd over de vraag of wij hierover gaan, een van de voorwaarden voor de geldigheid van een burgerinitiatief, en het antwoord daarop was duidelijk nee. Wij vinden daarom ook dat wij consequent moeten zijn en daarom niet moeten besluiten om het gedeeltelijk geldig te verklaren, want dat lijkt het niet te zijn. Aan de andere kant vinden wij wel dat wij verantwoording moeten afleggen aan die burgers en daarom hebben wij het voorstel het burgerinitiatief ongeldig te verklaren, maar tegelijkertijd wel de initiatiefnemers uit te nodigen voor de commissie en het thema inhoudelijk te bespreken in de commissie. Materieel is dit effect natuurlijk voor de eerste stap hetzelfde, maar wij sorteren niet voor op het agenderen voor PS wat wij wel doen als wij het gedeeltelijk geldig verklaren.

De heer **ANNAERT** (VVD): Voorzitter. Terecht wordt in de voordracht gesteld dat PS vanavond eerst een besluit moeten nemen over de geldigheid van het burgerinitiatief. Ik ga vanavond dus niet in op de inhoudelijke discussie over de jacht, maar ik beperk mij tot de vraag of dit burgerinitiatief geldig kan worden verklaard. In dat verband hebben wij de beschikking gekregen over een tweetal juridische adviezen, van onze interne ambtelijke organisatie en een externe van een advocatenkantoor. Die beide adviezen maken naar ons oordeel klip en klaar duidelijk dat het antwoord op de eerdergenoemde vraag, namelijk kan dit burgerinitiatief geldig worden verklaard, nee moet zijn. Dit duidelijke nee kan niet los worden gezien van hetgeen de initiatiefnemers hebben beoogd en ook is verwoord in het door henzelf meegestuurde ontwerpbesluit. Aanvullend hierop verwijs ik graag nog naar de toelichting van artikel 4 van de verordening die door PS is vastgesteld. Hierin staat het volgende: “Het is weinig efficiënt om PS te belasten met een beraadslaging over een onderwerp waarover PS uiteindelijk geen beslissende bevoegdheid hebben. Een ander argument voor deze uitzondering is dat de afstand tussen burger en bestuur alleen maar zou worden vergroot als de burger na het doorlopen van de burgerinitiatiefprocedure te horen krijgt dat PS niets met het burgerinitiatief kunnen doen, omdat zij er niet over gaan.” Een toelichting in een verordening die door deze Staten zelf is vastgesteld. Als onverhoopt dit initiatief gedeeltelijk geldig wordt verklaard, kan wat de VVD betreft, kijkend naar de adviezen, die discussie nooit en te nimmer leiden tot dat wat de initiatiefnemers hebben beoogd en dan hebben wij het dus over om in jachttermen te blijven, een lege huls.

De heer **KRAMER** (GL): Wij zijn voor de voordracht.

Mevrouw **ZAAL** (D66): Voorzitter. Het gaat hier om een ontvankelijkheidsvraag die in dit geval niet eenvoudig te beantwoorden was. D66 heeft allereerst gekeken naar de formulering van het burgerinitiatief. Daarin staat 'alles te doen wat binnen haar bevoegdheid ligt' of de provincie dat wil doen en dat is een hele ruime formulering, ruimer dan in andere provincies aan de orde was. Vervolgens hebben wij gekeken naar beide adviezen, zowel van de eigen organisatie als die van NautaDutilh en beide adviezen boden enige ruimte, hoe klein dan ook, beide adviezen gaven aan dat er zeker ruimte ligt binnen de bevoegdheden van de provincie in brede zin. Wij konden dan niets anders doen dan dit initiatiefvoorstel gedeeltelijk ontvankelijk verklaren. Ik maak daarbij meteen de aantekening jegens de initiatiefnemers, het is een kleine rol, maar die moeten wij wel met elkaar bespreken in commissie NLM, althans dat is het voorstel van mijn fractie.

De heer **ANNAERT** (VVD): Is mevrouw Zaal het met mij eens dat de ruimte die zij aanhaalt in de adviezen, juist niets te maken hebben met datgene wat de indieners beogen?

Mevrouw **ZAAL** (D66): Dat gaat om een interpretatie van de tekst, er staat 'alles doen wat in haar bevoegdheden ligt'. Zoals de organisatie aangaf, er zou een lobby kunnen worden gevoerd. Er kan ook worden gekeken naar de Natuurvisie en de handhaving. Wat ons betreft, past dat binnen de eerste bullet van het initiatiefvoorstel.

De heer **ANNAERT** (VVD): Dat was mijn vraag niet. De vraag was: is mevrouw Zaal het met mij eens dat die zaken die door de externe deskundigen als nog te bespreken worden aangeduid, niet kunnen leiden tot datgene wat de initiatiefnemers beogen, namelijk het verbieden van de jacht?

Mevrouw **ZAAL** (D66): Het gaat hier om een juridische toets. Ik meng mij niet in wat de initiatiefnemers beogen. De eerste vraag is te onderzoeken alle bevoegdheden die de provincie ter beschikking staan. Ik denk dat wij die afweging met elkaar moeten maken in de commissie.

De heer **ANNAERT** (VVD): Ik constateer dat mevrouw Zaal mijn woorden onderschrijft.

De **VOORZITTER**: Gedeputeerde Bond. Die heeft er niets aan toe te voegen. Ik zit mij wel een beetje af te vragen of de term 'gedeeltelijk goed te keuren' helemaal adequaat is of er staat 'gedeeltelijk geldig te verklaren'. Er is een marginale ruimte, maar als je de drie bullets uit het verzoek interpreteert, dan moet dat volgens de initiatiefnemers uiteindelijk leiden tot wijziging van de provinciale regelgeving. Dat staat wel in het derde bullet.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter, gaat u nu met ons in discussie over de voordracht?

De **VOORZITTER**: Nee, maar ik zit wel even de juridische merites af te wegen.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Daar gaat de voordracht over.

Mevrouw **ZAAL** (D66): Dit gaat niet over of wij dit initiatievoorstel ondersteunen of niet, of dat wij de provinciale verordening veranderen. Het gaat erom of het ontvankelijk is. Dat is de prealabele vraag en die staat los van de inhoud.

De **VOORZITTER**: Als u zegt, wij willen dit inhoudelijk bespreken in de commissie zoals de heer Den Uyl aangaf, zonder op dit ogenblik over die juridische merites een uitspraak te doen.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Het is een vraag aan u, maar er ligt hier een initiatiefvoorstel en dat vraagt aan PS 'alles te doen wat binnen zijn bevoegdheden ligt'. Dat een deel van de zaken die verder aan de orde komen, niet in onze bevoegdheden liggen is hier wat mij betreft onomstreden. Dat betekent niet dat ik niet zou willen voorstellen om als Staten iets te doen wat niet binnen onze bevoegdheid ligt. Maar onder de term 'alles te doen' zitten ook dingen die wel binnen onze bevoegdheden liggen en daar kunnen wij als wij dat willen, in de commissie over spreken en eventueel een besluit over nemen. Wij kunnen het ook niet doen, dat is aan de Staten.

De **VOORZITTER**: U hebt het volgens mij in uw bijdrage ook goed verwoord. Dat komt er in feite op neer dat de kern van het voorstel getoetst aan de eigen verordening, ongeldig verklaard moet worden, maar dat het doorverwezen wordt naar de commissie NLM om na te gaan wat buiten de wettelijke aangelegenheid nog wel beïnvloedbaar is door de provincie. Als je het besluit op die manier neemt, dan is er volgens mij geen probleem. Dat was precies waarom ik mijn opmerkingen maakte, dat betekent dat je de besluitvorming even moet herformuleren.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Zou het niet wenselijk zijn als de Staten hier zouden besluiten om een beperkt deel ontvankelijk te verklaren en dat door te sturen naar de commissie? Dan kan het altijd weer terugkomen in de volgende Statenvergadering. Wat ons betreft is er ook geen misverstand over datgeen wat wel en niet onze bevoegdheid is, want daar zijn die juridische adviezen wel helder over, vrees ik.

De **VOORZITTER**: Mag ik dit beschouwen als de tweede termijn van de heer Den Uyl?

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Ik raak nu toch een beetje de weg kwijt over wat wij gaan doen. Ik vind dat als wij iets gedeeltelijk ontvankelijk gaan verklaren, wij de plicht hebben om aan te geven welk deel dan ontvankelijk is. Doen wij dat niet, dan is het een lege huls. Mijn voorstel is en dat lijkt mij het meest zuiver, is dat wij zeggen dat wij het niet ontvankelijk verklaren, maar de mensen wel uitnodigen voor de commissievergadering om te praten over de intentie daarachter waar ik het ermee eens ben dat wij wel kunnen kijken wat de ruimte is. Het is ontvankelijk of niet ontvankelijk. Als er een deel ontvankelijk is, dan moeten wij aangeven welk deel ontvankelijk is. Welk deel dan?

De heer **DEN UYL** (PvdA): Alles wat binnen onze bevoegdheden ligt.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Daarmee schrapt u de laatste twee zinnen van het initiatiefvoorstel.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Nee, er ligt hier een burgerinitiatief en de vraag die wij moeten beantwoorden, is of wij dit burgerinitiatief in behandeling kunnen nemen. Dat kan voor zover het binnen onze bevoegdheden ligt en voor bevoegdheden van het Rijk kunnen wij geen regels maken, want dat is onze bevoegdheid niet op dit terrein. Dat is toch helder?

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Het grootste deel van het burgerinitiatief is juist daarop gericht. Ik vind het een zeer onzorgvuldige procedure als wij het op deze manier gaan besluiten.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Wat is er onzorgvuldig aan? Het is niet helder en er zijn mensen die zeggen, het is helder als je zegt het is niet ontvankelijk en dat is eigenlijk ook wat u zegt. Ik denk dat je als Staten de verantwoordelijkheid hebt om naar de burgers te doen wat binnen jouw bevoegdheden ligt. Dat vind ik niet onzorgvuldig. Bent u dat met mij eens?

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Ik ben het nog meer met u eens. Ik vind dat wij ook naar de burgers de verantwoordelijkheid hebben hier heel serieus mee om te gaan. Daarom wil ik het ook agenderen. Door het gedeeltelijk geldig te verklaren, gaan wij ons in een soort raar pakket dwingen, want dan moeten wij het ook verder in PS gaan brengen en wij weten helemaal niet hoe dat gaat uitpakken.

De **VOORZITTER**: De heer Den Uyl heeft op zichzelf wel de goede formulering te pakken. Dat lijkt misschien spijkers op laag water zoeken dat ik dat zeg, maar het is wel de reden die de heer Klein ook aangeeft, je moet in de besluitvorming wel helder zijn. De formulering ‘gedeeltelijk’ is niet echt duidelijk. Ik zal zo meteen met een wat geherformuleerd voorstel komen waar volgens mij de heer Klein wel mee kan leven. Of de heer Van Liere dat ook kan, weet ik niet helemaal.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Wij hebben het hierover of het wel of niet ontvankelijk verklaard kan worden, al dan niet gedeeltelijk. Ik vind het allemaal prima om spijkers op laag water te gaan zoeken, maar glashelder is dat een meerderheid van het presidium met een voordracht akkoord is gegaan waarvan wij zeggen dat wij het gedeeltelijk ontvankelijk gaan verklaren. De essentie van een burgerinitiatief is een onderwerp op de agenda plaatsen. Op het moment dat wij hierover iets kunnen zeggen is dat mogelijk. Wij kunnen het dus gewoon in behandeling nemen en dan vind ik het niet netjes om staande de vergadering nog even te gaan priegelen aan het voorgenomen besluit van het presidium. Dan had hier een amendement moeten liggen.

De heer **KRAMER** (GL): Voorzitter. Volgens mij staat er in de stukken toegelicht op welk punt wij wel bevoegd zijn. Dat betreft het verbieden van de jacht onder slechte weersomstandigheden. Dat is het haakje naar mijn idee wat gevonden is om te komen tot de uitspraak “gedeeltelijk geldig verklaren”. Ik heb de opdracht gekregen om hier inhoudelijk niet over te praten. Ik dacht dat dat niet de bedoeling was, dat het er juist om ging om een term te vinden om dit gewoon te kunnen bespreken. In die zin heb ik het ook gehouden bij ‘wij zijn akkoord met de voordracht’. Ik zou het heel raar vinden als tegen deze inzet in er een nieuw voorstel zou komen voor te liggen.

De heer **ANNAERT** (VVD): Voorzitter, ik wil reageren op een aanduiding die een paar keer gehanteerd is bij de voorstanders van het gedeeltelijk goedkeuren van dit initiatiefvoorstel. Nee, niet ontvankelijk, er staat geldigheid. Dan hoor ik de zin 'alles te doen wat binnen zijn bevoegdheden ligt', de heer Den Uyl heeft het ook aangehaald. Ja, dat is maar een deel van de zin want als je naar het ontwerpbesluit kijkt, dat is dat wat de initiatiefnemers hebben beoogd als bijlage 3. Daar staat wel alles te doen 'wat binnen haar bevoegdheden ligt om de jacht op vrij bejaagbare diersoorten stop te zetten en bejaagbare en niet bejaagbare soorten gelijkwaardige bescherming te bieden'. Daar gingen nu juist die juridische adviezen over, dat kan niet. Ik ben het helemaal eens met de heer Klein, geen halfslachtige besluiten. Je moet nu zeggen of het ontvankelijk is of niet, geldig of niet. Onze visie is niet geldig en dat daarna een meerderheid in de Staten vindt dat ze dit onderwerp wel op een commissie moeten zetten om nog eens te praten over hieraan gelieerde zaken, prima, gaat vooral uw gang, maar dat is niet wat voorligt.

Mevrouw **ZAAL** (D66): Voorzitter, ik worstel met het voorstel dat ook door de heer Klein gedaan is. Volgens mij kan een burgerinitiatief maar op één manier op de agenda van de commissie komen en dat is als wij het gedeeltelijk ontvankelijk verklaren. Anders zou je de weg van de heer Annaert moeten volgen dat wij het zelf op de agenda zetten en dat vind ik op geen enkele manier recht doen aan het initiatief van 5.000 mensen. Ik blijf bij mijn standpunt. De voorzitter zei al, het is marginaal maar er is een ontvankelijkheid en die moeten wij ook recht doen.

De **VOORZITTER**: Volgens mij moeten wij dan maar gaan stemmen. De kanttekeningen zijn ook helder. Mag ik de tegenstanders van de voordracht vragen de hand op te steken?

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter, mag ik een stemverklaring doen? Ik ben vergeten mij aan te melden bij dit punt. Ik vind het punt van de heer Klein een hele goede. U kent wellicht de uitdrukking 'zachte heelmeesters maken stinkende wonden' en in dit geval vind ik dat je heel helder moet zijn en mensen niet iets mee moet geven om later weer in een commissie te bespreken. Ik stem dus tegen.

De **VOORZITTER**: Mag ik de tegenstanders van de voordracht vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties VVD, 50plus, CU/SGP, ONH, CDA, PVV, de overige leden daarvoor, zodat het voorstel is aanvaard.

19. Vragenuur

De **VOORZITTER**: GL heeft mondelinge vragen ingediend over de brief van GS aan de minister van I&M over de minimale hoogte van een mogelijke brug over het IJ.

De heer **VAN BERKUM** (GL): Voorzitter. Op 28 mei jl. kwam in Het Parool het bericht dat de provincie wil dat de hoogte van de brug over het IJ fors hoger wordt. Ik heb het bericht doorgestuurd zodat u dat kunt nalezen. Ik werd hierop attent gemaakt door iemand van mijn achterban in Amsterdam en die mij vroeg wat de provincie nu weer doet. Eerst de windmolens en nu gaan wij ook nog eens een keer de brug tegenhouden. Uiteindelijk heb ik de brief opgevraagd

en ben gaan kijken wat er precies stond. Dat was aanzienlijk minder zout dan wat in Het Parool stond, maar toch verbaasde het mij. In die brief werd namelijk gezegd: “Vragen wij u – dit is de gedeputeerde die dat aan de minister vraagt – de doorvoerhoogte van 11.35 meter – dit is hoger dan vier lagen high cubes binnenvaartschepen – als minimum op te nemen voor nieuwe bruggen en brugvervangingen in de relevante regelgeving voor het hoofdvaarwegennet om zo de bereikbaarheid van de binnenvaart over het water te garanderen”, aldus de brief van GS aan de minister. Aangezien wij niet op de hoogte waren van deze stellingname van GS en de potentiële impact van het hieruit voortvloeiende verzoek aan de minister op onder meer de ontwikkeling van de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord en de rest van Amsterdam, de ontwikkeling van de havens van het NZKG en de binnenvaart en de discussie over het provinciale fietsnetwerk hebben wij de volgende vragen. Allereerst over uw stellingname. Wanneer heeft u besloten dat bruggen over het hoofdvaarwegennet aan een hoge doorvaarhoogte zouden moeten voldoen? Wanneer heeft u deze stellingname besproken met PS? Dan over de brief van de minister. Waarom heeft u besloten juist nu en in een brief betreffende sprongen over het IJ aanpassen brughoogte uw stellingname kenbaar te maken aan de minister? Heeft u rekening gehouden met de discussie en besluitvorming van PS over de ontwikkeling van de metropoolregio Amsterdam? Hoe heeft dit invloed gehad op de inhoud van deze brief aan de minister? Heeft u hierbij rekening gehouden met de discussie en besluitvorming binnen PS over de ontwikkeling van het NZKG? Hoe heeft dit invloed gehad op uw brief aan de minister? Heeft u rekening gehouden met de discussie en besluitvorming binnen PS over het provinciale fietsnetwerk? Heeft het invloed gehad op de inhoud van uw brief aan de minister? Dan over het contact met de gemeente Amsterdam. Heeft u contact gehad met het college van B&W van Amsterdam over uw verzoek aan de minister om de minimale doorvaarhoogte te verhogen? Zo ja, wanneer heeft het contact plaatsgevonden? Zo ja, in welk kader heeft dit contact plaatsgevonden. Zo nee, waarom heeft u hiervoor gekozen? Dan over het contact met PS. Waarom heeft u ervoor gekozen om dit verzoek aan de minister niet meteen met PS te delen? Ik heb het op moeten vragen bij de griffie en pas toen is het doorgestuurd aan PS. Waarom heeft u besloten PS niet te horen over uw voornemen dit dus ook aan de minister voor te leggen? Bent u voornemens PS meteen op de hoogte te brengen van dergelijke verzoeken aan de minister in de toekomst? Bent u voornemens in de toekomst PS wel te horen over het voornemen om dergelijke verzoeken aan de minister voor te leggen? Zoals ik heb aangegeven, ik werd verrast door dit verzoek en dat vind ik niet prettig. Dergelijke brieven hebben grote impact op de discussie in Amsterdam, blokkeerde het. Ik zie wel het belang van de binnenvaart, dus ik zie ook wel de reden waarom een dergelijk verzoek gedaan is, maar ik zie ook het belang van het fietsnetwerk in Noord-Holland en voor Amsterdam. Ik zie ook het belang van de groei van Amsterdam en de woningbouwontwikkeling in de metropoolregio Amsterdam en het belang in deze discussie van bruggen over het IJ. We lopen tegen het risico aan dat die hele pontverbinding volloopt. Dit is een discussie die plaats moet vinden specifiek in Amsterdam en een rol voor het Rijk, maar door deze brief zijn wij als provincie er ook bij betrokken geworden. Wij zijn een partij geworden, dat heeft mij verrast en daar ben ik niet zo blij mee.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter. Ik ben enigszins verrast. Met u ben ik van oordeel dat de berichtgeving in Het Parool toch wat scherper was dan de brief die wij gestuurd hebben. In de brief hebben wij niet meer en niet minder gedaan dan een vraag gesteld aan de minister. Volgens

mij zijn wij niet het bevoegde gezag als het gaat over het Noordzeekanaal noch het IJ. In dit geval is dat het Rijk. Wij kunnen hooguit vragen stellen met het verzoek aan de minister om iets te doen. In antwoord op uw eerste vraag: wanneer heeft u besloten dat bruggen over het hoofdvaarwegennet aan een hogere doorvaarhoogte zouden moeten voldoen? Het antwoord daarop moet zijn dat wij daar als college niet over besloten hebben, omdat daar waar het gaat om Rijksvaarwegen, het Rijk hierover gaat. Ik kan u wel aangeven dat er een aantal beleidsdocumenten is geweest waar een dergelijke brief wel logisch uit voortvloeit. Ik begin met het coalitieakkoord en daarin staat: "Wij stimuleren het vervoer over water en betrekken daarbij faciliteiten die op land nodig zijn." In de visie die is vastgesteld in juni 2015 op uw vraag wanneer dat was. In de visie NZKG staat: "Hoofddoelstelling is duurzame groei van de haven onder andere door zich te richten op markten met toekomstperspectief waaronder containers – en daar gaat het in dit geval over – en cruise." Verder vermeldt de visie NZKG: "Gebruik van de oevers mag de vaarwegfunctie niet beperken". Beide citaten zijn afkomstig uit de visie en die dateert van mei 2013. Vandaag heeft u de visie Waterrecreatie en het uitvoeringsprogramma vastgesteld en daarin staat: "Toekomstige bruggen vormen een risico voor de bevaarbaarheid van het IJ". Met andere woorden, datgene wat wij in de brief aan de minister hebben uitgedragen, is niet meer en niet minder dan een verwoording van datgene wat in meerdere documenten door uw eigen Staten al is vastgelegd. Als u het dan speciaal hebt over de hoogte in relatie tot het fietsnetwerk, kan ik u meedelen dat hoe lager je een brug maakt, hoe vaker die open moet en dat is voor de doorstroming voor de fiets niet bevorderlijk, maar ook niet voor de doorstroming op het water. Op het moment dat je een brug lager maakt, is het voor alle verkeersstromen nadelig. Dat is precies de reden, zowel vanuit het perspectief van de fiets als vanuit de binnenvaart, dat wij verzoeken aan de minister en dat is inmiddels de standaard aan het worden voor de binnenvaart, de four cubes aan te houden en niet de drie cubes zoals op dit moment op een aantal vaarwegen nog gangbaar is. Er wordt aangegeven dat op het Amsterdam-Rijnkanaal alles nog drie cubes is. Dat is correct, maar wij maken een grote sluis bij IJmuiden en daar passen die four cubes met enig gemak in. Wij hebben net de hele vaarweg naar Meppel opgeknapt en die is wel geschikt voor four cubes. Voor de kust van Flevoland komt een containerterminal, waar men ook graag met four cubes wil kunnen aanlanden. Als wij dan nu een brug maken in het IJ die op drie cubes hoogte is, dan maken wij ook de ontwikkeling van de containerterminal op de Flevokust onmogelijk. Dat past allemaal niet in het beleid, zoals dat in meerdere documenten door uw Staten is vastgelegd. Wanneer hebben wij deze stellingname besproken met PS? Dat is steeds voorafgaand geweest aan de vaststelling van deze beleidsdocumenten door uw Staten. Dat zal ergens in mei 2015 geweest zijn en april 2013 als het gaat om de visie. Het is afgelopen maand wat betreft de visie Waterrecreatie, in uw Staten geweest. Over de brief aan de minister. U hebt het over de sprong over het IJ en dat is volgens mij ook de gangbare naam, maar vanavond draaide iemand dat om en die had het over de ijsprong. Sindsdien krijg ik die term niet meer uit mijn hoofd op de een of andere manier. Het kan leiden tot een zwangerschap, maar in dit geval hoop ik dat dat niet het geval is, zeg ik u heel eerlijk. Waarom wij besloten hebben om juist nu in een brief onze stellingname kenbaar te maken en daarmee gegeven het feit dat het vastligt in beleidsnotities, ook de uwe, is omdat wij kort voor de zomer uitgebreid geïnformeerd zijn door de gemeente Amsterdam in het bestuursplatform NZKG over de voornemens van Amsterdam. Toen bleek ook dat op dit moment een vier cubes hoogte niet wordt onderzocht. Dat baarde ons

dusdanige zorgen dat wij op grond daarvan hebben besloten deze brief te sturen. De zomer liep daar tussendoor. U had het over 28 mei, maar volgens mij was het ergens in september. Dat is de reden waarom wij dat nu gedaan hebben. Hebben wij rekening gehouden met de discussie en besluitvorming binnen PS over de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam? Sterker nog, dit is volledig in lijn met de visie NZKG die door uw Staten is vastgesteld. Heeft het invloed gehad op de inhoud van de brief aan de minister? Welzeker, want als het daar niet had ingestaan, dan hadden wij ook niet echt een basis gehad om een brief te sturen. Datzelfde geldt voor uw vraag D: heeft u rekening gehouden met discussies en besluitvorming binnen PS over de ontwikkeling van het NZKG? Zeker. Hoe heeft het invloed gehad? Dat is hetzelfde als wat ik hiervoor al zei. Heeft u rekening gehouden met de discussie en besluitvorming binnen PS over het provinciale fietsnetwerk? Ja juist, want hoe lager de brug, hoe vaker hij open moet. Heeft het invloed gehad op de brief aan de minister? Ik verwijs terug naar eerdere antwoorden. Heeft u contact gehad met het college van B&W? Niet met het college in totaliteit, maar wel met de verantwoordelijk wethouder. Dat contact heeft plaatsgevonden op 7 en 16 september. Ik heb voor de zomer overleg gehad met de wethouder over de plannen en op 7 en 16 september heb ik persoonlijk contact met hem gehad en marge van andere bijeenkomsten, en toen heb ik hem aangekondigd dat ik voornemens was om deze brief in het college te brengen en ik heb hem aangegeven dat hij daar uiteraard een afschrift van zou krijgen, hetgeen ook gebeurd is. Waarom hebben wij ervoor gekozen om dit verzoek met de minister niet meteen met PS te delen? Omdat dit een uitvoeringskwestie is en u hebt het sowieso kunnen lezen op de openbare besluitenlijst. In dat opzicht is het met u gedeeld in de aankondigende zin, maar omdat het een uitvoerende kwestie is, is het volgens mij niet gebruikelijk om u daarvan afschriften te sturen. Waarom heeft u besloten PS niet te horen? Nogmaals, omdat het een uitvoeringskwestie is. Bent u voornemens PS in de toekomst wel meteen op de hoogte te brengen? In onze beleving hebben wij dat gedaan, zij het niet door u een afschrift te sturen, maar als u daaraan hecht, dan doe ik dat. Zijn wij voornemens om PS wel te horen over het voornemen om dergelijke verzoeken aan de minister voor te leggen? Het antwoord is nee, niet op het moment dat dat past in vigerend beleid, want dan is het echt een uitvoeringskwestie. Dat vind ik echt de verantwoordelijkheid van het college. Op het moment dat u daar anders over denkt, dan zult u een ander beleidskader moeten vaststellen. Anders is het voor ons niet meer mogelijk om enige consistente gedragslijn aan te houden. Als het gaat over de bereikbaarheid waar de heer Van Berkum nog een aantal opmerkingen over maakte in zijn nawoord, want dat stond niet in zijn aangekondigde vragen, ben ik het volkomen met hem eens. Volgens mij is juist de bereikbaarheid over land en over water cruciaal bij de ontwikkeling van Amsterdam. De haven kan niet zonder stad, maar de stad kan zeker niet zonder haven. Dus betekent dat dat je niet met de rug naar elkaar toe moet staan maar met het gezicht en de belangen van beide aspecten in ogenschouw moet nemen, dus zowel van de mensen die daar wonen, werken als recreëren en zowel van de mensen die daar werken op het Noordzeekanaal of op het IJ, maar ook de mensen die daar van de ene naar de andere kant willen. Je zult moeten zoeken naar een optimum en in onze beleving is een drie cubes brug niet een optimum, want dat is voor alle vervoersstromen nadelig.

De **VOORZITTER**: Geeft dit de heer Van Berkum aanleiding tot nadere vragen?

De heer **VAN BERKUM** (GL): Ja, dat geeft het mij, voorzitter. Om te beginnen met de afsluiting van gedeputeerde Post. Ik ben het tot aan het einde volledig met haar eens, namelijk met de opmerking dat stad en haven niet zonder elkaar kunnen. Hoewel mijn gevoel wel is eerst voor de fiets te kiezen en ik zie ook wel dat je daar een discussie over moet voeren. Alleen, in de beantwoording geeft u heel duidelijk aan dat dit een kwestie is van GS, een uitvoeringskwestie en dat is nou net wat ik betwist, want het is niet een logisch gevolg – vanuit het VVD-perspectief misschien wel - van de NZKG-visie.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter, ik maak hier bezwaar tegen, want ik sta hier niet vanuit het VVD-perspectief. Ik sta hier omdat ik het college blijf uitdragen en verdedigen. Dit is een besluit geweest van het volledige college en niet van deze gedeputeerde en zeker niet van een VVD'er.

De heer **VAN BERKUM** (GL): Dat betekent dat ik dit wel in de commissie had willen bespreken omdat ik als lid van de Staten een afweging wil kunnen maken op het moment dat wij ons hierin gaan mengen. Ik begrijp de argumentatie die de gedeputeerde naar voren brengt, alleen ik ben het er niet mee eens. Ik vind het echt een probleem dat als dergelijke vergaande opmerkingen gemaakt worden, dat wij daar niet in betrokken worden. Ik ben het er gewoon niet mee eens dat het een uitvoeringskwestie is, ik heb nu geen mogelijkheid om dat aan te passen, maar ik geloof dat ik wel duidelijk ben geweest over wat ik daarvan vind.

De **VOORZITTER**: U zei dat u nog nadere vragen had en die heb ik niet gehoord

De heer **VAN BERKUM** (GL): Bent u bereid om met mij in discussie te gaan in de commissie M&F, zodat wij hier onze meningen over kunnen wisselen?

De heer **TIJSSENS** (D66): Voorzitter. Ik heb een vraag over de opvattingen van GS. Op het moment dat GS een brief sturen naar de minister met het verzoek om de wet te wijzigen, is dat dan te classificeren als uitvoering? Op het moment dat dit geheel in lijn is met het bestaande beleid, heeft deze oproep aan de minister, mocht het tot een wetswijziging komen, financiële consequenties voor de provincie, want u geeft aan hoe lager de brug hoe vaker hij opengaat, maar het is ook, hoe hoger de brug, hoe duurder die is in mijn beleving?

Gedeputeerde **POST**: Ik ga niet over de agenda van de commissie, daar gaat u als PS zelf over, maar ik ben altijd bereid om de discussie met u te voeren, vooropgesteld dat het een onderwerp regardeert dat ook enigszins tot de kerntaken van de provincie behoort, anders moeten wij vooral een keer een kop koffie gaan drinken, maar geen gesprek in de commissie daarover voeren. Ik wil er nog een ding aan toevoegen en dat is dat je nu al ziet gebeuren dat Rotterdam al voornemens is om rekening te houden met hogere hoogten, omdat men ook daar ziet dat de ontwikkelingen snel gaan en dat de scheepvaart zich aan het aanpassen is aan een hogere belading. Dat betekent tegelijkertijd dat op het moment dat je in het Amsterdamse uit zou gaan van drie cubes, je jezelf uit de markt prijst. Ik zit er niet alleen voor het belang voor het belang van deze provincie in enge zin als het gaat om de haven, maar ik zit er ook voor het belang van de werkgelegenheid van de Metropoolregio in brede zin en mijn beleving is dat het niet in het

belang van de Metropoolregio in brede zin is en zeker niet in het belang van het NZKG op het moment dat wij onszelf uit de markt zouden prijzen door beperkingen in de beladingshoogte op het moment dat men elders wel hogere belading aankan. Hoe je het ook wendt of keert, maar reders kijken ook daarnaar.

De heer **VAN BERKUM** (GL): Heeft u mij horen zeggen dat ik pertinent kies voor drie cubes? Ik heb gezegd, ik wil graag praten over wat daar de beste oplossing voor is, daarvoor wil ik u uitnodigen. Heeft u iets anders gehoord? Volgens mij niet.

Gedeputeerde **POST**: Ik heb u hele kritische vragen horen stellen en ik heb u horen insinueren minstens dat een hoogte van drie cubes slecht is voor de fietser en dat u om die reden eigenlijk vond dat ik dat eerst met u had willen delen, omdat u er nu niets meer aan kunt doen omdat de brief geschreven is en u het liever anders gezien had. Dan moet ik tot de conclusie komen dat u tegen drie cubes bent. Als u niet per se tegen bent, dan zijn wij het met elkaar eens dat vier cubes beter is dan drie cubes. Als u niet van mening bent dat vier cubes beter is, dan raken wij elkaar kwijt.

De **VOORZITTER**: De heer Van Berkum weet het nog niet. De gedeputeerde heeft haar overwegingen gegeven. Dit debat is volgens mij op dit moment voldoende gevoerd.

De heer **VAN BERKUM** (GL): Er zijn vragen gesteld en er werden mij woorden in de mond gelegd. Wat ik toch wel even duidelijk wil maken, het punt is procedureel, niet inhoudelijk. Inhoudelijk wil ik ook een discussie voeren, maar dit is procedureel.

Gedeputeerde **POST**: Volgens mij heeft de heer Tijssens nog antwoorden van mij tegoed over de financiële consequenties. In formele zin op dit moment niet, want op het moment dat de wet wordt aangepast, dan is ook Amsterdam gehouden zich bij de bouw van eventuele bruggen aan de wet te houden en komen de kosten van bruggen over het IJ in beginsel voor Amsterdam, tenzij Amsterdam anderen zo ver krijgt dat zij bereid zijn een bijdrage te leveren in de kosten. Ik denk dat an sich een hogere brug duurder zal zijn, maar daar staat tegenover dat je niet alleen kijkt naar de aanlegkosten van de brug, maar naar de totale maatschappelijke kosten en baten van het totale project en dat gaat verder dan alleen de kosten van de brug, want daar komen ook de kosten voor de scheepvaart bij.

De **VOORZITTER**: Dit was een volledig antwoord.

20. Interpellatiedebat op verzoek van de PvdA over de veiligheid van kerncentrale Petten

De heer **TEKIN** (PvdA): Voorzitter. Dank aan de collega's voor de ondersteuning van dit verzoek. De aanleiding om dit interpellatieverzoek te vragen, was het bericht dat ons vorige week bereikte over het kernafval dat maar niet wegkomt uit Petten. Inmiddels hebben wij ook te maken met de politieke realiteit dat vorige week een brede delegatie van het kabinet en minister Kamp heeft hem ondertekend, nadrukkelijk mede namens een aantal andere bewindslieden, er een brief

komt over de toekomst van ECN en NRG. Ik wil graag die twee dingen scheiden. Immers, ik heb al schriftelijke vragen gesteld aan het college over een aantal nieuwe ontwikkelingen die zich voordoen en die denk ik ook wel een relatie hebben met Pallas, namelijk de vinding van ASML en het verkopen van Mallinckrodt, dat laat ik nu even liggen, maar ik ontkom er niet aan de politieke realiteit mee te nemen in mijn vragen. Die zullen ook wel iets gewijzigd zijn. Bij de inleiding op mijn vragen hebt u kunnen lezen – en dat komt van een openbare website van het ministerie – over welke incidenten zich vanaf 2013 hebben voorgedaan. Sommige waren zeer ernstig, niet van de afgelopen tijd maar van een aantal jaren geleden. Wat u daar niet heeft gezien, zijn de nieuwsberichten die de afgelopen tijd en vaak ook heel anoniem tot ons zijn gekomen en die combinatie maakt het dat wij de afgelopen tijd veel signalen krijgen van buurtbewoners en directbetrokkenen vanuit Petten. Wij balen daar ongelofelijk van. Wij hebben het er een keer in de commissie over gehad, dat een oud-directeur van NRG iets zegt – soit, misschien trapt hij nog na – maar dat er medewerkers iets anoniem zeggen over de veiligheidscultuur, dat kunnen wij niet meer negeren en dat is de reden om dat hier te bespreken. Als dan de niet-professionele klagers bij ons komen, want het zijn geen professionele klagers en ook niet de stichtingen die wij allemaal kennen en lobbyen, zoals een Greenpeace, dat moet je als politicus wel in perspectief zetten, maar dit zijn gewone buurtbewoners. Als ik aan hen vraag, waar haalt u uw informatie vandaan, dan komt er weinig tot geen informatie van de Rijksoverheid en daar hoort die taak volgens mij, want die houden ook toezicht op die Kernenergiewet. Geen enkele informatie, ook niet via de gemeenten. Daarom ook die viertal vragen, de inleidingen laat ik achterwege. Als er wordt gecommuniceerd, kijk naar de brief van minister Schultz van 12 september, dan roept dat bij mijn fractie vragen op. Ik ga dat niet citeren, want dat kunt u gewoon lezen, de inleiding op die vraag, maar kan het college ons nader informeren over wat de minister precies bedoelt met de passage: “Dat bijzondere omgevingsfactoren van NRG op termijn een veiligheidsrisico vormen”. Daarbij en dat is de politieke realiteit, zijn deze factoren weggenomen met de kabinetsbrief? Dat is de toevoeging die ik richting de heer Bond doe. De tweede vraag maar dat verbaast helemaal niet, is het college bereid om het toegenomen gevoel van onzekerheid en onveiligheid van Noord-Hollanders actief te agenderen bij het kabinet? Zo ja, is het college bereid om samen met het kabinet en de betrokken instanties actief de bewoners, gemeenten en bedrijven te informeren over de actuele veiligheidssituatie, en zo nee, waarom niet. Wij doen de suggestie maar ik ben geen veiligheidsdeskundige dus die volledige garantie kan volgens mij niemand geven in dit dossier, er komt een INSARR-missie, die begint morgen volgens mij en houdt op 11 oktober op. Zou het een idee zijn om deze vertaling van die uitkomsten van deze missie hier in Jip en Janneketaal naar de kop van Noord-Holland te brengen, in ieder geval het verzoek van mijn fractie om dit over te brengen bij het kabinet. Dan het afval, want daarvoor is dit interpellatieverzoek gedaan. Het was volgens mij in deze zaal dat in 2012 de heer Van Run, de toenmalig gedeputeerde, heeft toegezegd op basis van informatie van het kabinet dat in 2017 al het historisch afval verwijderd zal zijn naar de COVRA en dat is helemaal niet gek, want ik ga er straks een veronderstelling ingooien en ik hoop daarop een reactie van het college te krijgen. Klopt mijn beeld dat zolang dat afval niet verwijderd is, de HFR niet ontmanteld kan worden en Pallas niet gebouwd kan worden, er is natuurlijk wel een verwevenheid met elkaar en 2017 komt niet uit de lucht vallen. Als je kijkt naar het Pallas-dossier, dan is dat een normale datum om te komen tot Pallas. Verzoek aan het college om een reactie. Als laatste had ik een vraag over de

ontmanteling van ECN, ik had die vraag anders geformuleerd, maar hij is inmiddels een beetje ingehaald. Daarom laat ik het hierbij.

De **VOORZITTER**: De mondelinge vragen, er waren twee fracties, namelijk GL en PvdD. Dat voegen wij er direct aan toe, dat scheelt tijd.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter, een punt van orde. Mogen andere fracties ook nog een keer iets zeggen in dit debat?

De **VOORZITTER**: Dat is de normale volgorde van een interpellatie. Eerst de vragen van de interpellant, daar worden nu dus de mondelinge vragen aan toegevoegd. Dan komt het antwoord en daarna komen de andere fracties aan bod.

De heer **VAN RAAN** (PvdD): Voorzitter. Dank voor de mogelijkheid om de mondelinge vragen te vermengen met het interpellatiedebat. Ik heb drie vragen. Toen de berichten over Petten in de commissie van 12 september werden besproken, is er vanuit diverse partijen gevraagd aan de heer Bond hoe het met de veiligheid gesteld is. De heer Bond heeft terecht opgemerkt dat hij daar niet persoonlijk over gaat, maar dat is de ANVS en daar vertrouwen wij op, want dat is het instituut dat de veiligheid controleert. Dat is volstrekt een legitieme manier om op te treden, dus daar volgen wij de heer Bond volledig in, ware het niet dat ongeveer een week later de Onderzoeksraad voor de Veiligheid met een rapport komt waarin staat dat er nogal wat mis is met de inspectiediensten en nou net de ANVS noemt als voorbeeld van een inspectie waar wel wat aan schort. Dat riep bij ons natuurlijk direct de vraag op, oké, als wij ons verlaten op de ANVS – en dat mag en dat moeten wij kunnen – maar er zijn gerede twijfels of dat daar wel goed geregeld is, hoe staat het dan met het oordeel van de ANVS specifiek over Petten? Onze vraag is, is of GS nog steeds van mening zijn dat zij er 100% op kunnen vertrouwen dat de beoordeling van de veiligheid van de kernreactor in goede handen is bij de ANVS? Zo ja, waar baseren zij zich dan op? De tweede vraag sluit een beetje aan bij mijn voorganger, dat is onvermijdelijk, is het college voornemens naar aanleiding van de berichten actie te ondernemen om de veiligheid van Noord-Holland te borgen en de burgers op de hoogte te stellen over in hoeverre de ANVS-rapportages helemaal goed zijn? Is het college bereid te bevorderen en zo ja hoe, de NRG haar verplichting nakomt tot het verwijderen van het nucleaire afval op een tijdige manier?

Mevrouw **KOCKEN** (GL): Ik sluit mij hier volledig bij aan.

Gedeputeerde **BOND**: Voorzitter. De eerste vraag die gesteld wordt: kan het college ons nader informeren over wat de minister precies bedoelt met die passage dat die bijzondere omgevingsfactoren op termijn mogelijk een veiligheidsrisico vormen is een vraag die bij de minister thuishoort. Wij hebben deze maand een afspraak met de minister en ik zal namens u vragen wat hij hier precies mee bedoelt. Daarmee heb ik ook antwoord gegeven op de tweede vraag. Ja, wij hebben er al bij het kabinet op aangedrongen om de onrust weg te nemen die is ontstaan naar aanleiding van berichtgeving in de media. Wij vinden dat die verantwoordelijkheid – en ik heb u niet anders horen zeggen – primair bij het Rijk ligt, maar ook dat nemen wij nog een

keer extra mee in het gesprek met de minister deze maand en om aan te dringen op communicatie in dat gebied om die onrust weg te nemen. Wij zijn het natuurlijk met u eens dat het een onwenselijke situatie is en ook wij maken ons zorgen over de afhandeling van iets dat in het verleden gewoon is afgesproken. Nu is het wel zo en dat heeft u allemaal kunnen lezen, want wij hebben onze zorgen al meerdere keren gecommuniceerd met het kabinet en wij weten ook dat die problematiek deel uitmaakt van het overleg in de ministerraad afgelopen vrijdag en u heeft kunnen lezen dat dat in ieder geval heeft opgeleverd dat de ministerraad afgelopen vrijdag heeft besloten om ECN en NRG een extra financiering van 40 miljoen euro te verstrekken bovenop het geld wat er lag en dat is geoormerkt voor het verwerken en afvoeren van het historisch radioactief afval. Ik verwijs hierbij naar de brief van 30 september jl. aan de Kamer. In deze zelfde brief wordt ook het onderzoek vermeld waarin het Rijk geadviseerd wil worden in hoeverre dat historisch afval adequater en kostenefficiënter kan worden opgeruimd. Het voorjaar van 2017 moet die analyse afgerond zijn en ook daar zullen wij nogmaals aandacht voor vragen als het gaat om deze problematiek in het overleg op 24 oktober a.s. met de minister. De vierde vraag gaat over de ontvlechting, u koppelt dat ook aan het project Pallas, of wij als college bereid zijn om op te laten nemen dat die ontvlechting en activiteiten geen invloed hebben op de toekomst van de stichting Pallas. Ten eerste gaan wij niet over het besluit van de minister maar met betrekking tot Pallas is het vooral van belang dat de continuïteit van die hoge fluxreactor en dus ook van NRG gewaarborgd wordt. Door de ontvlechting – ook dat staat in die brief waar ik u net naar verwees – zal de financiële positie van NRG nog meer verbeteren. U moet die brief er maar op nalezen, want dat staat daar ook expliciet in. Tevens maakt de minister duidelijk aan de Tweede Kamer dat het Rijk veel investeert om de continuïteit van die activiteiten van ECN en NRG en het afvoeren van het historisch afval zeker te stellen. Ook dat staat in die brief. Dan de aanvullende vragen die gesteld zijn door de PvdD, ondersteund door GL hoorde ik. Is het college van GS nog steeds van mening dat zij er voor 100% op kan vertrouwen dat die beoordeling van de veiligheid in goede handen is bij de ANVS? U verwijst naar een ander rapport van de OVV. Het antwoord is ja, wij hebben nog steeds geen reden om te twijfelen aan de kwaliteit van de beoordelingen van de ANVS zonder bewijs van het tegendeel als het gaat om de inhoud van deze problematiek. Dat is toch iets anders dan wat er in het OVV-rapport staat. Deze vragen gaan specifiek over de problematiek die nu speelt. Is het college voornemens naar aanleiding van deze berichten enige actie te ondernemen om de veiligheid van Noord-Holland te borgen? Daar gaat u in de vraag een beetje de fout in, want nogmaals, ik heb net geantwoord dat wat ons betreft en op de informatie die wij daarover, daar vertrouwen wij op, dat de veiligheid niet in gevaar is en dat wij het wel eens zijn met datgene dat de PvdA opmerkt dat er wel onrust is in het gebied en daar voelen wij ons zeker medeverantwoordelijk voor om te bekijken of wij daar iets mee kunnen. Dat gaan wij op 24 oktober ook bespreken. Wij hebben er bij het Kabinet al eerder op aangedrongen om die onrust weg te nemen, mede ontstaan door berichtgeving in de media. En de brieven van 12 en 30 september jl. aan de Tweede Kamer maken wel duidelijk dat het kabinet veel investeert in het op een verantwoorde manier voortzetten van die activiteiten van ECN en NRG en dat er iets extra's moet gebeuren in de vorm van communicatie in de regio. Daar zullen wij ons voor gaan inzetten.

De heer **TEKIN** (PvdA): Voorzitter. Volgens mij hebt u nog geen antwoord gegeven op de vraag over het kernafval en de relatie met Petten en de HFR, de ontmanteling. Nu zegt u terecht en ik heb die brief ook gelezen, dat er nog een onderzoek komt naar het kernafval, ergens medio 2017, maar dat is nog geen antwoord of een begin van een antwoord op wanneer het uiteindelijk verwijderd zal zijn. Ik vraag u met klem dat ook neer te leggen bij het kabinet. Ik moet helaas constateren dat toen wij als Staten in 2012 voor het eerst geconfronteerd werden met Pallas, het draagvlak met name in de regio veel groter was dan het nu is en dat heeft een aantal oorzaken. De eerste oorzaak zijn al die nieuwsberichten, ook hoe wij na vier jaren kijken naar kernenergie, kerncentrales. Het tweede is de geheimzinnigheid rond het Pallas-project en – ik noem het even in mijn eigen woorden – met het meel in de mond praten van politici en daar hebben wij al vaker met de heer Bond over gediscussieerd. De heer Bond zoekt daarin ook de uitersten op en ik wil hem graag daarin ondersteunen. Waarom zeg ik dit nu? Straks zit er een nieuwe vaste Kamercommissie na maart. Het jaar 2017 wordt een heel belangrijk jaar, het zou 2015, 2016 worden, maar nu is het verschoven nu en de minister neemt daar ook een voorschot op.
De minister zegt dat er in 2017 een nieuwe tranche komt en hij parkeert ook het afval naar 2017. Zou het een idee zijn met name ook omdat wij nu weten dat het draagvlak steeds minder wordt, dat onze positie als politici die ook verantwoording willen afleggen op een dossier dat erg ingewikkeld is maar van groot belang is voor de regio maar ook voor Nederland, om te kijken hoe wij samen met het kabinet en die vaste Kamercommissie ergens in 2017 iets van een overleg kunnen plannen om dit dossier bij de hand te pakken. Mijn fractie doet u die suggestie, dat zouden wij samen met het presidium ter hand kunnen nemen om daar serieus werk van te maken. Ik heb de heer Bond al een paar keer horen zeggen, wij hebben dat al een paar keer aangegeven bij het kabinet, de onrust en om daar enige kracht bij te zetten en ook zijn positie daarin te ondersteunen, dien ik namens D66, VVD, CDA, ONH en 50plus een motie in.

Motie 50/03102016
Veiligheidssituatie Petten

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016

Constaterende dat:

- *De afgelopen periode veel verontruste berichten over de actuele veiligheidssituatie in en rondom Petten het nieuws hebben gehaald;*
- *Veel van deze berichten zonder enige duiding en uitleg vanuit de landelijke overheid tot Noord-Hollanders komen;*
- *Ook berichten vanuit anonieme bronnen het nieuws halen;*
- *Hierdoor directbetrokkenen in en rondom Petten zoals bewoners, bedrijven en gemeenten zich steeds meer zorgen maken over hun veiligheid en daardoor steeds meer in onzekerheid moeten leven en werken;*
- *De overheid weinig tot geen informatie verstrekt aan Noord Hollanders over de veiligheidssituatie in en rondom Petten;*
- *Het staand rijksbeleid is dat het kernafval in Petten centraal in Nederland (Borssele) wordt opgeslagen;*

- *In 2012 GS aan PS van Noord-Holland hebben medegedeeld dat in 2017 het kernafval verwijderd zal zijn richting Borssele;*
- *In 2012 PS een principebesluit hebben genomen inzake Pallas waarbij een van de argumenten was om hiermee in te stemmen was dat hoogwaardige werkgelegenheid behouden blijft voor (de kop van) Noord-Holland.*

Overwegende dat:

- *Draagvlak bij bevolking en betrokken regionale en lokale overheden van cruciaal belang zijn voor de "licence to operate" voor de huidige nucleaire installatie en de beoogde nieuwe installatie;*
- *Vertrouwen en begrip van de belangen van de betrokken lagere overheden en de bevolking op het gebied van veiligheid en werkgelegenheid van groot belang zijn;*
- *De besluiten van het kabinet om wel een geldbedrag aan de huidige operatie toe te kennen, maar niet de garantie te geven dat in 2017 het kernafval verwijderd is in Petten ter bewerking in Borssele;*
- *De onderliggende oorzaak van de problemen bij NRG door lage prijzen van isotopen niet is weggenomen en het kabinet tot op heden er niet in geslaagd is om prijsdumping dan wel aan overcapaciteit iets te doen wat de business case van Pallas onder druk zet;*
- *Dit ook onzeker maakt voor toekomstige werkgelegenheid in de nucleaire tak van ECN;*
- *Het splitsen van de duurzaamheidskennistak van ECN van de nucleaire tak om de duurzaamheidstak onder te brengen grote gevolgen heeft voor de arbeidsmarkt, bedrijvigheid en onderwijs in de regio waarmee het kabinet zich niet laat zien als betrokken partner;*
- *Het daarom onwenselijk is dat de duurzaamheidstak weg gaat uit het noorden van onze provincie.*

Verzoeken GS:

- *Om bij het kabinet erop aan te dringen om z.s.m. een informatiecampagne te starten voor directbetrokkenen in en rondom Petten en hen daarbij maximaal en actief te informeren over de actuele veiligheidssituatie;*
- *Om zo spoedig mogelijk een brief te sturen aan de leden van de Tweede Kamer en het kabinet en hen erop te wijzen dat het centraal opslaan van kernafval staand Rijksbeleid is en het kabinet te vragen op welke termijn het kernafval verplaatst gaat worden naar Borssele en een kopie van deze brief en het antwoord van het kabinet te sturen aan PS;*
- *Om alles te doen wat nodig is om het kabinet te bewegen te doen wat ze moeten doen (veiligheid en markttechnische continuïteit te borgen van de huidige en beoogde installatie) en zorgdragen dat kennis en werkgelegenheid voor de nucleaire en niet-nucleaire activiteiten voor Noord-Holland bewaard blijven*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdA, VVD, D66, ONH, 50plus, CDA

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **VAN RAAN** (PvdD): Voorzitter, dank voor de beantwoording van de vragen. Nogmaals, wij verlaten ons op een dienst als de ANVS en terecht. Nou blijkt dat er wat mis is met die ANVS of er zijn aanwijzingen dat dat niet helemaal correct is. Ik hoor de gedeputeerde zeggen, ik blijf 100% vertrouwen hebben in wat ANVS gezegd heeft, ik hoef daar niet nader onderzoek voor te verrichten. Dat zijn niet precies zijn woorden, maar dat is wel de strekking, als ik het goed begrepen heb en anders hoor ik het graag. Wij vinden dat niet genoeg en samen met GL dienen wij een motie in om de gedeputeerde te verzoeken toch een extra controle uit te voeren en zich te laten overtuigen en op zijn beurt ons er weer van te overtuigen dat wat ANVS gezegd heeft in de constellatie van wat er allemaal mis is binnen inspectiediensten, dit stukje van Petten toch genoeg is, dus een extra controle. Wij vinden dat de ernst van de situatie daar wel om vraagt. Wij hebben liever ongelijk en dat de gedeputeerde terugkomt en zegt, ik heb het gecheckt maar dat was echt volledig onnodig, dan dat er toch misschien iets mis is met het rapport.

De heer **TEKIN** (PvdA): Het klinkt heel sympathiek, maar wat verwacht u van de gedeputeerde? Dat hij het werk van de Onderzoeksraad over gaat doen of dat hij dat in twijfel gaat brengen?

De heer **VAN RAAN** (PvdD): Wat wij van de gedeputeerde verwachten, is wat hier in de motie staat. Dat er reden is om aan te nemen dat wat ANVS gerapporteerd heeft over de veiligheid in Petten, misschien omdat er nogal wat mis is met de inspectiediensten in Nederland, hij gaat kijken of daar een aanleiding voor is. Hoe hij dat doet, wij hebben er wel vertrouwen in dat hij daar een manier voor vindt. Dat hij het werk van de OVV over gaat doen, lijkt mij niet voor de hand liggen.

De heer **TEKIN** (PvdA): Ik denk dat dat veel verstandiger is, want dat ligt niet op zijn weg, maar dat het veel verstandiger is dat u uw politieke evenknie in de Tweede Kamer hierop wijst.

De heer **VAN RAAN** (PvdD): Dat vind ik een waardevolle suggestie, zal ik ook zeker doen. Hierbij overhandig ik u de motie.

Motie 51/03102016

Controle Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 3 oktober 2016.

Constaterende dat:

- *In de commissievergadering EEB van 12 september 2016 de veiligheidssituatie van de kernreactor in Petten is besproken vanwege een door de NOS gepubliceerd zeer kritisch document over de onveilige situatie bij de kernreactor;*
- *De reactie van gedeputeerde Bond was dat GS wat betreft de veiligheid van de kernreactor wij moeten vertrouwen op de ANVS, als enige autoriteit op dit gebied;*
- *De ANVS volgens GS streng toezicht houdt op de gang van zaken in Petten;*
- *De ANVS volgens GS alleen vergunningen verleent die verantwoord kunnen worden;*

- *De ANVS een persbericht heeft uitgebracht waarnaar gedeputeerde Bond verwees, waarin zij stelt dat over de nucleaire veiligheid bij NRG van de kernreactor in Petten geen twijfel bestaat;*
- *De gedeputeerde aanneemt dat de ANVS niet zomaar een persbericht als dit uitdoet als er ook maar enige twijfel over de veiligheid is.*

Van mening dat:
de gedeputeerde zich op het oordeel van de ANVS zou moeten kunnen verlaten.

Gehoord de discussie:
- *Dat de huidige en oud-voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) op 19 september kritiek op de inspectiediensten in Nederland heeft geuit;*
- *De NOS soortgelijke berichten heeft gebracht;*
- *In beide berichten de ANVS als voorbeeld van een niet-optimaal functionerende dienst wordt genoemd.*

Verzoeken het college van GS:
- *Actie te ondernemen, zodanig dat het oordeel van de ANVS over de veiligheidssituatie gecontroleerd en bevestigd wordt;*
- *En hierover zo spoedig mogelijk terug te rapporteren aan PS*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen, maar dit is uitvoeringstechnisch een vrijwel onmogelijke opgave om de gedeputeerde erachter aan te sturen. Dat zeg ik er wel bij.

De heer **VAN RAAN** (PvdD): Wij kennen de gedeputeerde als een zeer kundig man.

De **VOORZITTER**: Ja, ja, ja, ja, ja. Het woord is aan de heer Sint die zijn maidenspeech houdt.

De heer **SINT** (SP): Voorzitter, ik had verwacht dat ik ook in eerste termijn mocht spreken, dus het kan zijn dat het verhaal voor de tweede termijn te lang is, dat weet ik niet, maar dan verwacht ik wel een interruptie.

De **VOORZITTER**: Nee, u mag niet geïnterrumpeerd worden.

De heer **SINT** (SP): Oké. Telkens wanneer je denkt te weten wat er speelt in dit dossier, word je door de werkelijkheid ingehaald. Na alle problemen met de gelekte rapporten over veiligheid en financiële situatie, problemen met containers die niet gecertificeerd bleken te zijn, hebben wij het vandaag over 1.600 vaten kernafval die afgevoerd moeten worden, maar waar men bij NRG geen geld voor heeft. Het bedrag daarvoor, zo'n 100 miljoen euro, valt NRG te zwaar op de maag naast

de 82 miljoen euro die zij nog open hebben staan als lening. Dit nieuws heeft zelfs het satirisch programma 'Zondag met Lubach' gehaald en ik zal de woorden die daar gebruikt werden om deze situatie te omschrijven, niet herhalen. Laten we zeggen dat het prima zou passen in de hiphopcollectie van gedeputeerde Loggen. Op dit moment is ook de situatie in het nieuws waarop het interpellatiedebat is aangevraagd, al weer achterhaald. Want wat blijkt nu? Het probleem is misschien enigszins opgelost, het Rijk legt 40 miljoen euro bij. Het is niet de eerste keer dat het Rijk geld bijlegt om deze taak voor NRG makkelijker te maken. Zij hebben dat tussen 1995 en 2006 al een keer gedaan, zo'n 40 miljoen euro. In 2013 nogmaals 25 miljoen euro en in 2015 nog eens 2,5 miljoen euro. Ook in de gesprekken met de inspectie heeft de directie van NRG aangegeven dat de 82 miljoen euro die zij geleend hebben, ingezet worden voor onder andere het afvoeren van afval waar het niet voor bedoeld was. Het produceren van kernafval begint inmiddels wel op een soort businessmodel voor de NRG te lijken. Bijkomend heeft minister Kamp nu aangekondigd in een brief dat ECN en NRG opgedeeld gaan worden. De duurzame energieactiviteiten van ECN gaan samen met TNO en wat er overblijft, is NRG die alleen verantwoordelijk blijft voor isotopenproductie en de 1.600 vaten kernafval. Een molensteen zoals gedeputeerde Bond onlangs nog in de krant omschreef, waarvan ECN nu in ieder geval verlost is. Als je de stukken van zowel Berenschot als PwC leest die zijn bijgevoegd bij de Kamerbrief over de bedrijfsvoering van ECN en NRG en de haalbaarheid van deze splitsing, wordt er een heel duidelijk beeld geschetst waarin de winst van de duurzame energietak sterk gedrukt wordt door het verlies van de nucleaire activiteiten. Zo zijn de inkomsten van NRG volgens het rapport Berenschot nog maar een derde van de schatting van 2014 op basis waarvan zij die lening hebben gekregen en ook het verkoopvolume van medische isotopen is veel lager dan verwacht. De situatie zoals die nu voorligt, is dat NRG overblijft met de rekening van 60 miljoen euro voor de afvoer van kernafval en een lening van 82 miljoen euro. Hoe reëel die inschatting van 60 miljoen euro is, het restant, weten wij ook niet precies, want zoals NRG zelf al aangegeven heeft, is dat het COVRA niet helder heeft wat voor en hoeveel afval zij precies gaan ontvangen. Zij kunnen ook dus niet inschatten wat het correcte bedrag is voor de afvoer van het kernafval. NRG is inmiddels verworden tot een bedrijf dat niet zozeer 'too big to fail' maar eigenlijk 'too toxic to fail' is geworden. Wat wij ons nu afvragen, is NRG na de afsplitsing van ECN nu daadwerkelijk in staat om die financiële last te dragen? Of is dit een voorbereiding op een soort sterfhuisconstructie voor NRG? Is het nog wel verantwoord om in Petten kernafval te blijven produceren in deze installatie of in een nieuwe installatie, gezien het intrinsieke risico – woorden van NRG zelf – bij de kosten en het vervoer van het afval naar COVRA. Hoeveel belastinggeld gaan wij hieraan uitgeven? Ten slotte vragen wij ons af wat de gevolgen zijn voor de businesscase Pallas, voor het splitsen van ECN en NRG, waarbij duidelijk is dat NRG geen winstgevende tak meer is.

De **VOORZITTER**: Van harte gelukgewenst.

Mevrouw **KEUR** (CDA): Voorzitter. Mijnheer Sint haalt nu allerlei aspecten aan, wellicht deels terecht want het is een groot en complex onderwerp, maar de rode draad die ik haal uit de aanvraag voor de interpellatie door de heer Tekin, is toch vooral communicatie. Communicatie met de mensen die in Petten wonen en ik denk dat wij ons daar vooral op moeten richten. Ik ben

ook heel bij dat de gedeputeerde ondanks het feit dat het primair een taak is van het Rijk, toch de handschoen oppakt en het heel serieus neemt en samen met ons wil gaan kijken hoe wij de mensen daar in de buurt kunnen gaan informeren. Dat is een en twee, als wij het over communicatie hebben in groter verband, ook bij ons zijn allerlei vragen en wij zoeken de grens op waar wij met elkaar over kunnen spreken en wat bij Pallas moet blijven. Wel een hele waardevolle suggestie en ik hoop ook dat de gedeputeerde die suggestie oppakt, om in groter verband met andere beleidsmakers en besluitvormende organen te spreken, om te zien hoe wij elkaar kunnen versterken en hoe wij elkaar ook wellicht kunnen geruststellen. Dat is de rode draad die ik eruit haal en ik denk dat wij daar een hele goede suggestie hebben gedaan die ook in de motie verwoord staat.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): De aanleiding voor het interpellatiedebat is dat de kernreactor Petten vaak in het nieuws is geweest de afgelopen weken en helaas ging het ook heel vaak over twijfels rondom de veiligheid. Dat is een hele ernstige situatie, want het zorgen voor de veiligheid van burgers is een essentiële taak voor de overheid. Tot nu toe vertrouwden wij op het toezicht door de ANVS, maar sinds de uitlatingen van mr. Pieter van Vollenhoven, voorzitter van de Stichting Maatschappij en Veiligheid en oud-voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, maken wij ons daar toch wel zorgen over. De heer Van Vollenhoven schreef bijvoorbeeld: “Welk belang dienen zij? – en dan had hij het over overheidstoezicht – het bestuurlijke of het publieke?” En verder: “De politiek moet onderzoeken of er wel een balans bestaat tussen de twee verantwoordelijkheden, die van de overheid en die van organisaties.” Dat zijn ernstige woorden voor iemand die veel gezien heeft rondom veiligheid en toezicht op organisaties. Die vraag rondom de veiligheid is nauw verbonden met de kosten die gemaakt moeten worden voor het opruimen van het historische afval. Het woord molensteen is al eerder genoemd. Die kosten drukken op de bedrijfsvoering en meermalen is gesuggereerd dat de beroerde financiële situatie ook van invloed is op keuzes rondom de veiligheid. Nu heeft minister Kamp vrijdag bekend gemaakt 40 miljoen euro beschikbaar te stellen voor het opruimen van afval. Tegelijkertijd was overduidelijk dat niet bekend is of dat genoeg is. Daarmee is er dus ook geen oplossing voor de druk die deze financiële situatie legt op de keuzes van NRG rondom het stilleggen van de reactor. Wij zouden de gedeputeerde daarom twee onderwerpen mee willen geven om aan de orde te stellen in het gesprek op 24 oktober met minister Kamp. Het eerste is dat er bij ons grote twijfels bestaan over de kwaliteit en onafhankelijkheid van het toezicht van de ANVS en er bij hem op aandringen die weg te nemen door middel van een onderzoek. De intentie is denk ik, hetzelfde als van de motie van de PvdD en GL, maar wij vragen u niet het zelf te doen, maar wij vragen u minister Kamp te vragen die twijfel weg te nemen, want hij is er uiteindelijk verantwoordelijk voor. Het tweede wat wij u willen vragen minister Kamp te verzoeken, is de volledige verantwoordelijkheid te nemen voor het opruimen van het historisch afval. Want – en daar moet ik de gedeputeerde verbeteren – dat moet niet vermengd worden met het opruimen van het nieuwe afval, want in de brief die minister Kamp aan de Kamer heeft gestuurd, staat dat 40 miljoen euro bedoeld is voor zowel het opruimen van het historische als het huidige afval. Dat vindt mijn partij bijzonder onverstandig, want het huidige afval moet gewoon betaald worden uit de bedrijfsvoering. Daarom het verzoek aan minister Kamp om de volledige verantwoordelijkheid

voor het opruimen van het historische afval over te nemen en dat los te knippen van de bedrijfsvoering van NRG.

De heer **DE GROOT** (D66): Voorzitter. De zorgen rondom de veiligheid en de zorgen van de bewoners zijn door de heer Tekin uitvoerig verwoord, maar er zitten nog wat dingen rond omheen die ik in mijn bijdrage wil meenemen. Misschien kent u dat wel uit een actiefilm, u ziet iemand aan de richel hangen en iemand gaat op zijn vingers staan. Dat gevoel heeft onze fractie bij de situatie die nu ontstaan is rondom ECN in brede zin. ECN, NRG, alles heeft te maken met de 'license to operate' maar die operation heeft te maken met de veiligheid en het vertrouwen dat je als overheden hebt in het beleid zoals dat uitgestippeld is, in de investeringen die je doet en in de toekomst van die investeringen. Als wij kijken naar wat wij rondom ECN in brede zin gedaan hebben de afgelopen periode, dan zien wij dat daar een samenhang zit tussen datgene wat wij als provincie beoogd hebben met ECN, Pallas. Wij hebben beoogd te zorgen dat wij een levensvatbaar krachtig energiecluster in de Kop van Noord-Holland hebben in verband met de werkgelegenheid, de kenniseconomie en alles wat ermee samenhangt. Dat staat onder druk bij al datgene wat hier speelt. Een punt betreft het verwerken van afval. Wij hopen dat de 40 miljoen euro voldoende is om het afval op te ruimen, maar het onderliggende probleem waarom dat niet kan door NRG zelf, is nog niet opgelost, want dat heeft te maken met de prijs van isotopen en de zorgen over de prijs van isotopen kunnen ook consequenties hebben voor de businesscase van Pallas, waar ik hier verder niet over kan spreken, want daar rusten allerlei geheimhoudingsbepalingen op. Maar ik wil wel die zorg neerzetten. Wij lopen nu het risico voor drie nieten: een is dat de continuïteit van NRG niet gewaarborgd is, dat het afval een probleem blijft, dat wij misschien met Pallas nog een probleem krijgen en dat wij ECN, het niet-nucleaire gedeelte kwijtraken. Het moge duidelijk zijn, onze fractie is daar niet alleen diepbedroefd over, maar ook heel erg boos. Vandaar dat er in het laatste bullet ook iets staat over het niet-nucleaire gedeelte.

De heer **VAN RAAN** (PvdD): Onderschrijft u daarmee ook de motie die wij hebben ingediend samen met GL dat daar waar de veiligheid niet meer gewaarborgd is door een instituut dat nu onder vuur ligt, het verstandig is dat de gedeputeerde actie gaat ondernemen of laat onderzoeken – en hoe hij dat doet, hij kreeg een uitvoeringsadvies van de commissaris dat het onmogelijk was – maar eigenlijk vragen wij alleen maar om te gaan kijken op welke manier gewaarborgd wordt dat de veiligheid door de ANVS wel oké is. Steunt u dat verzoek dan? Dat lijkt mij wel, toch?

De heer **DE GROOT** (D66): Ik denk dat hij overbodig is, omdat dat in brede zin door de gedeputeerde meegenomen wordt, maar ik wacht zijn antwoord daarop af. Ik denk dat als ik kijk naar de exacte formulering, wij dat niet gaan ondersteunen, maar wel de gedachte dat wij op het gebied van veiligheid onze burgers het maximale willen bieden, maar ook binnen het redelijke wat betreft de eisen die wij aan de gedeputeerde kunnen stellen.

De heer **VAN RAAN** (PvdD): Een vervolgvraag. Dan heeft u misschien niet goed naar de gedeputeerde geluisterd, want hij heeft expliciet gezegd dat hij zich voor 100% stelt achter het

huidige oordeel van ANVS en dat hij geen reden ziet om daaraan te twijfelen. Dus u ziet die reden ook niet?

De heer **DE GROOT** (D66): Wij hebben hier een motie liggen die gaat over zorgen die wij hebben en wij vragen de gedeputeerde deze zorgen mee te nemen naar de minister. Ik denk dat vervolgens een sequentie van dingen moet gebeuren in Den Haag, die onze burgers zekerheid geeft. Ik kan daar zelf geen antwoord op geven, u niet en de gedeputeerde niet. Ik denk niet dat het verstandig is om op deze manier die vraag positief te beantwoorden.

De heer **TEKIN** (PvdA): Ik heb een vraag aan mijn collega.

De **VOORZITTER**: Dat kan, u kunt elkaar ook onderling bevragen, zeker.

De heer **TEKIN** (PvdA): Weet u wie de IAEA-missie uitvoert?

De heer **VAN RAAN** (PvdD): Vertelt u het mij.

De heer **TEKIN** (PvdA): Dat is dus niet de ANVS, maar dat doen andere partijen. Daarom mijn verzoek aan het college om te kijken of wij iets met de uitslag van de IAEA-missie kunnen doen volgende week.

De **VOORZITTER**: Daar zal de gedeputeerde zo meteen op reageren.

De heer **VAN RAAN** (PvdD): De heer Tekin heeft mij een vraag gesteld, maar hij gaat voorbij aan het feit dat de gedeputeerde gezegd heeft dat die geen enkele reden ziet op dit moment om te twijfelen aan het oordeel. Dat hij zich daar 100% achterstelt, terwijl gebleken is dat er misschien aan de uitvoerende instantie wat …. Als hij gewoon zegt, mijn actie bestaat eruit dat ik een derde inspectie laat uitvoeren….

De heer **TEKIN** (PvdA): Dan zijn wij het principieel oneens met elkaar, dat dat op de weg van het college ligt. Dan moeten wij onze politieke evenknieën in de Tweede Kamer, ik zal dan de woordvoerder van de PvdA, Jan Vos, hierover moeten bevragen, maar dat was bewust dat ik de IAEA-missie heb genoemd, want dat staat bewust in de brief van minister Schultz om ook dit soort discussies voor te zijn.

De **VOORZITTER**: Ik vrees sterker dat onbevoegde instanties er helemaal niet inkomen. U hebt een vraag aan de heer De Groot?

De heer **WIESEHAHN** (VVD): Ja, de heer De Groot gebruikte net zware woorden bij zijn kwalificatie van de huidige stand van zaken en terecht, er zijn veel zorgen. Maar u heeft het er ook over dat zijn fractie boos is. Kunt u aangeven op wie u boos bent?

De heer **DE GROOT** (D66): Wij zijn boos omdat de license to operate op dit moment zwaar ondermijnd wordt als het gaat over de manier waarop wij als provincie geprobeerd hebben steun te geven aan NRG, Pallas en aan ECN niet-nucleair. Dat betekent dat het van belang is dat de minister dat vertrouwen herstelt. Wij willen drie dingen: dat de veiligheid gegarandeerd wordt met afval, dat de minister er alles aan doet dat de markt voor isotopen een stabiel karakter krijgt en dat de werkgelegenheid bij ECN behouden blijft voor deze provincie. Ik denk dat dat redelijke eisen zijn om op dit moment te stellen.

De heer **WIESEHAHN** (VVD): Het is helder dat de boosheid van de heer De Groot gericht is aan het kabinet en de zittende minister. Denkt u niet dat deze minister er alles aan gelegen is om ervoor te zorgen dat de mensen in Petten veilig kunnen wonen? Denkt u niet dat onze minister er alles aan doet om ervoor te zorgen dat er in de toekomst geen rare enge dingen gebeuren? Denkt u niet dat hij alles doet wat in zijn vermogen ligt om ervoor te zorgen dat dat afval goed opgeslagen blijft? Dat is toch wel bijzonder.

De **VOORZITTER**: Dat zijn toch geen reële vragen aan de heer De Groot. Daar kan de heer De Groot in redelijkheid helemaal geen antwoord op geven.

De heer **SINT** (SP): Even in repliek op mijn collega van de VVD. Vertrouwen is natuurlijk mooi, maar meten is weten. Dat is altijd veel beter.

De **VOORZITTER**: Stel uw vraag aan de heer De Groot.

De heer **SINT** (SP): U geeft aan dat u er met uw fractie en de coalitie alles aan gedaan heeft om Petten en de HFR levensvatbaar te maken. Beschouwt u de NRG als hij in zijn eentje moet draaien in deze markt waarin een aantal landen die niet meedoen aan het Pact, kunnen concurreren op prijs waar wij niet in meekunnen, terwijl er allerlei nieuwe technologische ontwikkelingen zijn, u hebt daar een kernreactor die al sinds de jaren zeventig op dubbel vermogen draait met 20% minder medewerkers dan andere gelijksoortige kernreactoren. Is de NRG werkelijk levensvatbaar?

De heer **DE GROOT** (D66): Het is juist datgene waar ik om vraag, dat de minister duidelijk maakt hoe het lange termijnperspectief eruitziet.

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Voorzitter, heel kort, wij hebben nog zeven minuten en dan is het tien uur en dan wil ik echt naar huis.

De **VOORZITTER**: U merkt aan mij dat ik aandring op afronding van dit debat, want alle elementen zijn nu wel ongeveer aan de orde geweest volgens mij. En er liggen twee duidelijke moties voor. Mevrouw Kocken rondt van de zijde van de Staten het debat af.

Mevrouw **KOCKEN** (SP): Die gelegenheid zal ik niet voorbij laten gaan. Hij kwam wat onverwacht. Ga ik nu nog allemaal vragen oproepen? Nee, ik wil nog een keer onze motie benadrukken, want ik krijg nu de indruk dat die wordt afgedaan als dat wij iets vragen wat allemaal volstrekt

onmogelijk is, omdat wij toegang vragen voor mensen die dat helemaal niet krijgen. Dat is helemaal niet de bedoeling geweest. Onze vragen beogen, u zegt, ik vertrouw op de ANVS. Daarna komen er volgens mij toch vrij alarmerende berichten dat dat misschien niet zo'n goed idee is op dit moment. U heeft daarna gezegd, ik vertrouw nog steeds op de ANVS en dat vinden wij niet voldoende. Wij willen dat u daar onderzoek naar doet, niet dat u zelf de reactor gaat controleren, maar wij willen wel dat u vaststelt op welke manier wij zeker kunnen weten dat wij op dit punt de ANVS kunnen vertrouwen. Daar geven wij u als het aan ons ligt, opdracht toe. Dat is wat wij graag in stemming brengen.

De **VOORZITTER**: De Staten moeten overigens nog wel expliciet toestemming geven dat gedeputeerde Bond voor de tweede keer het woord voert. Ik neem aan dat dat geen bezwaar is. Dat is een beetje een raar element in onze verordening. Ga uw gang, want de Staten vinden dat noodzakelijk.

Gedeputeerde **BOND**: Dat is zeker een raar element, omdat er bovendien twee moties zijn ingediend. Ik heb met verwondering het debat gadegeslagen, want dat liep helemaal weg van datgene waarvoor de interpellatie bedoeld was. Dat snap ik, dat is politiek handig, Pallas wordt er in een keer bijgetrokken. Ik wil toch even terug naar de kern. Ik begin met motie 51 van de PvdD en GL. Dat ga ik niet doen. Waarom gaat u niet bij uw Tweede Kamerfracties vragen of die dit aan de minister opdragen, want ik ga geen onderzoek doen naar een dergelijke autoriteit, waar ik op dit moment nog steeds geen reden heb om te twijfelen aan datgene wat zij vertellen over de veiligheid. Ik vind dat echt iets van een Tweede Kamer en de verantwoordelijk minister. Ik zie mij al aankomen met zo'n rapport, dat ga ik echt niet doen. Ik vind dat u dat niet van mij mag vragen.

Mevrouw **KOCKEN** (SP): Interruptie. Volgens mij wordt nu mijn motie nog een keer verkeerd uitgelegd. Ik vraag u naar aanleiding van uw eigen stelling dat u zich verlaat op het oordeel van de ANVS en daarbij het nieuwsfeit dat van verschillende kanten komt, dat dat misschien niet zo verstandig is, wat u daarmee gaat doen, dat u daarmee iets doet. Als u dan zegt, dan kan ik niet, hoe kon u dan in het verleden wel zeggen, ik vertrouw op de ANVS?

Gedeputeerde **BOND**: Ik zeg niet dat ik het niet kan, ik zeg dat ik het niet ga doen, want ik vind dat niet horen bij mijn verantwoordelijkheid. Daarnaast vind ik dat een aantal constateringen en overwegingen in uw motie ook niet kloppen inhoudelijk, dus daar ben ik het sowieso niet mee eens. Ik denk dat u dit bij uw Tweede Kamerfractie moet aanzwengelen om daar een onderzoek te doen, want daar hoort het thuis en niet in de Staten van Noord-Holland.

Mevrouw **KOCKEN** (SP): Het verbaast mij dat u wel kunt zeggen, ik weet waar ik mij op moet baseren als het over veiligheid gaat, namelijk het oordeel van deze club. Als die club ter discussie staat, dan zegt u, daar kan ik verder niets aan doen. Dat kan niet. Het is of u zegt, dat is het oordeel waar ik op vertrouw en dat oordeel is goed of niet. Als het niet goed is, dan moet u daar iets mee en kunt u niet zeggen, nou ja, dan kan ik er eigenlijk niks mee.

Gedeputeerde **BOND**: Ik blijf bij het antwoord dat ik in eerste termijn heb gegeven, dat wij zonder bewijs van het tegendeel op dit moment geen reden hebben om de kwaliteit van de ANVS in twijfel te trekken. Dat is ook de onderbouwing voor de afwijzing van deze motie, omdat ik het echt niet een rol vind die bij ons past en nogmaals, wij hebben geen reden om te twijfelen aan die kwaliteit zonder bewijs van het tegendeel. Ik heb al geantwoord dat zo'n rapport van de OVV niet alleen daarover ging, het ging over de breedte en het werd genoemd, dus ik vind dat u die conclusie heel erg ver doortrekt.

De heer **SINT** (SP): Het verbaast ons toch dat u zegt, ik ga het gewoon domweg niet doen. Het lijkt mij dat u als gedeputeerde van Noord-Holland verantwoordelijkheid heeft en neemt voor de burgers van Noord-Holland en daarmee voor uzelf een feitenonderzoek wilt doen, zeker omdat gerenommeerde bekende deskundigen op het gebied van veiligheid zeggen, ga nu eens goed kijken naar die inspectiedienst. Waarom wilt u geen pleitbezorger zijn van die behoefte aan verificatie van de veiligheid en het daadwerkelijk functioneren van de veiligheidsdienst in dit geval?

De **VOORZITTER**: Daar heeft de heer Bond al antwoord op gegeven en hij vervolgt nu zijn betoog en ik sta geen verdere interrupties meer toe.

Gedeputeerde **BOND**: Ik zal nog even ingaan op een aantal zaken die genoemd zijn door de heer Tekin met name, de initiatiefnemer. Ik ben in eerste termijn wel degelijk ingegaan op de ontvlechting tussen ECN en NRG. Ik vind trouwens dat de brief van de minister heel veel positieve onderdelen kent als het gaat om de problematiek die er op dit moment speelt. Ik vind een extra bedrag van 40 miljoen euro substantieel om de problematiek op te lossen. Ik vind het goed om aanvullend onderzoek te doen en in het voorjaar van 2017 komt hij al met de uitslag om te kijken, kun je het op een efficiënte manier doen. Ik vind de knip die hij heeft toegepast op ECN en NRG ook goed, omdat dat inderdaad twee verschillende entiteiten worden. Daarbij heeft hij gezegd – en dan refereer ik aan de inbreng van D66, dat hij als het gaat om het duurzaamheidskennisinstituut – want zo noemt hij het – er zelfs nog wel banen bij zouden kunnen komen in Noord-Holland. Dat zijn de onderdelen waar wij in het gesprek op 24 oktober graag op in willen gaan. Ik maak bewust nog steeds de knip tussen de problematiek die speelt, de brief van de minister en ons project Pallas. Natuurlijk heeft het raakvlakken met elkaar en natuurlijk zullen wij dat in het gesprek benoemen, maar het is wel een apart project. De heer De Groot van D66 heeft terecht nog even de geschiedenis aangehaald, waarom zijn wij daar toen aan begonnen? Wij zijn daar toen aan begonnen, omdat wij de hoogwaardige werkgelegenheid willen behouden. En de minister noemt consequent en consistent, wij hebben ook, vindt hij en daar ben ik het met hem eens, een verantwoordelijkheid voor de productie van medische isotopen in relatie tot kankerbestrijding. Dat waren toen wel de basisargumenten waarom wij hebben gezegd, oké, wij gaan hierin meedoen. Wij hebben natuurlijk met elkaar afgesproken over Pallas dat dat regelmatig terugkomt. Ook in het gesprek met de minister zal ik hem nog een keer vermelden dat er wel degelijk een relatie is tussen hetgeen waarvoor wij het geld hebben geïnvesteerd en de effecten van zijn brief en wat hij wil met het duurzaamheidskennisinstituut. Natuurlijk ga ik ervoor om te zorgen dat dat in Noord-Holland blijft en ook uitgebreid wordt. Ik

zie dit als een kans dat hij drie kennisinstituten heeft benoemd, de Wageningen Universiteit, TNO en ECN en ik vind het prachtig dat onze ECN daarbij zit. Ik zie dat als een kans en als positief onderdeel van de brief van de minister om die hoogwaardige werkgelegenheid niet alleen te behouden, maar ook uit te breiden. Dat is nou wel een rol van de gedeputeerde en het college.

De **VOORZITTER**: Ik wil de gedeputeerde vragen om ook zo dicht mogelijk bij de eerste aanleiding van de interpellatie te blijven.

Gedeputeerde **BOND**: Ja, maar ik geef antwoord op de inbreng van D66, die ook door een aantal andere partijen is gedaan voor de relatie met Pallas. Ik ga weer terug naar de vragen. Die ontvlechting is goed, want die vraag werd nog een keer expliciet gesteld in de tweede termijn en door de heer Tekin. De motie die ingediend is en daar eindig ik mee, hier staan drie bolletjes waarin wij verzocht worden iets te doen. Het tweede bolletje is de brief aan de Tweede Kamer en het kabinet, maar er staat 'zo spoedig mogelijk' bij. Mag ik u vragen daar even mee te wachten totdat ik het gesprek met de minister heb gevoerd? Als daar positieve resultaten uitkomen voor het eerste en derde bolletje, dan is zo'n brief onnodig. Dat doe ik liever in een een-op-een gesprek. Als u daarmee instemt, dan parkeer ik het tweede bolletje even tot na het gesprek en met het eerste en derde bolletje gaan wij aan de slag.

De **VOORZITTER**: Dan gaan wij stemmen en wij beginnen met M50. Stemverklaringen?

De heer **SINT** (SP): Voorzitter. Alhoewel wij motie 50 een sympathieke motie vinden en wij zeker voorstander zijn van behoud van kennis en werkgelegenheid op het gebied van niet-nucleaire activiteiten in Noord-Holland, zijn wij dat niet voor de nucleaire activiteiten, in ieder geval niet zoals dat in deze motie wordt verwoord. Daarnaast denken wij ook dat aandringen op een informatiecampagne terwijl er nog zoveel onduidelijkheid is, op dit moment niet erg zinvol is. Wij kunnen helaas niet voor deze motie stemmen.

Mevrouw **KOCKEN** (GL): Voorzitter, wij zullen de motie niet steunen en dat zit hem in het derde punt van de motie.

De **VOORZITTER**: Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties van de SP, GL, PvdD, de overige leden daarvoor, zodat de motie is aangenomen. M51. Stemverklaringen?

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Ik zal voor stemmen, maar ik wil het actie ondernemen zo interpreteren dat het er niet om gaat dat de gedeputeerde zelf het onderzoek gaat doen, maar dat hij de minister oproept het onderzoek uit te voeren in lijn met mijn betoog.

De heer **TEKIN** (PvdA): Ik zal actie ondernemen richting de Tweede Kamerleden van de PvdA, want daar hoort het thuis. Dank aan de collega voor het signaal.

De **VOORZITTER**: Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties SP, GL, PvdD, CU/SGP, de overige leden daartegen, zodat de motie is verworpen. Dan hebben wij dit agendapunt gehad. Dan resten nog twee moties Vreemd, 38 en 39. De gedeputeerden zullen daar hun mening over geven. Mij moet een opmerking over beide moties van het hart, want beide moties gaan heel erg over een particulier geval en ik heb grote vraagtekens – maar wie ben ik om moties tegen te houden – of dat op deze manier hier aan de orde gesteld moet worden.

Gedeputeerde **BOND**: M38 ontraden wij en dat heeft puur te maken met artikel 158 van de Provinciewet, dat gaat over het besluit tot privaatrechtelijke rechtshandelingen. Dat valt onder het beheer van deelnemingen. Daar staat in dat slechts als een besluit ingrijpende gevolgen heeft voor de provincie, GS een besluit kunnen nemen nadat PS hun wensen en bedenkingen ter zake hebben kunnen uiten aan GS. Hier gaat het over beheer van een deelneming dat geen ingrijpende gevolgen heeft voor de provincie. Dat is de verwijzing naar artikel 158. De motie verwijst nog naar artikelen 158 en 162 van BW boek 2. Die gaan over de grote vennootschappen en dat zijn structuurvennootschappen met een kapitaal van minimaal 16 miljoen euro. Jammer genoeg valt het daar niet onder. Dat deel klopt niet. Als wij kijken naar een besluit over het voorgenomen ontslag van een directeur bij een deelneming, dan kan dat nooit bij voorbaat worden genomen door GS, pas tijdens een aandeelhoudersvergadering. Dan wordt pas besloten of ontslag aan de orde is. De gedeputeerde die de provincie in die vergadering vertegenwoordigt, moet zelf een oordeel kunnen vellen nadat alle betrokkenen over het onderwerp hun mening hebben kunnen geven mits zij van dit recht gebruikmaken. Daarom ontraden wij hem. Ik wil nog ingaan op iets anders wat ook is ingebracht door de SP, want dat klopt niet. Bij ontstentenis of belet van een directeur, in dit geval de directeur van RNH, dan berust het bestuur over RNH tijdelijk bij de Raad van Commissarissen en die kunnen daartoe een persoon aanwijzen. Dat is een zelfstandige bevoegdheid van de Raad van Commissarissen op grond van artikel 14, lid 5 van de statuten die er zijn, en dat heeft de Raad van Commissarissen ook gedaan. De Raad van Commissarissen heeft een van de commissarissen aangewezen als tijdelijk bestuurder en bevoegdheden gegeven op te treden op grond van die bepaling. De Raad van Commissarissen heeft er ook op ingezet dat de heer Post gelijktijdig zijn functie als commissaris heeft neergelegd. Dat blijkt ook uit de notulen van die vergadering. RNH zal ervoor zorgen dat dit op juiste wijze bij de Kamer van Koophandel wordt verwerkt. Tot slot, over een besluit tot voorgenomen ontslag doen wij geen uitspraken, omdat het hier een besluit over de persoonlijke levenssfeer betreft.

Gedeputeerde **GELDHOF**: Voorzitter, M39, laat ik beginnen om te zeggen dat wetten altijd van kracht zijn en dat je niet bij elk akkoord dat wordt geschreven, moet vermelden welke wetten daarop van toepassing zijn. Men wordt geacht daarmee bekend te zijn en die van toepassing te verklaren. Een bestuursakkoord kan de wet niet buiten werking stellen. Het bestuursakkoord wijkt niet af van de wet, maar maakt het mogelijk om onder voorwaarden een pilot Waterlands Wonen in het voormalige Rijksbufferbeleid uit te voeren, waar het verboden was om te bouwen. Het Rijk was het ermee eens dat die mogelijkheid in het kader van een pilot zou kunnen worden toegepast binnen het Rijksbufferbeleid. Het Rijk was destijds medeondertekenaar van het akkoord. Inmiddels heeft het Rijk het bufferzonebeleid gedecentraliseerd en deze rol bij de

provincies samen met de gemeenten neergelegd voor verdere uitvoering van het akkoord. Wij ontraden de motie. Dit specifieke geval, de heer Oosterbaan waar de motie over gaat, is zowel bij de gemeente als de provincie op gesprek geweest en aan hem is duidelijk uitgelegd hoe het bestuursakkoord pilot Waterlands Wonen werkt. U zegt dat er een bouwplan is ingediend bij de stuurgroep, maar dat is niet juist. Er is wel een bouwplan ingediend bij de gemeente Waterland waar het bouwplan gelegen is, met het verzoek om het zogeheten vooroverleg. Dat is afgewezen per brief van 24 augustus 2015 met drie kantjes uitleg over wat er allemaal van toepassing is op de locatie. De gemeente stelt aan de heer Oosterbaan dat: "U als aanvrager heeft aangegeven dat bebouwing in de bufferzone mogelijk is met gebruikmaking van de in het bestuursakkoord pilot Waterland genoemde honderd verspreid liggende woningen. Dat het genoemde bestuursakkoord pilot Waterland een afwijkingskader biedt voor het afwijken van de PRV voor een eventuele bouw van solitair verspreid liggende woningen. Dat alvorens deze afwijkingsmogelijkheid wordt onderzocht, het gemeentelijke standpunt over de aanvraag positief dient te zijn. Dat gezien het negatieve standpunt van de gemeente er daarmee geen afwijking wordt onderzocht ten behoeve van de overige te beschermen waarden op of nabij het perceel." Nou, dat gaat nog een tijdje door en uiteindelijk zegt de gemeente per brief aan de heer Oosterbaan d.d. 24 augustus 2015 dat zij het verzoek om het bouwplan in behandeling te nemen, afwijst, omdat zij het geen goed plan vindt. Voor alle helderheid, de provincie Noord-Holland is voorzitter van de stuurgroep, maar dat betekent niet dat wij als provincie eigenaar zijn van die stuurgroep. Een stuurgroep is een samenwerkingsverband en de provincie, noch de gedeputeerde is eigenaar van het bestuursakkoord. Het bestuursakkoord is van alle partijen en de voorzitter kan niet bepalen wat wel of niet in de stuurgroep wordt behandeld. Het is aan de regio. De regio – zo staat het ook in het bestuursakkoord – is trekker en de provincie is facilitator. Wat u vraagt is om als provincie iets in te brengen in een bestuursakkoord en ik heb u in de commissie ook al gezegd dat wij niet op de stoel van de gemeente willen gaan zitten, dat kan ook niet. De gemeenten maken de afweging of zij een bouwplan al dan niet in behandeling willen nemen en vervolgens willen voorleggen in de stuurgroep pilot Waterlands Wonen. Ik ontraad u met klem deze motie.

De **VOORZITTER**: Wij gaan over tot stemming over de moties. M38. Stemverklaringen?

De heer **DE GROOT** (D66): Voorzitter, u sprak uw twijfel uit of het verstandig is dit soort individuele zaken te bespreken. Ik moet aangeven dat het over een oud-collega van mij gaat en daar heb ik heel veel moeite mee. Er is een kader om goed om te gaan met personeelsleden en ik ga ervan uit dat dat ook elders speelt bij zaken waarbij wij betrokken zijn. Dat lijkt mij voldoende. Ik denk niet dat het voldoende is om dat te onderstrepen met deze motie.

De **VOORZITTER**: U kunt zich in voorkomende gevallen in dit soort gevallen beter verschonen.

De heer **VAN BERKUM** (GL): Voorzitter, hoewel wij inhoudelijk kunnen zien wat de indieners van deze motie beogen, zouden wij ons liever beperken tot de procedurele benadering in plaats van ons openbaar te mengen in dit conflict. Daarbij komt dat ik het niet prettig vind om hier op deze manier een uitspraak over te doen. Daarom wil ik het houden bij een oproep richting GS dat zij hierin goed moeten opereren zoals aangekondigd, en zullen wij tegenstemmen.

De **VOORZITTER**: Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties van SP, twee aanwezige leden van de PVV, PvdD, 50plus, de overige leden tegen, zodat de motie is verworpen. Dan M39. Stemverklaringen?

De heer **KRAMER** (VVD): Voorzitter. Ik ben enigszins verbaasd over de beantwoording van de gedeputeerde. Dit onderwerp is twee keer in de commissie RWW besproken en daar hebben wij dit antwoord niet gekregen. Het is ook nieuwe informatie, want u stelt dat de heer Oosterbaan wel degelijk een antwoord heeft gekregen van de gemeente en dat was mij niet bekend. Dan gaan wij de beraadslagingen daarop nazien. Ik wil mevrouw De Meij verzoeken om de motie aan te houden.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Zou ik nog iets mogen zeggen over deze motie?

De **VOORZITTER**: Het is moeilijk om een stemverklaring te geven als indiener van de motie. Laten we eerst de stemverklaringen afmaken.

De heer **TIJSSENS** (D66): Van de orde. Mevrouw De Meij als indiener van de motie, wordt opgeroepen om de motie aan te houden en zij mag daarop reflecteren. Dat staat toch los van de stemming?

De **VOORZITTER**: Ik wil eerst het rondje stemverklaringen afmaken.

Mevrouw **VAN ROOIJ** (PvdA): Voorzitter, het is inderdaad een paar maal in de commissie geweest en het is wat onbevredigend afgelopen, de behandeling daarvan, dus ik begrijp mevrouw De Meij goed dat zij dit indient. Wij vinden een motie Vreemd wel een zwaar middel in dit geval en zullen hem om deze reden niet steunen, omdat wij vertrouwen hebben dat de kwestie op 6 oktober in de stuurgroep voldoende zal worden behandeld.

De heer **STRUBEN** (D66): In de commissie is dit uitgebreid en duidelijk behandeld en er is duidelijk gezegd dat het door de gemeente negatief beoordeeld is en dat het daarom niet in de stuurgroep is gekomen. Ik begrijp niet wat de VVD daarover zegt. Wij zijn tegen.

De heer **BRUGGEMAN** (SP): Wij vinden op zich ook dat persoonlijke kwesties niet hier noodzakelijkerwijs thuishoren. Ik wil wel abstraheren in de zin van dat als iemand – maakt niet uit wie – een aanvraag doet, in dit geval voor een omgevingsvergunning door het indienen van een bouwplan, hij een helder antwoord moet krijgen, afgewezen of toegewezen. Mevrouw De Meij kaart terecht aan dat volgens aanvrager hier geen sprake van is. De gedeputeerde zegt ook, het verzoek wordt niet in verdere behandeling genomen. Ik zou graag willen dat de gedeputeerde in die vergadering van de stuurgroep dit voor mijn part informeel ter sprake brengt. Het is een burger die zich niet goed geholpen voelt. Wat kunnen wij doen om deze mijnheer het heldere antwoord te geven wat hij niet heeft. Dat is mijn verzoek aan de gedeputeerde.

Mevrouw **KOCKEN** (SP): Ik sluit mij een beetje aan bij de VVD, want ik ben ook verbaasd dat er nu toch op 24 augustus 2015 een schriftelijke reactie is geweest, want daar had deze mijnheer destijds dan kennelijk gewoon bezwaar tegen kunnen maken en daar ging het allemaal om. Volgens mij hebben meerdere mensen een aantal keren gezegd dat mijnheer iets op schrift moet hebben, zodat hij ingang heeft. Toen is er steeds geantwoord: hij heeft antwoord gekregen, dat is hem verteld, en er is geen enkel moment geweest waarop gezegd is: dat is op schrift gesteld. Nu liggen de feiten kennelijk weer anders, waardoor ik en mijn fractie niet kunnen vaststellen wat de juiste gang van zaken zou zijn, omdat mij de feiten weer onduidelijk zijn. Daarom zullen wij tegen stemmen.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Voorzitter, ik sluit aan bij wat al gezegd is. Het is een paar keer in de commissie langs geweest, daar was de behandeling wat onbevredigend. Wij krijgen vandaag nieuwe info. Geen enkele overheid kan een burger een jaar lang van het kastje naar de muur sturen. Mevrouw Geldhof sprak net over de provincie als facilitator, dus laat dan ook de overheid hier een dienstbare rol op zich nemen. Ik vind een motie voor een individuele casus een te zwaar middel en daarom zullen wij tegen stemmen.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Mijn fractie vindt ook een motie voor een individuele casus een te zwaar middel en daarom zullen wij tegen stemmen, maar ik zou bijna voor stemmen, want ik vind de discussie over de afgelopen maanden echt heel vervelend. Wij hebben hier onlangs in de commissie over gesproken en daar is toen niks gezegd over een reactie van de gemeente. Het zou allemaal niet ingebracht zijn en er zou geen reactie zijn gekomen. Nu blijkt dat plotseling wel te zijn gebeurd. Ik ben helemaal in verwarring. Ik vind dit geen schoonheidsprijs verdienen.

De **VOORZITTER**: Als u het goed vindt, dan mag de gedeputeerde nog iets zeggen.

Gedeputeerde **GELDHOF**: Los van het feit – maar dat wordt een welles nietes – heb ik in de commissie aangegeven dat de heer Oosterbaan ook van de gemeente te horen heeft gekregen dat men het plan niet wil en dat hij daar contact mee heeft gehad en ook met ons heeft gesproken. Hij heeft een verzoek ingediend in het kader van het vooroverleg. Daarop is die brief gekomen en dit is geen uitspraak waartegen je bezwaar of beroep kunt aantekenen. Het is een brief geweest in het kader van het vooroverleg en er is dus uitgebreid contact geweest met de gemeente en dat heb ik u ook in de commissie gezegd, ook wij hebben met mijnheer gesproken en zelfs de commissaris heeft een brief beantwoord. Waarom het niet voor beroep vatbaar is, is omdat het in het kader van het vooroverleg is geweest, maar het antwoord is wel degelijk op schrift geweest. Wij kunnen die brief alsnog aan u toesturen. Die heb ik sinds kort gekregen.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Heeft u een minuut?

De **VOORZITTER**: De heer Van Hooff slaakte zojuist al een verzuchting en het is nu twintig over tien. Als de reacties voor mevrouw De Meij aanleiding zijn om de motie in te trekken, dan kan ze dat nu nog doen en anders gaan we stemmen. Aanhouden kan ook altijd, maar wij gaan er niet weer op deze manier over praten.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Ik vind het een hele moeilijke. U stelt mij voor een voldongen feit. Ik begrijp nog steeds een ding niet en dat is waarom er een bestuursakkoord is afgesloten waarin afspraken zijn gemaakt voor het indienen van een bouwplan en daar houdt de stuurgroep zich niet aan. Zo simpel is het. Op 6 oktober a.s. is er een stuurgroepvergadering. Ik moet iets aanhouden en dan kan die man weer een half jaar wachten.

De **VOORZITTER**: Er zijn drie smaken: of de motie wordt aangehouden, ingetrokken of er wordt gestemd. U geeft maar aan wat wij gaan doen.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): U geeft mij eigenlijk geen keuze, ik moet hem aanhouden.

De **VOORZITTER**: De motie wordt aangehouden.

20. Sluiting

De **VOORZITTER**: daarmee zijn wij aan het einde gekomen van onze vergadering. Het streeftijdstip was 22.00 uur, dat hebben wij met vijfentwintig minuten overschreden. Doe bij het naar huis rijden maar een beetje voorzichtig aan na deze drukke dag. Ik kan de vergadering sluiten om 22.25 uur. Wij zien elkaar terug op 7 november a.s.

***

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

De leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Provinciale Staten
Uw contactpersoon
M.C.F.R. Frijns
AD/STG

Doorkiesnummer (023) 514 3503
frijnsm@noord-holland.nl

Betreft: uitnodiging Statenvergadering 3 oktober

Datum: 22 september 2016

Kenmerk: 823951/861782

Uw kenmerk

Geachte dames en heren,

Hierbij nodig ik u uit tot het bijwonen van de vergadering van Provinciale Staten die zal plaatsvinden op **maandag 3 oktober** aanstaande. De Statenvergadering begint om **10.00 uur.**

Een lunch en een diner wordt u aangeboden in het nieuwe gebouw A. De agenda met de betreffende stukken treft u hierbij aan.

Het Presidium verwacht vanwege pauzes en mogelijke schorsingen de vergadering uiterlijk om 22.00 uur te kunnen afronden.

Hoogachtend,

J.W. Remkes
voorzitter Provinciale Staten

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

■ **Provinciale Staten**

Provincie Noord-Holland

Agenda PS

■ ■ ■ ■ ■

Datum vergadering	:	*3 oktober 2016*
Vergaderlocatie	:	***Statenzaal, Dreef 3, 2012 MD Haarlem***
Aanvangstijd	:	***10:00 uur***
Voorzitter	:	*dhr. J.W. Remkes*
Griffier	:	*Mw. K. Bolt*
Telefoonnummer/e-mail	:	*(023)5144511 boltk@noord-holland.nl*

1. Opening en mededelingen.

2. Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden.

3a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding.
3b. Lijst geheimhouding PS.

4. Vaststelling openbare notulen van de vergadering van 27 juni 2016.

5. Vaststelling Strategische Statenagenda.

6. Vaststelling lijst ingekomen stukken.

7. Voortgangslijst van moties.

8. Voorlopig aangemerkt als hamerstuk (indien de commissie besluit dat het stuk geen hamerstuk is, dan wordt het stuk als volledig agendapunt aan de agenda toegevoegd):

8a. Randstedelijke Rekenkamer: 1e begrotingswijziging 2016.
Voordracht 65
Advies cie M&F

8b. Investeringsimpuls NH busvoorzieningen A1.
Voordracht 57
Advies cie M&F

8c. Onderzoeksrapport Randstedelijke Rekenkamer Informatieveiligheid.
Voordracht 56
Advies cie M&F

8d. Wijziging waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.
Voordracht 66

8e. Zienswijze jaarstukken 2015 en bestemming jaarrekeningresultaat 2015 Omgevingsdienst Flevoland, Gooi & Vechtstreek.
Voordracht 63

8f. Aanpassen regelingen bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer.
Voordracht 69

8g. Afgeven verklaring om het deelgebied "De Buitenlanden" onder de werkingssfeer van de Algemene Verordening van het recreatieschap Alkmaarder-en Uitgeestermeer te brengen
Voordracht 64
(bij de eerdere vaststelling van de Verordening is men vergeten De Buitenlanden onder de werkingssfeer van de verordening te brengen. Voor het onderbrengen onder de Verordening is een verklaring van de deelnemers (o.a PS) vereist. Omdat het hier gaat om slechts een technische omissie wordt de voordracht rechtstreeks als hamerpunt in PS gebracht)

9. Zomernota.
   Voordracht 52
   Verslagen cie's

10. HOV in 't Gooi - Provinciaal Inpassingsplan (PIP) - tracédeel Hilversum/Laren
    Voordracht 54
    Advies cie M&F

11. Beleidskader Cultuur in ontwikkeling, cultuurbeleid 2017-2020.
    Voordracht 58
    Advies cie EEB

12. Visie Waterrecreatie 2030 en uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2016-2019.
    Voordracht 59
    Advies cie EEB

13. Convenant versterken samenwerking Metropoolregio Amsterdam.
    Voordracht 61
    Advies cie EEB

14. Investeringskader Waddengebied 2016-2026.
    Voordracht 67
    Advies cie RWW

15. Vaststellen verordeningen Wet Natuurbescherming:
    a. Verordening Faunabeheer
    b. Vrijstelling schadeveroorzakende soorten
    c. Verordening Tegemoetkoming schade
    d. Verordening Natura-2000 gebieden
    e. Verordening Houtopstanden

    Voordracht 62
    Advies cie NLM

16. Instellen adviescommissie voor werving en selectie plaatsvervangend bestuurder van de randstedelijke rekenkamer en aanwijzen lid.
    Voordracht 70

17. Initiatiefvoorstel D66 "modernisering tankstationbeleid" (nr. 68).
    Advies cie M&F

18. Besluit over de rechtsgeldigheid Burgerinitiatiefvoorstel "stop de hobbyjacht in Noord-Holland.
    Voordracht 60

19. Vragenuur. (Het lid van Provinciale Staten dat tijdens dit vragenuur vragen wil stellen, meldt dit onder aanduiding van het onderwerp uiterlijk een werkdag voor aanvang van de vergadering bij de voorzitter met een afschrift aan de statengriffier.)

20. Interpellatieverzoek van de Pvda over de "veiligheid van kerncentrale Petten".

21. Sluiting.

Spreektijdverdeling
Het presidium heeft besloten de spreektijdverdeling te baseren op 10 uren vergaderen.
De vergadering van 3 oktober zal aanvangen om 10.00 uur. (eindtijdstip uiterlijk 22.00 uur)

Voor de vergadering van 3 oktober 2016 wordt de volgende verdeling gehanteerd:

VVD	54 min.
D66	50 min.
PvdA	38 min.
PVV	34 min.
SP	34 min.
CDA	30 min.
GroenLinks	26 min.
Partij voor de Dieren	22 min.
50PLUS	20 min.
ChristenUnie-SGP	20 min.
ONH	20 min.
Totaal PS	*348 min.*
Spreektijd GS	Ca. 139 min.
Technische tijd	Ca. 113 min.
Totaal	**600 min.**

Lijst geheime stukken
PS vergadering d.d. 3 oktober 2016.
(bijgewerkt t/m PS vergadering van 27-06-2016)

ID-nr	Onderwerp	Datum voorlopig opgelegde geheimhouding door GS	Datum bekrachtiging in PS	Motivering	Voorstel of besluit GS opheffing geheimhouding	Datum PS opheffing bekrachtiging
2016-02	Voordracht 18, brief GS, advies cie M&F inzake SHIP (Sluis en Haven Informatiepunt) te IJmuiden (762435-762445)	23-02-2016	04-04-2016	Het is noodzakelijk dat de geheimhouding voortduurt tot de opening van het gebouw.		
2016-01	Voordracht 09-2016 en verslag vertrouwenscommissie inzake aanbeveling herbenoeming CdK.	n.v.t.	PS hebben op 07-03-2016 met geheim-houding ingestemd	O.b.v. artikel 61C van de Provinciewet en de verordening op de vertrouwenscommissie inzake herbenoeming CdK zijn de stukken geheim. De stukken zijn overgebracht naar het provinciaal archief en blijven gedurende 75 jaar geheim op basis van art 15 van de Archiefwet 1995 en op grond van de in lid 1, sub a en c van dat artikel genoemde gronden.		Geheimhouding gedurende 75 jaar
2015-05	Besluit, voordracht en alle onderliggende stukken m.b.t. de Toekomst RON/Hoogtij (702724/681248)	29-09-2015	09-11-2015	Geheimhouding opgelegd tot het einde van de exploitatie van HoogTij, welke wordt voorzien in 2035, dan wel zoveel eerder als het project is afgerond.		
2015-04	Consultatie Pallas (verseonnr. 648323/666397)	15-09-2015	28-09-2015	Het genoemde belang bestaat eruit dat vroegtijdige openbaarmaking van deze informatie een vertekend beeld zou kunnen opleveren en de voortgang van het project ernstig zou kunnen belemmeren. Onderhande-lingen met private partijen zullen nog gestart moeten worden. Het is wenselijk dat		

ID-nr	Onderwerp	Datum voorlopig opgelegde geheimhouding door GS	Datum bekrachtiging in PS	Motivering	Voorstel of besluit GS opheffing geheimhouding	Datum PS opheffing bekrachtiging
				de geheimhouding voortduurt totdat onderhandelingen met partijen ten behoeve van de bouw en exploitatie zijn afgerond.		
2015-02	Aanvullend rapport second opinion (Zaanstad) inzake de RON, (verseonnr. 375176/537299).	03-02-2015	02-03-2015	De geheimhouding is opgelegd tot aan het moment van de definitieve besluitvorming inzake de toekomst van RON/Hoogtij		
2015-01	GS brief d.d. 15 december 2014, inzake de Second Opinion RON/Hoogtij (375176/522583),	25-11-2014	02-02-2015	De geheimhouding is opgelegd totdat definitieve besluitvorming inzake de toekomst van RON/Hoogtij heeft plaatsgevonden		
2014-06	2 Bijlagen bij voordracht 94-2014 inzake herbenoeming bestuurder/directeur Randstedelijke Rekenkamer.	n.v.t.	*Bekrachtiging PS n.v.t. Er is wel door PS geheimhouding op de bijlagen gelegd op 15-12-2014.*	Bescherming in de persoonlijke levenssfeer		
2014-05	Brief GS inzake RON, die op 6 november 2014 aan de staten is verzonden (nr. 333746/498120).	28-10-2014	15-12-2014	De geheimhouding duurt tot 1 januari 2016.		Geheimhouding is opgeheven na verstrijken datum 1 januari 2016.
2014-04	Brief seniorenconvent provincie Flevoland d.d. 28 mei 2014 (kenmerk 1620294) m.b.t. Randstedelijke Rekenkamer.	Geheimhouding opgelegd door CdK op 05-06-2014	23-06-2014	Geheimhouding opgelegd voor de duur van 5 jaren.		
2014-03	Deel van de bijlagen bij brief GS (310671/371873) inzake “Fast Flying Ferry-toezending beslissingen”	17-06-2014	*Bekrachtiging PS niet van toepassing in onderhavig geval, wel opnemen op lijst.*			
2014-02	Het onderzoeksrapport “notitie financiële analyse van de Fast Flying Ferry” kenmerk 311187/312241.	28-01-2014	03-02-2014	Geheimhouding opgelegd voor de duur van 5 jaren.		

ID-nr	Onderwerp	Datum voorlopig opgelegde geheimhouding door GS	Datum bekrachtiging in PS	Motivering	Voorstel of besluit GS opheffing geheimhouding	Datum PS opheffing bekrachtiging
2012-21	De geheime bijlage bij de kwartaalrapportage Masterplan N201+ 3e kwartaal 2012 (103289/103409).	13-11-2012	17-12-2012	Concurrentiegevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2012-20	De juridische bijlage 2 van 10-12-2012 bij nota GS en de brief van Pels Rijcken van 10-12-2012, met als onderwerp Second Opinion juridische analyse Vos & Vennoten (18404/123180).	11-12-2012	17-12-2012	Financiële en economische belangen provincie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2012-19	De brief van Pels Rijcken van 22-11-2012, met als onderwerp onderzoek risicoanalyse (81404/111663).	27-11-2012	17-12-2012	Financiële en economische belangen provincie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2012-18	De kostenraming behorende bij het Projectplan Den Helder (87249). *(Voordracht 96.2012 over het onderwerp Programma Ruimtelijke Kwaliteit Den Helder is behandeld in PS 12-11-2012).*	02-10-2012	12-11-2012	Aanbestedingsprocedure, financiële en economische belangen provincie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2012-17	De bijlage van de halfjaarrapportage eerste helft 2012 HOV Velsen (81295/81298).	18-09-2012	12-11-2012	Informatie over financiële randvoorwaarden en projectrisico's, financiële en economische belangen provincie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2012-16	Geheime bijlage bij de kwartaalrapportage Masterplan N201, 2e kwartaal 2012 (2005-9747).	08-03-2005	24-09-2012	Concurrentiegevoelige informatie, financiële en economische belangen provincie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2012-15	De bijlagen 1, 2 en 3 bij de Risicoanalyse Wind op Land (81404-83688).	04-09-2012	24-09-2012	Informatie over projectrisico's, financiële en economische belangen provincie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2012-12	Bijlagen over Pallas Kernreactor: - Businessplan Pallas, versie 2.0 - Assesment Booz & Co 5 juni 2012.	12-06-2012	25-06-2012	Concurrentiegevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2012-11	De bijlage bij kwartaalrapportage Masterplan N201+ 1e kwartaal 2012 (2012-27348).	05-06-2012	25-06-2012	Concurrentiegevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	

ID-nr	Onderwerp	Datum voorlopig opgelegde geheimhouding door GS	Datum bekrachtiging in PS	Motivering	Voorstel of besluit GS opheffing geheimhouding	Datum PS opheffing bekrachtiging
2012-8	Brief GS als reactie op brief van minister BZK d.d. 13 maart 2012 over Herindeling Gooi en Vechtstreek (2012-15911).	04-04-2012	07-05-2012	*(motivatie GS volgt in lijstronde juni 2014)*		
2012-6	Een bijlage bij halfjaarrapportage tweede deel 2011 HOV Velsen (2012-9808).	06-03-2012	07-05-2012	Informatie over financiële randvoorwaarden en projectrisico's, concurrentiegevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2012-5	De bijlage bij de kwartaalrapportage Masterplan N201+ 4e kwartaal 2011 (2012-8865).	24-02-2012	07-05-2012	Concurrentiegevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2012-4	Geheimhouding opgelegd t.a.v. 2 bijlagen: • bijlage "lijst van projecten met initiatiefnemers/uitvoerders, geraamde kosten per project" • bijlage "vervaldata betaling bijdragen van de samenwerkingsovereenkomst Ruimtelijke kwaliteit zwakke schakels".	31-01-2012	05-03-2012	Financiële en economische belangen provincie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2012-3	De overeenkomst tot regeling van de voorbereiding en realisatie van een nieuwe brug over de Vecht nabij Muiden met aansluitende wegvakken ten behoeve van het lokale verkeer (2011-37898)	06-12-2011	05-03-2012	Financiële en economische belangen provincie (aanbestedingsprocedures)	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2012-1	De bijlage bij de kwartaalrapportage Masterplan N201+ 3e kwartaal 2011 (2011-61162).	16-12-2011	06-02-2012	Concurrentiegevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2011-10	Kwartaalrapportage van het 2e kwartaal van 2011 van het Masterplan N201 (2011/45779).	14-09-2011	07-11-2011	Concurrentiegevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2011-7	Halfjaarrapportage HOV, 1e halfjaar 2011, vertrouwelijke bijlage, project	23-08-2011	26-09-2011	Informatie over financiële randvoorwaarden en	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding	

ID-nr	Onderwerp	Datum voorlopig opgelegde geheimhouding door GS	Datum bekrachtiging in PS	Motivering	Voorstel of besluit GS opheffing geheimhouding	Datum PS opheffing bekrachtiging
	HOV-Velsen, PNH dossiernr. 62338 (registratienr. 2011-38949.			projectrisico's	is.	
2011-4	Kwartaalrapportage N201+ (4e kwartaal 2010, verzonden aan cie-leden M&B d.d. 24-05-2011)	08-04-2011	27-06-2011			
2011-3	• aandeelhoudersovereenkomst Provincie NH, gem. Amsterdam en gem. Zaanstad inzake Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor Noordzeekanaalgebied (RON); • Ondernemingsplan RON; • Samenvatting Businesscase RON; • Term scheet Hoogtij.	31-05-2011	27-06-2011			
2010-11	Kwartaalrapportage N201+ (2e kwartaal 2010, kenmerk GS 2005-9747)	08-03-2005	27-09-2010	Concurrentiegevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2010-9	Bijlage 5 "werkplan en begroting Pallas" behorende bij de openbare voordracht "behoud onderzoeksreactor Pallas te Petten en verzoek NRG verstrekken van een financiële bijdrage".	25-05-2010	27-09-2010	Economische en financiële belangen provincie, aanbestedingen	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2010-7	Bijlagen A en B bij voordracht 40-2010 keuze tracé Boerenlandvariant.	08-06-2010	21-06-2010	Concurrentiegevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2010-5	Notitie over Eikenrode (kenmerk besluit GS 2010-15795). Agendering van deze notitie op 26-04-2010 t.b.v. cie FEPO.	16-03-2010	12-04-2010	Bescherming persoonlijke levenssfeer betrokkenen	Voor 12-04-2014 opnieuw bezien.	
2010-2	Het bemiddelingsrapport en de verslaglegging van de vervolggesprekken inzake KNSF-terrein te Muiden.	19-01-2010	08-02-2010	Economische en financiële belangen betrokken overheden	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2010-1	Een concept tekst van de P14 (kenmerk: 2010-5500) m.b.t. takendiscussie provincies.	26-01-2010	08-02-2010	Besluitvorming nog niet afgerond	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2009-14	3e kwartaalrapportage 2009 van project N201 (kenmerk GS 2005-9747)	08-03-2005	07-12-2009	Concurrentiegevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2009-13	Achtergrondnotitie vaststellingsovereenkomst in relatie tot de N201 en de vaststellingsovereenkomst m.b.t. de	24-11-2009	07-12-2009	Concurrentiegevoelige informatie, economische en financiële belangen provincie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	

ID-nr	Onderwerp	Datum voorlopig opgelegde geheimhouding door GS	Datum bekrachtiging in PS	Motivering	Voorstel of besluit GS opheffing geheimhouding	Datum PS opheffing bekrachtiging
	overeenkomst tussen de provincie en de Chipshol-groep.					
2009-10	Businesscase SADC	22-09-2009	28-09-2009	Bedrijfsgevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2009-8	Kwartaalrapportage N201, 2e kwartaal 2009 (kenmerk GS 2005-9747)	08-03-2005	28-09-2009	Concurrentiegevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2009-7	Toelichting bij het besluit van GS inzake Landgoed Eikenrode (kenmerk GS 2009-47179)	18-8-2009	28-09-2009	Bescherming persoonlijke levenssfeer	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2009-6	Mondelinge toelichting/presentatie aan PS-leden op 06-07-2009 inzake claim op Landsbanki	(datum nog door GS aan te geven)	06-07-2009			
2009-4	Brief BJZ d.d. 21-01-2009 en de adviezen van PricewaterhouseCoopers en PelsRijcken behorende bij het besluit over de kosten overdracht Lokaal jeugdbeleid.	14-04-2009	15-06-2009	Bescherming persoonlijke levenssfeer	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2009-3	Onderzoekscommissie: 1. Brieven van GS aan de onderzoekscommissie met daarbij verstrekte documenten onder het opleggen van geheimhouding door GS, waaronder afschriften van geheime besluitenlijsten van GS en het werkplan en voortgangsverslag van de treasurer over 2007. 2. De uitnodigingsbrieven van de onderzoekscommissie aan de geïnterviewden voor vertrouwelijke informatieve voorgesprekken, tenzij betrokkenen instemt met openbaarmaking. 3. De verslagen van de vertrouwelijke informatieve voorgesprekken evenals de geluidsbestanden, tenzij betrokkene instemt met openbaarmaking. 4. De opdrachtverleningen aan derden en correspondentie met de treasurer, tenzij betrokkene instemt met openbaarmaking.	Door onderzoeks-commissie: 13-11-2008 15-06-2008	15-06-2009	Bescherming persoonlijke levenssfeer	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	

ID-nr	Onderwerp	Datum voorlopig opgelegde geheimhouding door GS	Datum bekrachtiging in PS	Motivering	Voorstel of besluit GS opheffing geheimhouding	Datum PS opheffing bekrachtiging
	(beheerder dossier: statengriffie)					
2009-1	Aantal geheime bijlagen bij Statenvoordracht 14-2009, Life Science Fund.	03-02-2009	16-03-2009	Concurrentiegevoelige informatie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2008-4	Aanbesteding openbaar vervoer Noord-Holland	Door GS aan te geven	22-09-2008	Financiële en economische belangen provincie	In 2018 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	
2008-1	Verslag van de vertrouwenscommissie inzake herbenoeming CdK (voordracht 12-2008).	n.v.t.	PS hebben op 11-02-2008 met geheim-houding ingestemd.	De stukken zijn overgebracht naar het provinciaal archief en blijven gedurende 75 jaar geheim op basis van art 15 van de Archiefwet 1995 en op grond van de in lid 1, sub a en c van dat artikel genoemde gronden. Daarnaast zijn de stukken ook geheim op basis van artikel 61C van de Provinciewet.		Geheimhouding gedurende 75 jaar

Notulen

Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum	:	27 juni 2016
Voorzitter	:	dhr. J.W. Remkes
Griffier	:	mw. K. Bolt
Contactpersoon griffie	:	mw. C. Frijns 023-514 4474 frijnsm@noord-holland.nl

Aanwezig: Mw. R. Alberts (SP), dhr. E. Annaert (VVD), dhr. W. Bakker (D66), dhr. S. van Berkum (GL), mw. I.A. Bezaan (PVV), mw. C. Boelhouwer (SP), dhr. J.M. Bruggeman (SP), dhr. T.M. Buijtendorp (D66), mw. S.S. Doevendans (PvdA), mw. M. van Duijn (PvdA), dhr. H.J. de Graaf (CDA), mw. J.M.E. de Groot (SP), dhr. F. de Groot (D66), mw. J.G. Haagsma (CDA), dhr. D.G. Heijnen (CDA), dhr. J.J.A.M. van Hooff (PVV), dhr. W. Hoogervorst (SP), mw. A.A.J. Jellema (PvdA), dhr. A. Hietbrink (GroenLinks), mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee (VVD), dhr. N. Kaptheijns (PVV), mw. H. Keur-Polman (CDA), mw. P.E. Kirch-Voors (VVD), mw. S. Klaassen (D66), dhr. M.C.A. Klein (CU-SGP), mw. R.P.M. Kocken (GroenLinks), mw. W. Koning - Hoeve (CDA), dhr. F. Kramer (GroenLinks), dhr. J. Kramer (VVD), mw. F.M. Lagerveld (VVD), mw. A. van Langen-Visbeek (VVD), dhr. J.H. Leever (ONH), dhr. A.E. van Liere (PvdD), dhr. M.S. Ludriks (PVV), mw. O.A.C. de Meij (50PLUS), de heer N. Papineau Salm (PvdA), dhr. J. Portegijs (PVV), dhr. L van Raan (PvdD), mw. E.A.S. Rommel (VVD), mw. C.W.M. van Rooij (PvdA), dhr. R. Sint (SP), dhr. P.P.J. Slettenhaar (VVD), dhr. D.J. van der Sluijs (PVV), dhr. J.P.M. van Straaten (VVD), mw. A.J.C.E. Strens (D66), dhr. H.W. Struben (D66), dhr. A. Tekin (PvdA), dhr. A.E. Tijssens (D66), dhr. X.J. den Uyl (PvdA), mw. L.D. Vermaas (PvdD), mw. C. Weemhoff (D66), dhr. M.R.F. Wiesehahn (VVD), dhr. A.J.C. de Wit (VVD), dhr. Z. Yurdakul (D66), mw. I. Zaal (D66)

Afwezig:

Agenda **Paginanummer**

1.	Opening en mededeling	03
2.	Vaststelling agenda, vaststellen van primus bij hoofdelijke stemming en regeling van werkzaamheden	03
2.a.	Installatie en beëdiging Statenlid PvdA	06
3.a.	Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding	07
3.b.	Lijst geheimhouding PS	07
4.	Vaststelling openbare notulen van de vergadering van 23 mei 2016	07
5.	Vaststelling Strategische Statenagenda	07
6.	Vaststelling lijst ingekomen stukken	07
7.	Voortgangslijst van moties	07
8.	Hamerstukken	08
8.a.	Statenvoordracht 37 Vergaderschema PS en commissies 2017	08
8b.	Statenvoordracht 44 Zienswijze Conceptbegroting Randstedelijke Rekenkamer 2017	08

	8.c.	Statenvoordracht 36 Zienswijze financiële stukken recreatieschappen	08
	8.d.	Statenvoordracht 39 Zienswijze financiële stukken Omgevingsdienst IJmond	08
	8.e.	Statenvoordracht 40 Zienswijze financiële omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	08
	8.f.	Statenvoordracht 41 Zienswijze financiële stukken Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord	08
	8.g.	Statenvoordracht 47 Conceptbegroting 2017 en jaarverslag 2015 gemeenschappelijke regeling Waddenfonds	08
	8.h.	Statenvoordracht 46 Extra ruimtelijke kwaliteit Markermeerdijken	08
	8.i.	Statenvoordracht 43 Europastrategie Randstad 2016-2019	09
	10.	Statenvoordracht 34 Kaderbrief 2017	10
	11.	Statenvoordracht 35 Tweede actualisatie PMI 2016-2020	45
	12.	Statenvoordracht 45 Tweede begrotingswijziging 2016 en toelichting verhuur deel van Crailo-Zuid aan het COA	60
	13.	Statenvoordracht 38 Ruimtelijke spelregels voor zon in het landelijk gebied	61
	14.	Statenvoordracht 47 Verordening kwaliteit vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) omgevingsrecht	87
	15.	Statenvoordracht 50 Rapport Randstedelijke Rekenkamer uitvoering op afstand. Provinciaal opdrachtgeverschap voor uitvoering VTH-taken bij majeure risicobedrijven	89
	16.	Statenvoordracht 51 Rapport Randstedelijke Rekenkamer Geluidhinder provinciale wegen	90
	9.	Statenvoordracht 33 Jaarstukken 2015	94
	17.	Vragenuur	103
	18.	Interpellatieverzoek van de PvdD, GL en SP over de toestemming voor het vangen en vergassen van ganzen rondom Schiphol	104
	19.	Sluiting	114

1. Opening en mededelingen

De **VOORZITTER**: Dames en heren, van harte welkom. De vergadering is geopend. Ik verzoek u uw mobiele telefoons tijdens de vergadering uit te zetten. Er is voorzien in een uitloop volgende week maandag, hetgeen betekent dat de spreektijden niet veranderen. U zult het moeten doen met hetgeen wat dan nog resteert. De heer Van Raan (PvdD) komt iets later. Er zijn geen berichten van verhindering. De griffie heeft u onlangs geattendeerd op de mogelijkheid tot advisering/toetsing en verspreiding van moties en amendementen. In het presidium zijn hier afspraken over gemaakt. Enkele fracties hebben reeds van deze oproep gebruik gemaakt. U kunt dit ook voorafgaand aan de resterende Statenvergaderingen blijven doen. Ik hoop dat die goede gewoonte in stand zal blijven.

2. Regeling van werkzaamheden, vaststellen primus bij hoofdelijke stemming en vaststelling agenda

De **VOORZITTER:** Op grond van artikel 18 van het Reglement van Orde dient voor aanvang van de vergadering door het lot bepaald te worden met welk Statenlid een hoofdelijke stemming dient aan te vangen, waarna deze stemming verder plaatsvindt op volgorde van binnenkomst. De primus voor de huidige vergadering is nummer 8, de heer Ludriks (PVV). Van harte gelukgewenst. De vaststelling van de agenda. De fracties van de PvdD, GL en SP hebben een interpellatieverzoek ingediend over het vergassen van ganzen rondom Schiphol en de vraag is of uw Staten dat verzoek willen honoreren. Mijn voorstel zou zijn om dat te doen. Kunt u unaniem met dat voorstel instemmen? Dan zal die interpellatie plaatsvinden na het vragenuur zoals is afgesproken. De PPV, de heer Kaptheijns heeft verzocht mondelinge vragen te stellen over aanpak geweld in busvervoer. Die komen in het vragenuur aan de orde. Zijn er nog opmerkingen over de agenda? Dan is de agenda overeenkomstig het voorstel van het presidium vastgesteld. Er zijn twee moties Vreemd ingediend. Door de PVV over de benzeenvervuiling in Beverwijk en door de CU/SGP over de energietransitie. Ik stel u in de gelegenheid die moties in te dienen.

De heer **PORTEGIJS** (PVV): Voorzitter. In de Muider Courant van 11 juni jl., heb ik een artikel gelezen over gifstoffen die uit de belt lopen sinds het begin van de stort van grond en staalslakken. Het betreft de Aagtenbelt te Beverwijk. In het artikel lezen wij dat sinds de stort van de grond het gifgehalte in het grondwater met tientallen procenten is gestegen. Dit is een ernstige bedreiging voor de volksgezondheid. Het gaat om het kankerverwekkende benzeen dat inmiddels het grondwater heeft verontreinigd, zo blijkt uit de metingen aan de rand van de belt. Volgens het artikel heeft het college van B&W laten weten nog niet tot actie over te gaan. Lokale partijen leiden uit de meetgegevens af dat het gif versneld op weg is naar Broekpolder, een wijk met 3.500 woningen. Eind 2015 kreeg Beverwijk toestemming om op de Aagtenbelt nog meer staalslakken te storten. Dit kan mogelijk leiden tot nog meer uitstroom van benzeen. De PVV maakt zich grote zorgen, vandaar de volgende motie:

Motie Vreemd aan de orde van de dag 21/27062016
Aanpak Benzeenvervuiling Aagtenbelt Beverwijk

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:

- *Sinds het begin van de stort van grond en staalslakken op de voormalige vuilnisbelt Aagtenbelt te Beverwijk, waar vroeger zwaar chemisch afval is gestort, het gifgehalte in het grondwater met tientallen procenten is gestegen;*
- *Het gif dat onder de Aagtenbelt zit, voornamelijk het kankerverwekkende benzeen is en inmiddels 10.000 kubieke meter aan grondwater heeft verontreinigd;*
- *Uit metingen blijkt dat het benzeengehalte in zes buizen in het midden van de belt en aan de noordoostkant van de belt de afgelopen jaren enorm is gestegen;*
- *Bij peilbuis 119 bij de A22 het benzeengehalte zodanig is gestegen dat de zogeheten 'interventiewaardecontour' nu ook met een ruime kring rondom die buis is opgeschoven, waarmee de A22 voor het eerst deels tot het gebied behoort dat nu tot interventie noopt.*

Overwegende dat:

- *Volgens lokale partijen in de Beverwijkse gemeenteraad uit de meetgegevens kan worden opgemaakt dat het kankerverwekkende benzeen versneld op weg is naar de Broekpolder, een wijk met 3.500 woningen;*
- *Ondanks de zorgwekkende cijfers en waarschuwingen het college van B&W aangeeft dat er niet veel hoeft te gebeuren;*
- *De provincie op 21 december 2015 schriftelijk toestemming heeft gegeven voor het storten van nog meer staalslakken op de Aagtenbelt.*

Roepen het college op om:
Onmiddellijk contact op te nemen met de gemeente Beverwijk om de meerstort van staalslakken tot nader order stop te zetten en om tot een aanpak te komen die als doel heeft de verdere verspreiding van benzeen in het grondwater tegen te gaan en de Staten hierover te berichten

en gaan over tot de orde van de dag.
Fractie PVV

De **VOORZITTER**: Dan is er een motie Vreemd ingediend door de CU/SGP.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter, hartelijk dank voor het woord. U zult het met mij eens zijn dat de energietransitie een belangrijke opgave is waar wij als samenleving voor staan, en dat het provinciaal bestuur daar een belangrijke sturende en stimulerende rol in heeft. We hebben een goede start gemaakt door vorige maand de Beleidsagenda Energietransitie vast te stellen. Daarin is opgenomen dat concretere keuzes worden uitgewerkt in een 'routekaart' naar 100% duurzame energie in 2050 en 16% duurzame opwekking in 2023. Echter, de mogelijkheden van Wind op land blijken in de Beleidsagenda Energietransitie een ondergeschoven kindje en worden nauwelijks benoemd. Tijdens de vorige vergadering van PS kon de gedeputeerde Duurzame Energie nog niet toezeggen dat het potentieel van Wind op land opgenomen wordt in de

routekaart. Tegelijkertijd zien we dat er in Noord-Holland meer initiatieven zijn om windmolenprojecten met lokaal draagvlak te realiseren dan het aantal dat GS in deze periode willen vergunnen. Wij zijn van mening dat het voor een eventuele toekomstige opgave voor de opwekking van duurzame energie van belang is om precies in beeld te hebben wat de potentie is van alle mogelijkheden om duurzame energie op te wekken. Alleen zo kunnen we een goede afweging maken tussen de verschillende hernieuwbare energiebronnen. Daarom willen wij een motie Vreemd aan de orde van de dag indienen, waarin we als PS uitspreken dat alle opties om te komen tot een volledig hernieuwbare energievoorziening in 2050 bekeken moeten worden en waarin we het college van GS opdragen om in de uitwerking van de 'toekomstperspectieven' die momenteel met ECN wordt gemaakt (waarin het gaat over vragen als: wat is de potentie van een bepaalde techniek, en wat kan die bijdragen aan het totaal?) de potentie van alle technieken, inclusief die van Wind op land in de provincie Noord-Holland, volwaardig mee te nemen. Dit is dus geen oproep om de afspraken rondom windenergie in het coalitieakkoord te gaan herzien, maar een opdracht om met een open en eerlijke blik de uitdagingen van de toekomstige energievoorziening onder ogen te zien.

Motie Vreemd aan de orde van de dag 20/27062016
Routekaart Energietransitie

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Overwegende dat:

- *PS op 23 mei jl. een beleidsagenda Energietransitie hebben vastgesteld waarin is opgenomen dat concretere keuzes worden uitgewerkt in een 'routekaart' naar 100% duurzame energie in 2015 en 16% duurzame opwekking in 2023;*
- *De mogelijkheden van Wind op land in de beleidsagenda Energietransitie nauwelijks benoemd worden;*
- *Er in Noord-Holland meer initiatieven zijn om windmolenprojecten met lokaal draagvlak te realiseren dan het aantal dat GS in deze periode willen vergunnen;*
- *De gedeputeerde Duurzame Energie in de vergadering van 23 mei jl. niet kon toezeggen dat het potentieel van Wind op land opgenomen wordt in de routekaart;*
- *Een zorgvuldige besluitvorming over de routekaart vereist dat alle opties in kaart zijn gebracht;*
- *Het van belang is om het potentieel voor een eventuele toekomstige opgave voor de opwekking van duurzame energie in beeld te hebben om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende hernieuwbare energiebronnen.*

Spreken uit dat:
Alle opties om te komen tot een volledig hernieuwbare energievoorziening in 2050 bekeken moeten worden.

En dragen het college op om:

In de uitwerking van de toekomstperspectieven (wat is de potentie van een bepaalde techniek en wat kan die bijdragen aan het totaal?) samen met ECN de potentie van alle technieken inclusief die van Wind op land, in de provincie Noord-Holland volwaardig mee te nemen

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties CU/SGP, GL

De **VOORZITTER**: De moties worden aan het einde van de vergadering in stemming gebracht.

2.a. Installatie en beëdiging Statenlid PvdA

De **VOORZITTER**: De heer Ritsema (SP) heeft mij verzocht hem ontslag te verlenen conform artikel X2, tweede lid van de Kieswet. Ik heb dat ontslag inmiddels verleend. Zijn lidmaatschap wordt opgevolgd door de heer Sint (SP), wiens installatie nu aan de orde is. Overeenkomstig artikel 8 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van PS heb ik tot lid van de Commissie van Onderzoek Geloofsbrieven benoemd: mevrouw Strens (D66), de heer Van der Sluijs (PVV) en de heer Wiesehahn (VVD). Ik geef de voorzitter van de commissie graag het woord.

Mevrouw **STRENS** (D66): Voorzitter. Ter voldoening aan uw opdracht hebben wij onderzocht de geloofsbrieven en de daarbij behorende bescheiden die het benoemd verklaarde lid de heer Sint aan de vergadering heeft toegezonden. Dat onderzoek heeft aangetoond dat blijkens het ingevolge artikel W7, tweede lid van de Kieswet aan PS toegezonden afschriften van de besluiten van de voorzitter van het centraal stembureau voor de verkiezing van de leden van PS van Noord-Holland van 27 juni 2016 tot lid van PS benoemd is verklaard de heer Sint in de vacature ontstaan door opzegging van het lidmaatschap van de heer Ritsema. De commissie adviseert PS te doen besluiten de heer Sint toe te laten als lid van uw Staten.

De **VOORZITTER**: Het advies is dus om de heer Sint toe te laten als lid van PS. Verlangt iemand daarover het woord? Dat is niet het geval. Dan is nu unaniem door u besloten om de heer Sint als lid van de Staten toe te laten. Ik ontbind de commissie van onderzoek en dank de leden voor de verrichte werkzaamheden. PS hebben zojuist besloten u toe te laten als lid van PS. Ik stel u daarom nu in de gelegenheid de in artikel 14 van de Provinciewet bedoelde eed dan wel belofte in mijn handen af te leggen. Ik lees u zoals u bekend is, eerst de formule voor. “Ik zweer, dan wel verklaar en beloof dat ik om tot lid van PS benoemd te worden, rechtstreeks noch middellijk onder welke naam of welk voorwendsel ook, enige gift of gunst heb gegeven of beloofd. Ik zweer, dan wel verklaar of beloof dat ik om iets in dit ambt te doen of te laten, rechtstreeks noch middellijk enig geschenk of enige belofte heb aangenomen of zal aannemen. Ik zweer, dan wel verklaar en beloof dat ik getrouw zal zijn aan de Grondwet, dat ik de wetten zal nakomen en dat ik mijn plichten als lid van het provinciaal bestuur naar eer en geweten zal vervullen.”

De heer **SINT** (SP): Dat verklaar en beloof ik.

De **VOORZITTER**: Hierbij overhandig ik u bloemen en wens ik u veel geluk met uw benoeming. De vergadering is geschorst. Ik heropen de vergadering. U hebt zojuist de agenda vastgesteld. Omdat de goedkeurende accountantsverklaring bij de jaarstukken 2015 nog niet ontvangen is, stel ik u voor om agendapunt 9 helemaal naar het einde van de vergadering te verplaatsen. De voorzitter van de Rekeningencommissie is op de hoogte, ook van de achtergronden. Dat geeft overigens wel aanleiding daar nog eens goed naar te kijken. Als u daarmee instemt, dan is mij dat een lief ding waard. Aldus besloten. Dan gaan wij dat op die manier doen. Ik neem aan dat bij de behandeling van het stuk de voorzitter van de Rekeningencommissie ingaat op de achtergronden.

3.a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding

De **VOORZITTER**: Er zijn geen geheime stukken ter bekrachtiging binnengekomen. Wenst u over een stuk te spreken? Dat is niet het geval. Dan is de opgelegde geheimhouding bekrachtigd.

3.b. Lijst geheimhouding PS

De **VOORZITTER**: Hierover zijn tot op heden geen opmerkingen ontvangen door de griffie. Verlangt iemand het woord over de lijst? Dat is niet het geval. Ik stel u voor de lijst voor kennisgeving aan te nemen. Dat is besloten.

4. Vaststellen notulen van de openbare vergadering van 23 mei 2016

De **VOORZITTER**: Bij de griffie zijn tot nu toe geen opmerkingen binnengekomen. Verlangt iemand over de tekst van de notulen van 23 mei 2016 het woord? Dat is niet het geval, dan zijn de notulen van deze vergadering ongewijzigd vastgesteld.

5. Vaststellen Strategische Statenagenda

De **VOORZITTER**: Wenst iemand het woord? Dat is niet het geval. Dan is de Strategische Statenagenda vastgesteld.

6. Vaststellen Lijst ingekomen stukken

De VOORZITTER: Hierover zijn door de griffie tot op heden geen opmerkingen ontvangen. Verlangt iemand over de stukken het woord? Dat is niet het geval. Dan is voor wat betreft de afdoening van de brieven conform het voorstel van het presidium besloten.

7. Voortgangslijst van moties

De **VOORZITTER**: Verlangt iemand over de voortgangslijst het woord? Dat is niet het geval. Dan is de lijst ongewijzigd vastgesteld.

8. Hamerstukken
8.a. Statenvoordracht 37 Vergaderschema PS en commissies 2017
8.b. Statenvoordracht 44 Zienswijze Conceptbegroting Randstedelijke Rekenkamer 2017
8.d. Statenvoordracht 39 Zienswijze financiële stukken Omgevingsdienst IJmond
8.e. Statenvoordracht 40 Zienswijze financiële Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
8.f. Statenvoordracht 41 Zienswijze financiële stukken Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord
8.g. Statenvoordracht 47 Verordening kwaliteit vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) omgevingsrecht
8.h. Statenvoordracht 42 Conceptbegroting 2017 en jaarverslag 2015 gemeenschappelijke regeling Waddenfonds

De **VOORZITTER**: Dan constateer ik dat de punten a, b, d, e, f, g en h unaniem zijn besloten. Dan gaan wij terug naar punt 8.c.

8.c. Statenvoordracht 36 Zienswijze financiële stukken recreatieschappen

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter, 50plus kan instemmen met het besluit onder 1, maar stemt niet in met het besluit onder 2 en 3 en ik zal u uitleggen waarom niet. Onlangs heb ik de prachtige leeftijd bereikt van 60. Tijdens mijn leven heb ik veel studies gedaan en de eerste studie was een hbo-opleiding recreatie, toerisme en milieukunde in Amsterdam en ik heb stage mogen lopen bij deze prachtige provincie. Mijn afstudeeropdracht behelsde de vraag hoe de naamsbekendheid van de recreatieschappen kan worden verbeterd en hoe commerciële activiteiten het beste in de markt gezet kunnen worden. Ik heb het over 30 jaar geleden en in die tijd is er helemaal niets veranderd. Ik zou GS en PS daarom willen vragen: stop met deze eindeloze discussie die elk jaar terugkomt, dat de reserves bij de recreatieschappen dalen en dat zij commerciële plannen moeten indienen die onrealistisch zijn en financieel niet haalbaar. Ga de echte discussie aan of wij geven als PS een grote zak geld, omdat wij met partners in het veld vinden dat het recreatieschap publiek toegankelijk moet blijven en dat de besturen verschoond dienen te blijven van allerlei commerciële evenementen die de natuur schaden. Ik zou zeggen, verkoop een deel van de recreatieschappen aan een commerciële partij die dat deel goed commercieel met bungalows in de markt kan zetten, zodat de rest van de recreatieschappen publiek toegankelijk blijft. Dat recreatieschappen hun eigen broek op moeten houden, vind ik op zich prima, maar niet op deze wijze.

Gedeputeerde **TALSMA**: Voorzitter, wij hebben hier in de commissie uitvoerig over gesproken en de conclusie was dat het een hamerstuk was en ik had de indruk dat alle voors en tegens ook besproken waren. Ik vind dit nogal een vrij rigoureuze, verkoop een deel van het recreatieschap. Nou, daar wil ik wil even met mevrouw De Meij over praten, want dat is in de discussie in de commissie niet aan de orde geweest. Ik ben het met mevrouw De Meij eens dat wij al heel lang praten over het financieel gezond maken van de recreatieschappen, dus het ervoor zorgen dat de begrotingen sluitend zijn. Ik zit nu iets meer dan een jaar op dat dossier, ik ben nog niet zo ver dat ik zeg, hopeloze zaak, laten wij het maar anders gaan aanpakken. Ik ben er nu zo lang mee

bezig dat ik de indruk heb dat er mogelijkheden zijn om te kijken of wij het financieel toch rond kunnen krijgen met behoud van de natuurwaarden en recreatieve waarden en per recreatieschap een begroting kunnen neerleggen die wel sluitend is zonder dat wij er een zak geld bij moeten doen, zoals u suggereert. Wij doen er al veel geld bij en om er nog meer geld bij te doen, daar ben ik geen voorstander van. De wat vertwijfelde opmerkingen van mevrouw De Meij op basis van haar eigen ervaringen om hiermee te stoppen, want het heeft geen zin, deel ik niet, dus ook niet de oplossingen om een stuk te verkopen. Ik ben zo optimistisch dat ik echt wil proberen om op korte termijn met suggesties te komen voor een sluitende begroting. Er wordt een rapport voorbereid – weer een rapport, dat geef ik toe – en ik hoop dat het rapport Modernisering Recreatieschappen voldoende financiële basis geeft om met sluitende begrotingen te gaan werken, dus ik deel de mening niet.

De **VOORZITTER**: Ik verzoek de commissies als iets benoemd wordt als hamerstuk, het dan ook een echt hamerstuk te laten zijn of niet, zodat daarover van tevoren duidelijkheid bestaat. Mag ik concluderen dat agendapunt 8.c. met de aantekening van mevrouw De Meij op de onderdelen 2 en 3 van het besluit is aanvaard? Dat is besloten.

8.i. Statenvoordracht 43 Europastrategie Randstad 2016-2019

De **VOORZITTER**: Er zijn een paar verzoeken voor een stemverklaring.

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Voorzitter, aangezien Brussel een steeds groter stempel drukt op het reilen en zeilen van de provincie, en wij als PS nog maar marginaal kunnen beïnvloeden, assisteren en faciliteren, gaat mijn fractie niet akkoord met deze voordracht en zullen wij tegen stemmen.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Voorzitter. Wij willen geacht worden tegen deze voordracht te hebben gestemd om redenen die wij in de commissie hebben toegelicht.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Voorzitter, voor zover wij kunnen nagaan is deze voordracht alleen echt in de commissie NLM besproken. In RWW is het heel kort aan ons voorbij gegaan. Omdat niet alle gedeputeerden in de commissie NLM aanwezig waren, hebben wij niet alles kunnen navragen en opmerken om aan onze vertegenwoordigers van de COE mee te geven. Zo hadden wij nog graag het onderwerp werkgelegenheid willen bespreken. Kunnen wij e.e.a. alsnog aan mevrouw Rommel en de heer Struben meegeven? Dat hoeft niet per se hier en nu, maar mag ook bij een andere gelegenheid en als die mogelijkheid bestaat, dan gaan wij voor stemmen.

De **VOORZITTER**: Ik heb het idee dat het onderwerp Europa regelmatig terugkomt in de commissies, dus de punten die u wilt maken, kunt u daar zeker maken. Ik zie de gedeputeerde knikken.

De heer **STRUBEN** (D66): Wij zullen die punten graag in ontvangst nemen en natuurlijk meenemen in de discussie.

De **VOORZITTER**: Verlangt iemand anders nog het woord over de voordracht? Dat is niet het geval, dan is voordracht 43 aanvaard met de stemmen van de fracties PVV en PvdD tegen.

10. Statenvoordracht 34 Kaderbrief 2017

De **VOORZITTER**: De gedeputeerde laat zich vanwege nadere contacten met de accountant even verontschuldigen, maar die zal zo weer onze gelederen komen versterken. Wij doen dat in volgorde van de gebruikelijke begrotingsbehandeling, oppositie in volgorde van grootte en daarna de coalitiefracties.

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Voorzitter, ik begin met een algemene opmerking en dat is: "De provincie onderschat de ernst van de situatie." Zoals vorig jaar ook al door mij verwoord, blijft mijn fractie zich grote zorgen maken over de financiële positie van de provincie na 2019. Ik ga het verhaal van vorig jaar niet herhalen, maar ik stel PS dan ook voor om in 2017, 2018 eens goed met elkaar te praten over de financiële situatie na 2020 als onze reservepotten leeg zijn. Verder vier aandachtspunten. Mijn fractie kan zich niet vinden in de op- en aanmerkingen van de provincie over de situatie op de sociale woningmarkt en de situatie rondom Schiphol. Zie trends en ontwikkelingen. De PVV vraagt zich af of de provincie zich van de ernst van de situatie in de sociale woningmarkt bewust is. Door de massale instroom van asielzoekers zijn de wachtlijsten voor sociale huurwoningen nog verder onder druk komen te staan. En deze wachtlijsten bieden al vrijwel geen uitzicht voor de woningzoekende Noord-Hollander, die gemiddeld al meer dan tien jaar tevergeefs op een beschikbare woning aan het wachten is. Waarom weegt de noodzaak tot huisvesting van deze Noord-Hollanders minder zwaar voor GS? GS stellen dat demografische ontwikkeling de komende jaren ertoe kunnen leiden dat… en dan gaat de tekst verder. Het is niet 'kunnen leiden'. Nee, voorzitter, het gebeurt gewoon. Regio's die al te kampen hebben met een onvoldoende aanbod van woningen in relatie tot de vraag, zullen nog meer ruimte nodig hebben om aan deze vraag te kunnen voldoen. Ruimte die er simpelweg niet is.

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Voorzitter. Ik begrijp dat de heer Van Hooff dit verhaal iedere keer vertelt. Maar heeft u erover nagedacht waarom uw partij de plannen die minister Blok elke keer lanceert en die ervoor zorgen dat het aantal sociale huurwoningen afneemt, landelijk steeds steunt?

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Ik sta hier voor de provinciale fractie van de PVV, daarvoor sta ik hier en die constateert een aantal zaken waar wij ons grote zorgen over maken. Ik heb het over de situatie in Noord-Holland. Daar zijn deze zaken van belang en dit is de kaderbrief Noord-Holland.

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Dat is mij duidelijk, daar ga ik straks ook iets over zeggen, maar wij leven in Noord-Holland niet op een eiland. Wij maken onderdeel uit van Rijksbeleid en dat betekent dat wij ook met die realiteit te dealen hebben. Ik hoor graag wat u heeft ondernomen om uw landelijke fractie de steun aan deze plannen te laten terugnemen, want volgens mij zit daar de oplossing. Ik hoor het graag.

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Ik sta hier voor de provinciale fractie van de PVV en die constateert een aantal zaken waar wij ons grote zorgen over maken en waarvan wij vinden dat het niet in de kaderbrief terugkomt. Het moge duidelijk zijn dat de problemen op het gebied van sociale huisvesting die al rampzalig zijn voor talloze Noord-Hollanders, de komende jaren nog veel groter zullen worden. Ik stel dan ook voor dat nieuwe beleidsstukken realistisch ingevuld gaan worden waar het gaat over de asielzoekerscrisis. Niet alleen op woningvoorraad, maar ook op sociale voorzieningen, gezondheidszorg, veiligheid op straat en economie. Ik gebruik in deze tekst zeer bewust de term asielzoekers, nog veel te vaak wordt gesproken en geschreven over vluchtelingen. Om dat helder te krijgen en de term asielzoekers te gebruiken dient mijn fractie een motie in.

Motie 22/27062016
Onjuist gebruik term 'vluchtelingen' in provinciale documenten

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:
- *In provinciale documenten die gaan over opvang van asielzoekers, veelvuldig wordt gesproken over 'vluchtelingen';*
- *'vluchtelingen' mensen zijn die noodgedwongen huis en haard moeten achterlaten, omdat ze anders hun leven niet zeker zijn.*

Overwegende dat:
- *Mensen die door zes of zeven veilige landen reizen om in Nederland te komen, geen vluchtelingen zijn, maar overwegend economische gelukszoekers;*
- *Het gebruik van de term 'vluchtelingen' dus onjuist is en mensen een verkeerde voorstelling van zaken geeft;*
- *De provincie de verantwoordelijkheid heeft correcte informatie te verschaffen.*

Roepen het college op om:
De term 'vluchtelingen' niet meer te gebruiken in provinciale documenten en alleen nog te spreken van 'asielzoekers', teneinde recht te doen aan een correcte informatievoorziening

en gaan over tot de orde van de dag.
Fractie PVV

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Schiphol, een ander punt in de kaderbrief. De PVV maakt zich ernstige zorgen over de toekomst van de KLM en wat daarvan de gevolgen kunnen zijn voor de toekomst van Schiphol en de MRA. Gezien de recente ontwikkelingen, waarin wederom is gebleken dat de zelfstandigheid van de KLM steeds verder onder druk is komen te staan, roept

de PVV de provincie dan ook op proactief te zijn in het lobbyen voor de KLM. Dat doen wij niet met een motie, dat vertellen wij zo in dit verhaal. Dan de Formule 1, economie en toerisme, belangrijke zaken voor Zandvoort. Zandvoort heeft al te leiden van het aantasten van het fantastische uitzicht op zee door alle grote windmolens. Daar kunnen wij wellicht een oplossing voor vinden. Mijn fractie vindt het economisch aantrekkelijk en belangrijk dat de Formule 1 weer terugkomt naar Zandvoort. Daartoe dient mijn fractie een motie in.

Motie 23/27062016
Waar mogelijk ontdrempelen Formule 1 mogelijkheden Circuit Park Zandvoort voor realisatie F1 race in 2019

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:

- *De gemeente Zandvoort, het Circuit Park Zandvoort en de Nationale Autosport Federatie (KNAF) streven naar een Formule 1 race op het duincircuit in 2019;*
- *De Formule 1 in Nederland door de deelname en prestaties van Max Verstappen in populariteit tot grote hoogte is gestegen, blijkende uit onder andere de 100.000 toeschouwers tijdens de Familie Racedagen op het Circuit Park Zandvoort op 4 en 5 juni 2016;*
- *Het Circuit Park Zandvoort een grote historie heeft op het gebied van de autosport, waaronder het 30 keer organiseren van een Formule 1 race tussen 1952 en 1985;*
- *Er veel moet gebeuren om een Formule 1 race mogelijk te maken op het duincircuit.*

Overwegende dat:

- *De lokale en daarmee ook Noord-Hollandse economie waarschijnlijk een positieve stimulans krijgt bij de eventuele organisatie van een nieuwe Formule 1 race op het Circuit Park Zandvoort;*
- *Eind 2016 een haalbaarheidsstudie moet zijn afgerond, waaruit zou moeten blijken of de plannen uitvoerbaar zijn;*
- *De provincie mogelijk ondersteuning kan bieden om de realisatie van een Formule 1 race in 2019 dichterbij te brengen, zonder dat daar provinciale financiële bijdragen mee gemoeid zijn.*

Roepen het college op om:

Zich positief uit te spreken over de intentie om te streven naar het organiseren van een Formule 1 race op het duincircuit en met de gemeente Zandvoort, het Circuit Park Zandvoort en de KNAF om tafel te gaan zitten om in kaart te brengen op welke wijze de provincie Noord-Holland drempels zou kunnen wegnemen om de realisatie van een Formule 1 race in 2019 dichterbij te brengen

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PVV, 50plus

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Voorzitter, dan de herdenking 4 mei. Nog iets opvallends in Kaderbrief op bladzijde 23: "Voor de organisatie van de 4 mei herdenking en 5 mei viering is in de vergadering van de CdK's in 2013 besloten dat de provincie Noord-Holland in 2017 verantwoordelijk is voor het programma. De kosten die hiermee gepaard gaan zijn berekend op 300.000 euro." Het antwoord van GS op onze technische vraag: "De inschatting van de kosten zijn gebaseerd op onder meer de ervaringen in de provincie Groningen die in 2016 de organisatie voor haar rekening genomen heeft. Naast de zogenaamde reguliere activiteiten in het kader van 4 en 5 mei zoals de 5-mei lezing, heeft de provincie Groningen activiteiten voor haar inwoners georganiseerd. Welke activiteiten de provincie Noord-Holland gaat organiseren is nog niet bepaald en nog onderwerp van overleg." 300.000 euro, dat is best veel geld. U voelt hem wellicht aankomen. Wij hebben voorgesteld om 5.000 euro uit te trekken voor de Herdenking Februaristaking 1941, uitvoerig besproken in PS vorig jaar en daar is niet mee akkoord gegaan. Intussen wordt er wel 300.000 euro – waar wij overigens niets op tegen hebben – gereserveerd voor de 5 mei viering. Ik wil dat als mededeling doen, dat wij daar enigszins verbaasd over zijn. Al deze zaken aanhorende, gaan wij niet akkoord met de kaderbrief.

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Voorzitter, Ik sprak met Jeannette, haar achternaam hoeft niet vermeld te worden. Zij vroeg waarom de bomen gekapt moesten worden waar zij altijd haar rondje gaat lopen. Bomen zijn goed voor mensen, ze zuiveren de lucht, houden geluid tegen, hebben een rustgevende uitstraling, ze zijn mooi en toch zouden ze wegmoeten, waarom? Ik sprak met Rien, zijn achternaam hoeft niet vermeld. Hij vroeg mij waarom er meer snelwegasfalt moest worden aangelegd. Hij begreep er niets van. Er zouden daardoor ook meer auto's door zijn buurt komen rijden. De gemeente had geen geld en toch werden de plannen getekend en doorgezet. Auto's, vond hij, zorgden voor slechte lucht, maakten lawaai, moesten worden geparkeerd, kortom, zaten in de weg en toch moesten ze langs komen rijden, waarom? Ik sprak met Hans. Zijn achternaam hoeft niet vermeld. Hij vroeg mij waarom er vakantiewoningen moesten komen aan het strand en achter de duinen. Hij begreep er niets van. De duinen en het strand zijn fijn om van de rust en de ruimte te genieten, de wind door je haren te laten waaien, lange wandelingen of fietstochten te maken. En nu moest er een resort komen, waarom? Ik sprak met behulp van een tolk met Khalil. Zijn achternaam hoeft niet vermeld. Hij komt uit Syrië en is als vluchteling naar Nederland gekomen. Hij wacht op zijn verblijfsvergunning. Er is een kans dat hij binnenkort in het AZC in Crailo komt te wonen. Een echt huis komt later wel. Khalil weet het niet, maar de provincie Noord-Holland gaat binnenkort veel geld aan hem verdienen. Dat is geen hulp, dat is winstbejag. Zijn tolk stelde mij een vraag, waarom?

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Mevrouw Alberts spreekt over vluchtelingen. Heeft u mijn verhaal niet gehoord?

De **VOORZITTER**: Dat betekent niet automatisch dat iedereen dat taalgebruik overneemt.

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Dat is helder, maar ik wil het wel even melden.

Mevrouw **ALBERTS** (SP): De Heer Van Hooff mag van mij alles melden. Ik had daarnet nog een andere vraag kunnen stellen, maar de mensen die naar Nederland komen, welk etiket u erop plakt, doet helemaal niet ter zake. Daar hebben wij de IND voor en die beoordeelt en die doet dat heel erg nauwkeurig. De vragen die ik net voorbij liet komen en bijna dagelijks te horen krijg, worden gesteld door mensen die hart hebben voor hun omgeving, die zich verantwoordelijk voelen voor die omgeving. Vaak ook nog eens vrijwillig een bijdrage leveren aan het mooi houden van die omgeving met geld, hand- en spandiensten. De vragen zijn talrijk, maar ik wilde slechts een paar voorbeelden noemen. Omdat ik al een poosje meedraai in dit vak, weet ik dat aan de kwesties die Jeannette, Rien, Hans of Khalil tegenkomen, beleid ten grondslag ligt. Beleid dat ergens 'ver weg' gemaakt is. Ik vraag mij regelmatig af hoe het nou komt dat er zo'n grote afstand is tussen wat mensen in hun leven meemaken en wat er aan beleid over ze wordt uitgestort. Ik denk dat een van de verklaringen gevonden kan worden bij de beleidsmakers. Hun wereld is klein, hun ideeën zijn van de tekentafel, hun afstand tot de werkvloer (ik noem hem even overdrachtelijk zo) is enorm. Het wonderlijke is dat de vraag van Jeannette, Rien, Hans of Khalil namelijk waarom is dat nou zo, naar mijn mening nooit gesteld wordt. En als die al gesteld wordt, dan wordt deze ook nog eens niet beantwoord. Wat er wel gebeurt is dat er bewoners in Zwaagdijk op grond van een overgangsregeling die eind 2012 in een paar dagen de Provinciale Ruimtelijke Ordening ingerommeld is, vijf windmolens in hun achtertuin krijgen. Wat er wel gebeurt is dat omwonenden van de Aagtenbelt in Beverwijk en Heemskerk die zich ernstig zorgen maken over de benzeenuitstroom uit de voormalige vuilstort, te horen krijgen dat er niets aan de hand is. Wat er wel gebeurt is dat deskundige bewoners uit Hilversumse Meent die meedenken over de verkeersveiligheid op de N236, te horen krijgen dat er nog slechts een handtekening onder de opdracht hoeft te worden gezet en het plan zoals de provincie het wil, doorgaat. In de ogen van de SP is het openbaar bestuur dienstbaar aan de bevolking. Zij is er voor hen en niet omgekeerd. Bovendien is het openbaar bestuur er voor het algemeen belang. Dat is een verantwoordelijke taak, dat afwegen van belangen. De laatste jaren zien wij dat steeds meer mensen zich niet meer willen bezighouden met het openbaar bestuur. Ze gaan lang niet allemaal meer stemmen, inspraakavonden worden vaak door dezelfde mensen bezocht. Men voelt zich niet serieus genomen en denkt, het heeft toch geen nut. Ik zie het als allerbelangrijkste opdracht van iedereen in het openbaar bestuur en in dit geval dat van de provincie, om die gevoelde en ervaren afstand te verkleinen. Dat doen wij niet door ijzerenheinig door te drukken wat wij – lees de coalitie – in dit pand bedenken. Dat doen wij door samen met de bevolking op te trekken, goed ons oor te luisteren te leggen en goed de plannen met elkaar te bespreken. Kort geleden waren de Statenleden bijeen om te bespreken hoe zij met elkaar behoren om te gaan. Begrijpt u dat de SP vindt dat het vele malen belangrijker is om te leren hoe je met de bevolking moet omgaan? Keer je niet naar binnen, kijk naar buiten. Met datgene wat ik hiervoor allemaal gezegd heb in gedachten hebbende, wil ik u meenemen naar de Kaderbrief. Ik heb geleerd dat daarin richtingen worden aangegeven voor de begroting en dat daarin ook staat beschreven hoe er op ontwikkelingen wordt ingespeeld. GS noemen in deze kaderbrief wel Brexit of de vluchtelingen, maar waar zijn de ideeën hoe daarop moet worden ingespeeld? Waar is de analyse van die ontwikkelingen en waarom geen woord over TTIP? Had gekund. Of het openbaar vervoer. Wanneer nu bekend is dat er in Parijs een Klimaatakkoord is gesloten, wanneer bekend is dat het

sterk verbeteren van de luchtkwaliteit daardoor een heel belangrijke opdracht is geworden, daar horen auto's die vervuilen, niet bij. Openbaar vervoer zou een belangrijke rol kunnen spelen om die vervuiling terug te dringen. Waarom daar dan niets in de kaderbrief over opnemen? Verder is het niet uitgesloten dat het budget voor openbaar vervoer niet toereikend is om bij de start van de concessie Noord-Holland-Noord het huidige voorzieningenniveau te handhaven, laat staan te verbeteren. Er moet daarom rekening mee gehouden worden dat de provincie dit budget uit eigen middelen aanvult. De motie die in de betreffende gemeenteraden (op één gemeenteraad na dan) unaniem is aangenomen, laat zien dat men daar de bui al voelt hangen. De mensen die van het openbaar vervoer gebruik maken, voelen dat zeker. Of de mensen die naast de wegen wonen waar al die auto's maar langs razen. Ik heb een amendement over openbaar vervoer.

Amendement 6/27062016
Voorzieningenniveau OV-concessie Noord-Holland-Noord

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Overwegende dat:

- *De Kaderbrief een volledig beeld dient te schetsen van alle trends en mogelijke ontwikkelingen die zich in de komende vier jaren kunnen voordoen;*
- *Niet uitgesloten is dat na gunning van de openbaar vervoerconcessie Noord-Holland-Noord blijkt dat vanaf 2018 het thans voorziene budget voor openbaar vervoer niet toereikend is om het aanbod van openbaar vervoer in Noord-Holland-Noord op het bestaande peil te handhaven en zo mogelijk te verbeteren;*
- *De raden van negen gemeenten in Noord-Holland-Noord moties hebben aangenomen – op een na unaniem – waarin zij hun colleges van B&W hebben opgeroepen bij GS aan te dringen op ten minste het behoud en waar mogelijk, verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer in Noord-Holland-Noord bij de ingang van de nieuwe concessie.*

Besluiten:

- *Aan het ontwerpbesluit Nr. 2016/34 onder vernummering van de besluiten sub 4 en 5 in 5 respectievelijk 6 toe te voegen: <4. In hoofdstuk 2, Vorderingen, trends en ontwikkelingen, van de kaderbrief 2017 de volgende passage: "Vanaf 22 juli 2018 zal het openbaar vervoer in Noord-Holland-Noord worden verricht op een nieuwe concessie. Niet geheel onmogelijk is dat na aanbesteding van de concessie blijkt dat het bestaande voorzieningenniveau niet kan worden gehandhaafd binnen het thans voorziene budget. Niet uitgesloten mag worden dat in zo'n geval additionele middelen beschikbaar gesteld moeten kunnen worden.>*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fractie SP

De **VOORZITTER**: Het amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Voorzitter, andere ontwikkelingen. De verschillen tussen arm en rijk zijn de afgelopen jaren verder toegenomen. Sinds de crisis is het aantal miljonairs in Nederland fors gegroeid, maar de groep mensen die geen gebruik meer kan maken van zorg vanwege het hoge eigen risico of mensen die het steeds moeilijker hebben gekregen door stijgende woonlasten en daardoor hun kinderen niet meer het onderwijs kunnen laten volgen zoals goed voor ze zou zijn, is fors gegroeid. Voor deze trend kunt u de ogen niet sluiten. De provincie is geen eiland waar alles gewoon bij het oude blijft. U zou kunnen nadenken over hoe u het sociale gezicht van de provincie zou kunnen oppoetsen en niet het kille gezicht van verlengstuk van het grootkapitaal te blijven tonen. Straks gaat u antwoorden en dan krijg ik van elke gedeputeerde te horen hoe goed deze bezig is en hoeveel er allemaal gebeurt. Ik zal zeker niet beweren dat GS maar een beetje aan het lummelen zijn. Dat is namelijk niet het geval. Wat ik beweer, is dat u te veel vanuit uw eigen ideeën aan de slag bent en de pech voor u is dat die ideeën niet bij de bevolking aanslaan. Een enkeling daargelaten. Het algemeen belang zal er in ieder geval niet mee gediend zijn. De bevolking krijgt strandhuisjes, de bevolking ziet dat de provincie geen stekker durft te trekken uit een miljoenenproject genaamd Pallas, de bevolking ziet dat er 3 miljoen euro wordt uitgetrokken voor een promohok bij de sluis van IJmuiden, genaamd SHIP, de bevolking ziet dat en nu wordt er ook nog 12,9 miljoen euro afgeboekt op dat megalomane Hooijmaijers project Distriport.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Mag ik mevrouw Alberts vragen of het haar bekend is dat een aantal van de punten die zij noemt, zoals SHIP, niet het gevolg zijn van besluitvorming van GS maar van deze Staten?

Mevrouw **ALBERTS** (SP): U gaat mij nu een lesje staatsinrichting geven, het was wel een initiatief vanuit GS. Ik heb niet de indruk dat u dat zelf heeft gedaan. Het was een voorstel van GS en u gaat daar als coalitiepartij natuurlijk in mee. Zo werkt dat.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Ik stelde een vraag en was niet bezig met een cursus Staatsrecht waar ik overigens gaarne toe bereid ben. Mag ik mevrouw Alberts eraan herinneren dat de discussie over SHIP begonnen is met een motie van mijn toenmalige fractiegenoot, de heer Massom, dat de Staten ook weleens initiatief nemen. Zou zij kunnen begrijpen dat wanneer je besluitvorming van de Staten diskwalificeert, dat ook op jezelf terugslaat?

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Wij hebben om te beginnen tegen het voorstel gestemd. Zo werkt de democratie, maar mijn redenering is, hoe ga je met die buitenwereld om en heb je enig idee hoe dat overkomt als je dat doet, of houden wij ons beperkt tot deze Statenzaal. U kunt mijn redenering straks ik de notulen nalezen en ik heb hier ook een exemplaar voor u ter beschikking. Geen probleem. Ik noemde een aantal zaken op waarover besluiten zijn genomen, maar nu komt mijn vraag. Hoeveel NNN hadden wij daarvoor kunnen aanleggen? Hoeveel woningen hadden we daar energieneutraal voor kunnen maken? Hoeveel boeren hadden daarvoor kunnen overstappen op natuurvriendelijke landbouw? Hoeveel bussen hadden wij daarvoor kunnen laten rijden? Ik ben teleurgesteld. De wereld is in een turbulente periode verzeild geraakt, maar de SP heeft niet de indruk dat het provinciebestuur van Noord-Holland daar feeling voor heeft getoond. Juist in die

turbulente wereld moet je er zijn voor de bevolking. Helaas moet ik constateren dat dat in onze provincie niet het geval is, maar het kan verkeren en ik hoop dat na deze gebeurtenissen u misschien van houding verandert.

De heer **HIETBRINK** (GL): Voorzitter, Een paar dagen na het besluit van de Britten om uit de EU te stappen met elkaar debatteren over de Kaderbrief 2017-2020 voelt wat onwerkelijk. Het staat voorlopig te bezien wat de gevolgen zijn van de keuze van de Britten vorige week. Dat die ingrijpend zijn en verder reiken dan alleen de economie, is evident. Voor GL is de Brexit een symptoom van dieperliggende crises, die met elkaar samenhangen en ook alleen op die manier begrepen kunnen worden. De klimaatcrisis, de toenemende sociale ongelijkheid en groeiende intolerantie die we nu om ons heen zien, wortelen in een politiek-economisch systeem dat in de jaren tachtig van de vorige eeuw is ontstaan en op steeds grotere schaal leidt tot ontwrichtende sociale problemen en massale migratiestromen. Die migratiestromen leiden tot vluchtelingen en ik zou willen voorstellen dat elke fractie vandaag het woord vluchtelingen zoveel mogelijk gebruikt. Gekoppeld aan het diepgewortelde eilandgevoel en conservatisme van de Britten verklaart dat veel. Maar de problemen die veel gewone Britten zien, gaan zeker niet verdwijnen door je terug te trekken op je eigen eiland en steeds hogere muren te bouwen voor vluchtelingen. Daarvoor moet je iets aan de onderliggende oorzaken doen. U vraagt zich misschien af wat het politieke wereldtoneel in de provinciehoofdstad van Noord-Holland te zoeken heeft. Wij gaan er niet over en welke invloed het heeft, zullen we zien. Dat is misschien wel waar, maar toch ook niet helemaal. Ik merkte in ieder geval bij mezelf – na de aanvankelijke verbijstering over de keuze van de Britten – een hernieuwd gevoel van urgentie om op kleinere schaal aan de slag te gaan en verschil te maken in onze eigen provincie, waar zoveel te doen is. Juist dat gevoel van urgentie missen wij bij de huidige coalitie. Er is ontzettend veel papier verschoven het afgelopen jaar – startnotities, kadernotities, strategische beleidskaders en beleidsagenda's – maar echt veel zoden heeft dat nog niet aan de dijk gezet. Veel is meer van hetzelfde en wij zien weinig echte hervormingsdrang. Meer economische groei, dat is het devies, maar dat is ook precies het devies dat ons heeft gebracht waar we nu staan, in Noord-Holland, maar ook in de wereld. Laat ik er een paar voorbeelden uitnemen. We hebben ons eerder uitvoerig uitgesproken over de knellende kaders die er zijn voor Wind op land. Ik ga dat hier niet herhalen. Bij de plaatsing van zonnepanelen zien we nu weer een defensieve beweging. Hoe kan het toch zijn dat we in stukken van GS passages moeten lezen als "Bouwsteen 6 [voor het plaatsen van zonnepanelen in het buitengebied] is zeker niet bedoeld om de deuren voor zon in het landelijk gebied wijd open te zetten". Alsof het plaatsen van zonnepanelen geen bijdrage levert aan het opwekken van duurzame energie, maar een enge ziekte is waarvan de verspreiding zoveel mogelijk dient te worden tegengegaan. Of neem de verkrampte manier waarop initiatieven groter dan 25 ha worden terugverwezen naar de gemeente zonder daarbij duidelijk te maken welke rol de provincie in een later stadium wil nemen en aan de hand van welk kader dergelijke initiatieven beoordeeld gaan worden. Urgentie om een echt verschil te maken in het opwekken van duurzame energie spreekt daar niet uit. Ook bij de aanleg van het Natuurnetwerk Nederland en de groene portefeuille in het algemeen is dat niet aanwezig. Natuurlijk – en daar wil ik GS van harte mee complimenteren – zijn er vorig jaar meer dan 250 ha aangelegd en ingericht. Dat is meer dan de lat die de coalitie voor zichzelf had gelegd. Maar we weten dat we in dit tempo 2027

niet gaan halen. Tegelijkertijd en nog ernstiger wat ons betreft, voelen GS geen enkele aandrang om na te denken over de gevolgen van het besluit om meer dan 100 miljoen euro weg te halen uit de natuurportefeuille. Die ontbrekende middelen zijn in het meerjarig exploitatieperspectief niet meegenomen. Vanaf 2022 is er dus een groot tekort op de begroting en dat is zorgelijk. De keuze van GS om daar in de Kaderbrief op een bijzonder verhullende manier of eigenlijk niet over te rapporteren, heeft ons gestoord en we zouden GS willen verzoeken dat in een volgende Kaderbrief anders te doen. We realiseren ons natuurlijk dat er allerlei onzekerheden zijn, maar dat neemt niet weg dat bedragen die bij benadering bekend zijn, gewoon onderdeel zouden moeten zijn van het meerjarenperspectief. Graag een reactie daarop. Voorzitter, ik ga afronden. GL heeft bij deze bespreking van de Kaderbrief geen moties of amendementen. Natuurlijk zullen wij de moties en amendementen van de andere partijen op hun merites beoordelen. In het verlengde van ons pleidooi in NLM en RWW, roep ik GS op om meer vaart te maken met betere bescherming van het strand- en duinlandschap en een effectieve strategie te bedenken om de voortgaande verrommeling te stoppen. In de bespreking in de commissie hebben wij bijzondere aandacht gevraagd voor de Markerwadden, een project dat de potentie heeft om een groen nationaal icoon te worden. Richting de begrotingsbehandeling zullen wij met veel belangstelling volgen op welke manier de coalitie de afweging denkt te maken tussen de verschillende projecten die wel voor het merendeel zijn opgenomen in het coalitieakkoord, maar waarvoor onvoldoende middelen beschikbaar zijn in de meerjarenbegroting. Wij wensen de coalitie daarbij heel veel succes.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter. Dit is de moeder aller Kaderbrieven. De Kaderbrief die alle volgende kaderbrieven overbodig maakt. In deze brief staan namelijk niet alleen de kaders voor de volgende begroting 2017, maar ook de kaders voor de volgende kaderbrieven. Dat is heel bijzonder. Het kader der kaders voor komende jaren. Wat jammer dat zo'n belangrijke voordracht dan tegenstrijdig is. Enerzijds kiest dit college voor een duurzaam meerjarig begrotingsevenwicht, maar om dat te bereiken moeten veel ambities die wel in de Kaderbrief staan geformuleerd, tussen haakjes worden gezet of zoals gedeputeerde Loggen het formuleerde over het project Markerwadden: "Het staat wel in de Kaderbrief, maar niet in materiële zin." Dat geldt niet alleen voor de Markerwadden, maar voor de hele grote 'misschien' categorie: de niet voor uitvoering gereed zijnde projecten. En eigenlijk geldt het ook voor de Ecologische Hoofdstructuur. Er staat wel een expliciete ambitie, maar er is geen volledige dekking. De ambitie is er wel, maar het geld om het te realiseren nog niet. Het college neemt met deze ambities dus een schuld op zich om de middelen te gaan vinden. Een schuld die dit college of haar opvolger moet inlossen. De PvdD werkt liever aan het afbouwen van onze groene staatsschuld, want de biodiversiteit is ongezond laag en de milieukwaliteit onvoldoende voor mens en dier. Dit college blijft investeren in niet duurzame en oneconomische activiteiten, zoals schaalvergroting in de landbouw. De misvatting wordt perfect verwoord door gedeputeerde Bond. Volgens hem moet een bedrijf eerst geld verdienen, om daarna duurzaam te kunnen worden. Daarom blijft hij investeren in fabriekslandbouw, die volksgezondheid uit het oog verliest, natuur vernietigt en de boer aan de bedelstaf helpt. Hetzelfde is ook van toepassing op andere bedrijfstakken. Neem nu de gezondheidszorg. Er wordt een nieuwe kernreactor ontwikkeld, terwijl het oude historisch nucleaire afval nog niet is opgeruimd. Het is niet zo moeilijk, eerst je rommel opruimen voor je

aan iets nieuws begint. Vandaar een helpende hand met het volgende amendement Opruimen historisch afval Petten. Dit amendement is ook verspreid en daarom hoef ik het niet voor te lezen.

Amendement 7/27062016
Versnellen Opruimen historisch afval Petten

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Besluiten in het ontwerpbesluit:
In besluit 2 de tekst "In te stemmen met het geactualiseerd financieel kader voor de meerjarenraming 2017- 2020" te vervangen door de tekst: "In te stemmen met het geactualiseerd financieel kader voor de meerjarenraming 2017- 2020, met dien verstande dat aan categorie 5.3 Actualisatie bestaand beleid, wordt toegevoegd 'Regel AB1, Opruimen historisch afval Petten',

en als toelichting hierbij op te nemen, na de Toelichting bij Regel AB:

Regel AC: Het historisch nucleaire afval is een groot probleem dat al vele jaren speelt. Om dit afval op te ruimen zijn afspraken gemaakt om het te sorteren, te her-verpakken en af te voeren richting Covra. Dit blijkt een lastig proces te zijn. Hier is een speciale techniek voor ontwikkeld (VINISH), maar het hele proces kost meer tijd dan wenselijk en kost meer dan in eerste instantie begroot.

Veiligheid is van groot belang. De provincie stelt daarom de bestaande reservering voor Pallas open als overbruggingskrediet voor het verwerken en afvoeren van historisch nucleair afval dat nog ligt opgeslagen in Petten. Om deze reservering mogelijk te maken, zal de bestaande reservering voor Pallas aangepast worden, zodat de huidige reservering ook voor dit doel aangesproken kan worden."

<u>Toelichting</u>
Indiener is van mening dat het van groot belang is dat dit afval snel en vooral veilig wordt afgevoerd. Het huidige budget is niet voldoende om deze taak uit te voeren. De kosten voor het opruimen van het historisch nucleaire afval kan ten koste gaan van de innovatie van de duurzame energieontwikkeling van ECN. Het opruimen drukt immers op dezelfde begroting. Eerder zijn er ook al zorgen geuit. In de Statenvragen van 18 november 2014 (nr. 103) zijn door de PvdD, PvdA, GL en de SP zorgen geuit over het afvoeren van historisch nucleair afval. Hierop werd door de gedeputeerde geantwoord dat er apparatuur gebouwd en opgeleverd was om het afval te verwerken. De Statenvragen van 23 mei 2016 door de CU-SGP (nr 68) maakten hier ook melding van en in het persbericht van NRG van 4 juni jl. wordt bevestigd dat 'het klopt dat de VINISH nog niet naar behoren werkt'[1] en dat er een onderzoek loopt naar ontvlechting van NRG en ECN Duurzaam. Veiligheid is van groot belang en is belangrijker dan de huidige reservering

die getroffen is voor de bouw van de Pallas reactor. Indiener is van mening dat het geen pas geeft om een nieuwe reactor te bouwen die radioactief afval produceert, terwijl het historisch nucleair afval nog niet behoorlijk is opgeruimd. Aangezien op dit moment de volledige 40 miljoen euro nog niet is uitgegeven aan een nieuwe reactor, beoogt indiener met dit amendement om de bestaande reservering ook te gebruiken voor het opruimen van het historisch afval. Hierdoor reikt de provincie een helpende hand en zorgt ervoor dat het opruimen veilig gebeurt en niet ten koste zal gaan van duurzame innovatie.

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, SP

Dit amendement stelt de bestaande reservering van de nieuwbouw van de nieuwe kernreactor open voor het opruimen van het historische afval van de oude reactor. De PvdD wil een andere economie, een volstrekt andere landbouw: we doen het duurzaam of we doen het niet. We doen het duurzaam of we doen het niet. Want zoals professor Hans Bruininckx, directeur van het Europees Milieuagentschap, het zegt: “Met een beetje duurzaam redden we het niet. Verbeteringen van bestaande systemen zijn onvoldoende voor een goed leven binnen de grenzen van de planeet.” En een goed leven binnen de grenzen van de planeet willen we toch allemaal? Maar de mestmanagers en landbouwgiftechnologen hebben het in Wageningen verkeerd aangeleerd. De provincie zou goed kunnen investeren in onderwijs in landbouw-inclusieve natuur en omschakeling naar biologische landbouw. Landbouw-inclusieve natuur, want de natuur is de basis voor de hele economie. Zonder ecologie, geen economie. Landbouw-inclusieve natuur komt niet in plaats van natuur, maar in plaats van de fabriekslandbouw. Wij zullen vandaag een amendement indienen voor een groot plan van aanpak voor landbouw-inclusieve natuur, waarin ook de eiwittransitie een grote rol speelt. GS krijgen alle ruimte om het uit te werken, maar wij reserveren een bedrag van 20 miljoen euro in deze Kaderbrief. Voor de dekking hoeft u zich dus geen zorgen te maken, want met dit amendement voegen wij dit plan toe aan de lijst ‘nog niet voor uitvoering gerede projecten’. In materiële zin maakt het dus geen onderdeel uit van de Kaderbrief, maar in zo’n belangrijke Kaderbrief, die beleidsintenties voor meerdere jaren bevat, mogen de eiwittransitie, biologische landbouw en landbouw-inclusieve natuur niet ontbreken.

Amendement 8/27062016
Versnellen biologische landbouw Kaderbrief 2017-2020

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Besluiten in bovengenoemde ontwerpbesluit:

In besluit 2 de tekst “In te stemmen met het geactualiseerd financieel kader voor de meerjarenraming 2017- 2020” te vervangen door de tekst: “In te stemmen met het geactualiseerd financieel kader voor de meerjarenraming 2017- 2020, met dien verstande dat: aan categorie 2 ‘Nog niet volledig uitvoeringsgereed’ (blz. 30) wordt toegevoegd ‘Regel AW, Biologische landbouw, 2017 -5,00, 2018 -5,00, 2019 -5,00, 2020 -5,00’,

en als toelichting hierbij op te nemen, na de Toelichting bij Regel AV:

Regel AW
Land- en tuinbouw horen van oudsher bij Noord-Holland. In het coalitieakkoord noemden wij al dat wij samen met de sector gaan werken aan een toekomstbestendige sector. Daarin beschouwden wij de biologische landbouw als kraamkamer voor de reguliere sector. Wij zien nu echter dat de kosten van de reguliere landbouw hoog zijn, doordat de focus ligt op productie-maximalisatie en dit ten koste gaat van bodemvruchtbaarheid, waterkwaliteit, luchtkwaliteit, biodiversiteit en dierenwelzijn. Deze kosten wentelen wij af op de maatschappij, de toekomst en op andere werelddelen. Terwijl met een landbouw die produceert binnen de ecologische en sociale grenzen goed geld is te verdienen en onderscheidend is te produceren voor zowel de lokale, regionale als wereldmarkt. Daarom gaan wij investeren in hoger onderwijs voor biologische landbouw en in een versnelde omschakeling van reguliere naar biologische landbouw. In de eerste helft van 2017 stellen wij hiervoor een Plan van Aanpak op.

a. *de volgende aanpassingen in de Kaderbrief ten gevolge van deze wijziging worden doorgevoerd:*
   - de regel op p.30: 'Subtotaal na verwerking categorie 2 "Nog niet volledig uitvoeringsgereed" 'te wijzigen in: 2017 -43,44, 2018 -36,35, 2019 -14,55 en 2020 5,79;
   - de cijfers in de tabel op p. 35 bij regel 5.5. te wijzigen in: 2017 -43,44, 2018 -36,35, 2019 -14,55, 2020 5,79 en totaal naar -73,79;
   - de tekst onder de tabel op p.35 te wijzigen in: 'Uit bovenstaande tabel blijkt dat als alle beleidsontwikkelingen nu volledig in de begroting zouden worden opgenomen, er in totaal een tekort zou ontstaan in de periode 2016-2020 van € 73, 8 miljoen.'"

<u>Toelichting</u>
Dit amendement regelt dat er een substantieel bedrag gaat naar de biologische landbouw. De provincie kan met deze 20 miljoen euro investeren in een versnelde omschakeling naar biologische landbouw en in een onderwijsaanbod voor boeren die biologisch willen produceren. Er liggen kansen voor boeren omdat zij een betere prijs krijgen voor hun product, maar hulp bij omschakeling is gewenst omdat dit voor veel boeren een grote opgave is.
Dit amendement helpt de provincie de ambitie uit het coalitieakkoord om samen met de sector te werken aan een toekomstbestendige sector vorm te geven en de onverenigbaarheid van de doelen van de oude economie (grootschaligheid en verdere intensivering en daarmee zo veel mogelijk produceren tegen zo laag mogelijke kosten en ten koste van alles van waarde) en de ecologie in het bestaande beleid weg te nemen

en gaan over tot de orde van de dag.
Fractie PvdD

De **VOORZITTER**: De amendementen maken onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter. Ook 50plus maakt zich ernstig zorgen over het grote tekort aan de bouw van sociale huurwoningen. Mevrouw Alberts heeft net gezegd dat dit met name komt door het kabinetsbeleid en alle snode plannen van de heer Blok. Ik ben het daar volledig mee eens. Feit is dat in Noord-Holland een verdringing optreedt mede door de grote instroom van vluchtelingen en statushouders, want het is gewoon een feit dat gemeenten zelf mogen besluiten wie er voorrang krijgt en er is nou eenmaal sprake van verdringing, omdat er niet genoeg woningen zijn. Wij komen hier later nog op terug bij een voorstel voor de RAP's, want ik vind dat de provincie wel degelijk wat meer bij gemeenten te rade kan gaan hoe er meer sociale huurwoningen gebouwd moeten worden. Verder vinden wij het bijzonder jammer dat het een kaderbrief is met beleid van deze coalitie waarin zorg en welzijn totaal geen rol spelen en die totaal geen sociaal gezicht heeft. Wij vinden de beantwoording van GS over het detailhandelsbeleid jammer en wij vinden het ook jammer dat GS niet zover willen gaan dat geen nieuwbouw van winkels wordt toegestaan op die plekken waar al enorm veel leegstand is. Ook zijn wij het niet eens met de beantwoording van het ROM. Wij vragen GS er bij het ROM bovenop te zitten dat de jaarrekeningen over 2014 en 2015 op tijd binnen zijn. Wij zijn daar niet gerust op want dat kan de provincie nog weleens geld gaan kosten. Tot slot is er een lijst van nog niet uitvoeringsgerede projecten die strikt genomen nog niet tot de kaderbrief behoren. Wellicht wel in de volgende. Wij vinden het volstrekt niet duidelijk wanneer die dan wel worden voorgelegd aan PS, want wanneer is die extra financiële ruimte er dan en wie beslist erover? PS of GS of wij samen? Dat is ons beslist niet duidelijk. Dat GS die projecten noemen, zegt dat er wel degelijk geld voor moet worden vrijgemaakt. Daarom vinden dan ook dat hiervoor in de jaarrekening geld gereserveerd had moeten worden. Tot slot maken wij ons net als de SP, enorme zorgen dat het budget van OV-vervoer niet toereikend is en wij steunen hun amendement van harte.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. De kaderbrief - de kaderbrief der kaderbrieven- schetst de contouren voor de begroting 2017 en de jaren daarna, en is in grote lijnen een verdere uitwerking van het coalitieakkoord. Dat betekent dat onze reactie in grote lijnen hetzelfde is als op het coalitieakkoord. Er gaat relatief veel geld naar een aantal infrastructuurprojecten waarvan wij denken dat die niet nodig zijn, zoals bijvoorbeeld de Duinpolderweg waarvoor we nu extra onderzoekskosten verwachten. Tegelijk zien we een aantal goede richtingen die wij belangrijk vinden, maar waarvoor slechts beperkt geld beschikbaar is. Ik denk bijvoorbeeld aan het budget voor duurzaamheid, voor het realiseren van onze opgave voor het Nationaal Natuur Netwerk (NNN) en het onderhoud op de lange termijn van onze infrastructuur. We hebben grote zorgen over de grote bedragen die we tussentijds beschikbaar stellen voor de Metropool Regio Amsterdam (MRA), zowel de bijdrage van 4 miljoen euro uit hoofde van het convenant over de MRA, als de 6 miljoen euro ten behoeve van innovatie via het Platform Regionaal Economische Structuur (PRES). Wij weten niet of dit een verkeerde uitgave is of niet, maar juist daar zit ons probleem. Ons gevoel is dat we op deze manier zo maar tussendoor 10 miljoen euro weggeven zonder directe invloed op de uitgave. Wij willen u vragen om een toelichting hoe wij als Provinciale Staten betrokken blijven bij de besteding van het geld en hoe wij dat kunnen controleren. Dan de categorie niet uitvoeringsgereed. Het is al verschillende keren genoemd, dat is een rare categorie. Er staan dingen in waarvoor GS zich hard willen maken en aan de andere kant staan er dingen tussen waarvan GS hebben besloten dat ze niet belangrijk zijn en waarvan

wij moeten begrijpen dat het geld er niet voor beschikbaar is gesteld, maar in plaats daarvan dat het op het restlijstje terecht is gekomen. Dit is heel onduidelijk. Wij willen u oproepen om dat onderscheid voortaan expliciet te maken in de volgende begroting. Wij zien een aantal dingen in het lijstje waar wij enthousiast over zijn. Dus ik wil graag meegeven aan GS om zich voor een aantal dingen hard te maken, zodat die uiteindelijk in de categorie wel uitvoeringsgereed terechtkomen. Denk hierbij aan de uitrol van glasvezel, een essentiële infrastructuur in onze provincie. We zijn blij met de inzet van de provincie rondom het onderzoek, maar daarna moeten we naar de realisatie. Wij kunnen ons voorstellen dat er ook provinciaal geld voor nodig is. Ten tweede de Markerwadden; een project dat formeel niet binnen onze provinciegrens ligt, maar een prachtig natuurproject is dat grote invloed zal hebben op de natuurkwaliteit in de provincie, want dit gaat over de waterkwaliteit van het IJsselmeer en dat ligt voor een groot gedeelte in onze provincie, in ieder geval de kust van de provincie, het Markermeer. Wij willen u vragen zich daarvoor hard te maken en wij willen u concreet vragen wat er nodig is omdat project in het lijstje wel uitvoeringsgereed te krijgen. Slimme mobiliteit. Het lijkt ons heel verstandig om daarin te investeren, want wij zien door slimme mobiliteit door de ontwikkelingen rondom zelfrijdende auto's dat het eigenlijk achterhaald is om nieuw asfalt aan te leggen. Hoe eerder wij dat als provincie inzichtelijk hebben, hoe eerder wij kunnen besluiten om de projecten waar wij het al jaren over hebben en waar grote weerstand tegen is, niet uit te voeren. Op deze manier voorkomen we als provincie wellicht debacles zoals het Rijk met de A9 die deze twee keer zo breed maakt, terwijl dat niet meer nodig blijkt te zijn. Tegelijkertijd hebben we twijfels over andere projecten. De Openbaar Vervoer Corridors: het idee is prachtig, maar onze vraag is of we ons hier niet aan vertillen. Als het minimaal 30 miljoen euro zou kosten voor de Zaan corridor, terwijl dit maar een van de corridors is die wij zouden willen doen en dat wij nog niet weten of wij twee keer 10 miljoen euro beschikbaar hebben, dan is het de vraag of wij dit project niet op een andere manier moeten gaan insteken. Tenslotte, de huisvesting van Noord-Hollandse inwoners is een belangrijk probleem aan het worden en het wordt alleen maar groter. In veel steden en dorpen wachten mensen jaren op hun sociale huurwoning. Op andere plekken betalen mensen zich blauw aan kleine appartementen, omdat er te weinig beschikbaar zijn en de prijzen daardoor exorbitant hoog zijn. In AZC's wachten vluchtelingen uit oorlogsgebieden die in Nederland mogen blijven, op woonruimte buiten het AZC. Op een na lukt het de gemeenten in Noord-Holland niet om aan de opgave te voldoen voor huisvesting van vluchtelingen. Er is kortom een grote behoefte aan extra woonruimte en deze behoefte kan deels ingevuld worden met tijdelijke huisvesting. Gelukkig zijn er goede voorbeelden in het land. Wij hebben daarom een voorstel om – in navolging van de provincie Gelderland – een fonds in te stellen om tijdelijke huisvesting te stimuleren. Gelderland heeft 1 miljoen euro gereserveerd voor dit doel en dit helpt gemeenten om met grotere snelheid panden om te vormen tot tijdelijk woonruimte voor zowel starters op de woningmarkt als vluchtelingen. Wij willen voorstellen om de mogelijkheid van een dergelijk fonds in Noord-Holland te gaan onderzoeken en te kijken of wij dat kunnen invoeren. Daarvoor dienen wij een motie in. Hoe willen we dat betalen? We hebben gezien dat de provincie een deel van het Crailo-terrein wil gaan verhuren aan het Centraal Orgaan Opvang Asielzoekers (COA) ten behoeve van de opvang van vluchtelingen en andere asielzoekers. Wij hebben gezien dat de provincie daaraan flink geld zal verdienen, van 500.000 euro tot misschien wel meer dan 1 miljoen euro, volgens de gedeputeerde in de commissie. Wij vinden dat de provincie geld dat ze verdient met

de huisvesting van vluchtelingen – wat nota bene belastinggeld is – niet in de algemene middelen moet stoppen om exploitatietekorten te dekken, omdat wij in het verleden verkeerde keuzes hebben gemaakt, maar moet besteden aan het doel waarvoor het bestemd was: huisvesting.

Motie 24/27062016

Fonds tijdelijke huisvesting

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Overwegende dat:

- *De wachttijd voor sociale huurwoningen in veel gemeenten in Noord-Holland lang is;*
- *Volgens de monitor van de Rijksoverheid en het platform Opnieuw Thuis vrijwel alle gemeenten in Noord-Holland achterlopen bij het huisvesten van erkende vluchtelingen;*
- *De vraag naar tijdelijke woonruimte daarmee blijvend groot is;*
- *De provincie Gelderland een fonds in het leven heeft geroepen waaruit gemeenten een investeringsbijdrage kunnen krijgen voor de realisatie van tijdelijke wooneenheden in een gemeentelijk pand of op een gemeentelijke locatie.*

Voorts overwegende dat:

- *De provincie Noord-Holland een deel van Crailo-Zuid aan het COA wil verhuren ten behoeve van een AZC;*
- *De provincie hiervoor in 2016 een extra investering doet van 1,48 miljoen euro;*
- *De provincie hiervoor in de komende 10 jaar tot 3,6 miljoen euro aan huurinkomsten zal ontvangen;*
- *De provincie hiervoor bij voltooiing van de 10-jarige overeenkomst tussen de 500.000 en 2 miljoen euro aan extra inkomsten heeft.*

Van mening dat:

- *Een fonds ten behoeve van de realisatie van tijdelijke wooneenheden ook in de provincie Noord-Holland van toegevoegde waarde zou zijn;*
- *Het gepast is dat inkomsten die worden gegenereerd vanuit Rijksgeld dat bedoeld is voor huisvesting van vluchtelingen, ook daadwerkelijk aan huisvesting te besteden.*

Dragen het college van GS op om:

- *De mogelijkheden te onderzoeken van een fonds ten behoeve van de realisatie van tijdelijke wooneenheden;*
- *Te informeren bij de provincie Gelderland over de opzet en de ervaringen;*
- *De netto-opbrengst van de verhuur van Crailo voorlopig te bestemmen voor dit doel;*
- *PS hierover op korte termijn – uiterlijk 30 september – te informeren*

en gaan over tot de orde van de dag.

Fractie CU/SGP

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **LEEVER** (ONH): Voorzitter. Als je de laatste van de oppositie bent, dan is er al veel gezegd en dat bespaart mij in ieder geval mijn spreektijd om die te behouden voor andere agendapunten, maar ik deel natuurlijk wel het nodige wat hier al geventileerd is. Ik hou mij meer bezig met de structuur van de kaderbrief. Net als de jaarrekening – 350 pagina's – is ook de kaderbrief van 2017 weer een omvangrijk geheel geworden, in totaal 40 pagina's. ONH vindt dat niet nodig. In hoofdstukken 1 tot en met 4 komt de echte kaderbrief naar voren. Daar worden de macro-economische vooruitzichten gegeven en de kaders genoemd, zoals een financieel duurzaam structureel en reëel evenwicht, geen belastingverhoging, indexering van de provinciale budgetten met 1%, nieuw beleid in overeenstemming met de beschikbare middelen, enzovoorts, enzovoorts. Dit zijn de echte kaders voor de begroting 2017 en daarbij horen altijd de technische bijstellingen. Wat zijn bijvoorbeeld de vooruitzichten voor de motorrijtuigenbelasting en het provinciefonds, aansluitend op vragen die gesteld werden, wat doen wij na 2020 met onze financiën. Dit geeft aanpassingen in de orde van een aantal miljoenen. Wanneer wij daar nog de uitleg bijnemen, dan komen wij op ruim 17 pagina's van de kaderbrief en dat zou voor ons functioneel zijn. De rest wordt gevormd door vier tabellen met aanpassingen met de nodige uitleg. Dat zijn grote verzamelingen van bedragen, verreweg de meeste in de orde van enkele tonnen. Wij vinden dat deze zaken thuishoren in de begroting of in de standaard begrotingswijziging. Die zijn daarvoor juist bedoeld en niet de kaderbrief. Laat de kaderbrief de kaderbrief blijven en voeg daar niet een groeiende hoeveelheid begrotingstaken aan toe. Een kaderbrief van plusminus 17 pagina's is volgens ONH meer dan genoeg.

De heer **VAN STRAATEN** (VVD): Voorzitter, de VVD-fractie herkent zich in de gekozen uitgangspunten voor deze kaderbrief. Ten opzichte van eerdere jaren zijn die niet gewijzigd, dus dat zal geen verbazing wekken. Als wij iets verder kijken dan alleen het begrotingsjaar 2017 waar deze kaderbrief een belangrijke opmaat voor is, dan blijkt dat er na de nodige technische bijstellingen, wettelijke ontwikkelingen en actualiseren tot en met 2019 en dat is de periode waarvoor dit college en deze Staten de verantwoordelijkheid dragen, een financiële ruimte resteert van circa 20 miljoen euro. De VVD is van mening dat dit bedrag moet worden aangewend voor activiteiten die passen in het coalitieakkoord 'Ruimte voor groei 2015'. Het is derhalve zaak om voor dit bedrag activiteiten uitvoeringsgereed te maken, voor zover dat nog niet is gebeurd en die alsnog op te nemen in de begroting. Dat veronderstelt dat een aantal activiteiten die nu in paragraaf 5.5 worden genoemd, sneller uitvoeringsgereed dienen te worden gemaakt. Wij verzoeken het college daarvoor te zorgen. De kaderbrief is een helder stuk en wij hebben daar weinig vragen over. Vragen die er zijn, zijn al in commissiebesprekingen of in de schriftelijke vragenronde aan de orde geweest. Een punt waar wij specifiek aandacht voor vragen, zijn de kosten voor het Faunafonds. Dit met name vanwege de compensatie van schade in verband met de ganzenproblematiek. Wij hebben na de forse overschrijding van het budget in 2015, ruim 2 miljoen euro, de indruk dat de hiervoor extra uitgetrokken middelen van ruim 900.000 euro per jaar voor dit en volgend jaar niet toereikend zullen blijken te zijn om alle te verwachten claims op te kunnen vangen. Het gaat om een openeindebudget, dus de provincie is gedwongen de compensaties uit te betalen. Wij horen van de betreffende gedeputeerde graag of hij denkt met

de beschikbare opgehoogde middelen uit de voeten te kunnen en wij horen ook graag of de nieuwe Natuurwet mogelijk toch nog kansen biedt om de schade binnen de perken te houden. Tenslotte verrast het ons dat de kosten voor handhaving na overdracht van deze taak aan de RUD's zo sterk oplopen. Na de structurele verhoging van de formatie met 4,2 fte in 2015 in verband met geconstateerde achterstanden, wordt nu opnieuw om reden van achterstanden een uitbreiding met 3 fte voorgesteld en daar bovenop vanwege nieuwe wetgeving, een intensivering van de uitvoering nog eens een uitbreiding met 2,8 fte. Wij vragen ons af of deze uitbreidingen echt noodzakelijk zijn om tot een verantwoord handhavingsniveau te komen. Graag een reactie en toelichting daarop van het college.

De heer **YURDAKUL** (D66): Voorzitter. Ik neem u mee naar de toekomst. Het is 31 december 2024. Wij zijn op de oudejaarsavond bij mevrouw Post, voormalig gedeputeerde in Noord-Holland. Samen halen we herinneringen op over de periode dat de provincie Noord Holland nog een zelfstandige provincie was. Mevrouw Alberts vertelt – nog altijd bijzonder spraakzaam – dat de PNH ooit haar aandelen in het oude energiebedrijf Nuon voor bijna 1 miljard euro te gelde had gemaakt en die op een bijna renteloze rekening bij de Nederlandse Staat heeft gezet. Elisabeth Post haast zich om te melden dat deze 1 miljard euro onder andere is geïnvesteerd in de realisatie van de Zeesluis bij IJmuiden, toen nog de grootste zeesluis ter wereld. Zij voegt eraan toe dat ze zich nog altijd verbaast over het feit dat PS destijds een verhit debat hebben gevoerd over nut en noodzaak van een bezoekerscentrum in dit havengebied. Dat geld hebben we geïnvesteerd in vele projecten met een maatschappelijk nut, zegt Xander den Uyl. Dat waren nog goede tijden, aanleg van de nieuwe wegen zoals de Westfrisiaweg, Boerenlandpaden en investeringen in duurzame economie en duurzame energie. Plots komt er een einde aan de opgewekte nostalgische stemming als Bram van Liere knarsetandend met hoge stem roept: en toen was het geld opeens op. Dat was het begin van de 'slechte tijden' zegt de nog altijd bijna jongste van het gezelschap Ilse Zaal. De provincie moest voortaan haar begroting rondbreien met een jaarlijks budget van 320 miljoen euro dat gedekt werd uit opbrengsten motorrijtuigenbelasting en met de uitkering uit het Provinciefonds (algemene dekkingsmiddelen). Daarmee kon men alleen het sterk uitgebreide wegenarsenaal van de provincie onderhouden, enkele Rijksmonumenten in stand houden en ambtenaren met moeite uitbetalen. Toen mensen massaal de auto hadden ingeruild voor openbaar vervoer ging het helemaal bergafwaarts met de financiën. Er waren niet eens genoeg auto's op de weg om motorrijtuigenbelasting op te heffen laat staan deze te verhogen, betoogt Ilse Zaal die nog steeds haar rijbewijs niet heeft gehaald. D66 stelt dat de provincie altijd zorg moet dragen voor een sluitend financieel meerjarenperspectief dat aansluit op de ambities van het provinciaal middenbestuur. Duurzaam structureel en reëel evenwicht betekent dat de geraamde structurele lasten gedekt worden door structurele baten. Daarom is het nodig om een inhoudelijk debat te voeren over de ambities van deze provincie op lange termijn in relatie tot de beschikbare middelen en de uit te oefenen kerntaken. Volgend jaar rond deze tijd is het college halverwege de termijn en dan is het een goed moment om dit debat te voeren en opnieuw de koers te bepalen. D66 vraagt het college om inzichtelijk te maken in welke mate met welk bedrag de reeds gemaakte beleidskeuzes vanaf 2020 de structurele financiële middelen van de provincie belasten en op basis hiervan een perspectiefnota op te stellen, waarin mogelijke toekomstscenario's worden doorberekend. Wij

vragen de politieke partijen in deze zaal een debat hierover niet uit de weg te gaan. Bespreking van de kadernota is een moment waarbij je ook kunt ingaan op actuele ontwikkelingen. Dat in ogenschouw nemend hebben wij de vorige keer toen wij eerder bijeen waren naar aanleiding van de klimaatconferentie in Parijs, aan de orde gesteld dat wij een verdere CO2 reductie voor ogen zien en daarvoor een motie hebben ingediend. Daarnaast is er in de meerjarenraming een aantal ontwikkelingen die meegenomen zijn, omdat zij nog niet volledig uitvoeringsgereed zijn. Wij zien graag dat GS de volgende prioriteiten stellen aan deze nog niet uitvoeringsgerede projecten. Ik noem ze een voor een: De Kop Werkt, glasvezel, de Markermeerwadden, groen kapitaal: biodiversiteit en OV-knooppunten. Voor De Markermeerwadden stellen wij voor dat GS ons actief betrekken bij de ontwikkeling van het project en het nut en de noodzaak voor de financiering. Daarvoor dienen wij een motie in met de PvdA, CDA en VVD.

Motie 25/27062016
Prioriteiten Kaderbrief

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:

- *GS in de Kaderbrief de uitgangspunten, beleidskeuzes en financieel kader voor 2017-2020 aan de Staten hebben voorgelegd;*
- *Er in de meerjarenraming een aantal ontwikkelingen niet meegenomen is, omdat ze niet volledig uitvoeringsgereed zijn (hoofdstuk 5.5 op pagina 30, categorie 2);*
- *Er ruimte is voor nadere uitwerking of uitvoering van een aantal van deze voorstellen.*

Overwegende dat:
PS richting willen geven aan GS voor de uitwerking van de voorstellen in hoofdstuk 5.5 die nog niet volledig uitvoeringsgereed zijn.

Verzoeken GS om:

- *Prioriteit te geven aan het uitvoeringsgereed maken van de volgende projecten: De Kop werkt (AO), glasvezel (AQ), Markerwadden (AT), Groen kapitaal: biodiversiteit (AU), OV-knooppunten (AV);*
- *Voorstellen hiervoor zo snel mogelijk aan PS voor te leggen, bij voorkeur bij de begroting van 2017;*
- *Bij het project Markerwadden (AT) PS actief te betrekken bij ontwikkelingen, nut en noodzaak, consequenties en de financiering*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties D66, VVD, PvdA, CDA

De **VOORZITTER**: De motie maakt deel uit van de beraadslagingen.

De heer **YURDAKUL** (PvdA): Ik rond af. Het incidenteel besteedbare bedrag van 6 miljoen euro kunnen wij maar één keer uitgeven. Het temporiseren van plannen behoort voor D66 tot de mogelijkheden. Dat geeft ons ook de mogelijkheid om bij de begrotingsbesprekingen een goede afweging te maken. Tot slot blijft prudent financieel beleid de basis en zeker in deze tijden als het gaat om Brexit en de toenemende instroom van vluchtelingen.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Voorzitter. De kaderbrief geeft aan dat de coalitie op de goede weg is en dat bij beperkte beschikbare middelen er een aantal dingen kan gebeuren die in het verlengde van het coalitieakkoord liggen. Wij hebben in de commissie een aantal vragen gesteld en die zijn voor het grootste deel door GS beantwoord, maar er blijven er een paar over, waar wij behoefte hebben om die hier en nu te herhalen. Bij de categorie volledig uitvoeringsgereed zijn wij er niet van overtuigd dat de onderzoekskosten voor de Duinpolderweg niet in het PMI gevonden zouden konden worden. De PMI is immers verruimd in het kader van het coalitieakkoord. Wij hebben niet voor niets 45 miljoen euro extra voor mobiliteit uitgetrokken, dus graag nog een keer de reactie van de gedeputeerde waarom dat niet in het PMI gevonden zou kunnen worden. Een andere opmerking waarop wij terugkomen bij de begroting, wij zijn er nog steeds niet van overtuigd dat een bedrijfsvoeringreserve nodig is, want wij vrezen het onttrekken van middelen aan politieke sturing. Wij gaan ervan uit dat wij bij de begroting een voorstel tegemoet kunnen zien wat wij dan nog een keer kunnen bespreken. Ten aanzien van de MRA moet het ons van het hart dat wij niet gelukkig zijn met de gevolgde procedure. In de Commissie EEB kon het inhoudelijke debat niet worden gevoerd, dat moest worden hersteld via een brief van de gedeputeerde. Dat neemt niet weg dat er naar onze mening eerst met de commissie inhoudelijk over had moeten worden gesproken. Dat betekent dat wij de gedeputeerde vragen ons volgend jaar te verblijden met een gedegen evaluatie van de inzet van deze middelen. Bij de nog niet volledig uitvoeringsgereed zijnde ontwikkelingen staan forse ambities waar voorlopig beperkte middelen voor zijn. Samen met onze coalitiepartners D66, CDA en VVD hebben wij daarom een motie ingediend waarin we GS vragen om prioriteit te geven aan 5 punten: Groen kapitaal: Biodiversiteit; De Kop werkt; OV-knooppunten, glasvezelkabel en het project Markerwadden in het Markermeer. Wat betreft dit laatste, we vinden het op zich een prima particulier initiatief van Natuurmonumenten om dit project te starten, omdat er al jaren sprake is van slechte waterkwaliteit en veel slib. Er wordt nu een eiland aangelegd en voor de andere wordt een beroep gedaan op Flevoland, Noord-Holland en gemeenten in de MRA. Aan Noord-Holland wordt nu een bedrag van 4 miljoen euro gevraagd wat in 2017 beschikbaar zou moeten zijn. De Markerwadden komen te liggen in Rijkswater. Wij willen graag weten waarom de aanleg niet gefinancierd wordt door Rijkwaterstaat. Weten we zeker dat anderen ook meebetalen? En hoe effectief is eigenlijk zo'n wad voor de oplossing van de problemen? Wat ons betreft moeten PS eerst actief geïnformeerd worden over nut en noodzaak, consequenties en financiering van het project Markerwadden, voordat een weloverwogen besluit genomen kan worden. De motie vraagt om een snelle uitwerking van de voorstellen. Dat is goed. Tegelijkertijd kan de noodzakelijke afweging pas volledig plaatsvinden als wij weten wat de gevolgen zijn van nieuw kabinetsbeleid. Dat zal in hoge mate bepalen in hoeverre er meer middelen zijn dan nu worden geraamd of juist minder, dat kan ook. Bij de kadernota is ook de discussie gestart over een aangepaste begrotingssystematiek. In onze ogen is er breed draagvlak vanuit de Staten nodig. Er zijn gelukkig inmiddels afspraken gemaakt om

dit via een uitgebreide Rekeningencommissie op te pakken. Tenslotte zien wij graag de beantwoording van onze vragen tegemoet, maar dat laat onverlet dat wij kunnen instemmen met deze kadernota.

De **VOORZITTER**: Het woord is tenslotte aan de heer Heijnen die zijn maidenspeech houdt.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Voorzitter. Voor ons ligt de kaderbrief 2017 – 2020 en dat is een belangrijk document, want dat geeft richting aan de begroting voor het komend jaar en de jaren daarop. Maar deze kaderbrief bevat volgens ons financieel gezien niet zo'n goed nieuws. Na een goed jaar 2016 gaat de provincie in 2017, 2018 en 2019 naar verwachting meer uitgeven dan dat er binnenkomt. Door het saldo te spreiden blijft er toch nog een positief bedrag van 6 miljoen euro over, maar daarbij zijn een aantal prachtige plannen uit het coalitieakkoord nog niet verwerkt. Geen bomen die tot in de hemel groeien en tijd voor scherpe keuzes. Wij kijken op twee manieren naar de kaderbrief. Natuurlijk door continu te zoeken naar hoe wij de inkomstenkant kunnen verhogen. Niet door de motorrijtuigenbelasting te verhogen, maar wel door te kijken naar welke reserves of voorzieningen kunnen worden afgewaardeerd om op die manier incidenteel geld in te zetten voor incidentele programma's. Bij het maken van die scherpe keuzes over waar wij het geld dan wel aan uitgeven, zijn voor het CDA het verkiezingsprogramma en het coalitieakkoord natuurlijk leidend. Neem zo het programma De Kop werkt. Een fantastisch programma om de economische potentie in de kop van Noord-Holland maximaal te benutten. Bestaande bedrijven meer kansen geven om te groeien en de regio nog aantrekkelijker en leefbaarder maken. Afgesproken is dat op het moment dat de regio het eens is over het investeringsprogramma, de provincie de helft betaalt. Dat is precies de dienstbare provincie die het CDA graag ziet. Samen met de regio de schouders eronder zetten en bijdragen aan toerisme, arbeidsmarkt, havenontwikkeling, infrastructuur, et cetera. Een programma dat absoluut doorgang moet vinden en het is dan ook niet voor niets dat dit programma in de lijst met prioriteiten voor het komende begrotingsjaar is opgenomen in de motie die wij samen met de VVD, D66 en PvdA indienen. Hetzelfde geldt overigens ook voor glasvezel. Een dienstbare provincie die de leefbaarheid in de regio scherp op het vizier heeft, investeert ook in snel internet voor de melkveehouder die dagelijks data uitwisselt met overheidsinstanties, toeleverende bedrijven en de melkfabriek. Maar ook voor de scholier die zijn huiswerk maakt nadat hij ruim 10 km is teruggefietst van de middelbare school. Ook dat programma is meegenomen in de ingediende motie en daar zijn wij trots op. Over de Markermeerwadden zijn inderdaad nog aanvullende zaken genoemd rondom de cofinanciering en de consequenties. Voor ons belangrijk om dat uit te zoeken alvorens wij overgaan tot verdere behandeling. Tot slot, ook staat onder dit agendapunt het onderzoeksrapport begrotingssystematiek. Ik heb daar nog niet veel fracties over gehoord, maar de uitkomsten en aanbevelingen van dit onderzoek zijn herkenbaar voor mijn fractie en daarom hebben wij van harte ingestemd met het opstellen van een plan van aanpak en daarin uit te werken hoe de begrotingssystematiek kan worden verbeterd.

De **VOORZITTER**: U hebt allemaal behoefte aan koffie en het college heeft behoefte om zich over de moties en amendementen te buigen. De vergadering is voor tien minuten geschorst. De vergadering is heropend.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter, de vragen die gesteld zijn, zijn beperkt. In de richting van mevrouw Alberts wil ik haar meegeven dat ik begrijp dat zij zich niet herkent in deze kaderbrief, maar ik kan niet anders constateren dan dat deze kaderbrief is gebaseerd op een coalitieakkoord dat is opgesteld door vier partijen, waar de SP er niet een van is. Volgens mij is het coalitieakkoord tot stand gekomen op basis van de verkiezingsprogramma's van dezelfde partijen, maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat de meerderheid van de Noord-Hollanders op die partijen gestemd heeft en dat is de enige toelichting die ik kan geven op waarom de kaderbrief in elkaar steekt zoals die in elkaar steekt. U hebt een motie of amendement ingediend over het openbaar vervoer. Met u constateer ik – en volgens mij heb ik dat al eerder in de commissie laten doorschemeren – dat het aanbesteden van de concessie Noord-Holland-Noord best complex is. Ik snap heel goed dat u het amendement indient zoals u het indient, maar ik ga u dat wel ontraden, omdat u wilt dat dit meegenomen gaat worden op het moment dat de gunning al heeft plaatsgevonden en dat is niet mogelijk. Op het moment dat wij aanbesteden, zullen wij moeten aangeven welk bedrag daarvoor beschikbaar is en dat betekent dat op het moment dat het programma van eisen definitief wordt vastgesteld, het budget definitief bekend dient te zijn en niet pas na gunning. Daarom moet ik u deze motie ontraden. Een aantal partijen waaronder 50plus en CU/SGP, hebben aangegeven dat zij aan het worstelen zijn met de bedragen die opgenomen zijn in tabel 5. Hoe zit het met die bedragen? Wij hebben een uitgebreide exercitie gedaan bij het opstellen van de kaderbrief, waarin geïnventariseerd is welke projecten je op grond van het coalitieakkoord graag tot uitvoering zou willen brengen. Dat is in feite alles wat in 5.4. en 5.5. staat. Dat heeft allemaal een directe relatie met het coalitieakkoord. Als je moet gaan kiezen uit de prioriteiten, dan kiezen wij voor zaken die wij bij wijze van spreken morgen tot uitvoering kunnen brengen. Als je concludeert dat een project nog zo groen is dat je in de eerstkomende drie jaar nog geen spade in de grond kunt steken en daar wel geld voor zou reserveren, betekent dat dat het geld langer op de plank blijft liggen en dat vonden wij niet raadzaam. Daarom is gekeken naar een aantal elementen om de prioritering aan te brengen tussen wat wel en niet uitvoeringsgereed is en dat is de cesuur die is aangebracht tussen tabel 5.4 en tabel 5.5. Met wat in tabel 5.5 staat, zijn wij nog steeds doende om dat tot het uitvoeringsgerede niveau te brengen. Om een voorbeeld uit mijn eigen portefeuille te nemen, er staat iets in over overnachtingsplaatsen voor de binnenscheepvaart. Daar hebben wij een inventarisatie uitgevoerd in overleg met de scheepvaartsector, omdat die heeft aangegeven dat er veel behoefte aan bestaat. Dat is een nuttig project, maar nu is de volgende vraag, op welke plaats zou je die overnachtingsplaats moeten aanleggen? Daar heb ik als gedeputeerde op dit moment nog geen antwoord op. Dat betekent dat ik niet met goed fatsoen kan zeggen, ik ga er dit jaar of volgend jaar mee aan de slag. Dat betekent niet dat je dat niet wilt, maar wel dat er nog geen concreet plan is dat morgen opgepakt kan worden, zodat je overmorgen het geld kunt besteden. Dat is het onderscheid tussen 5.4. en 5.5. Natuurlijk werken wij eraan om tabel 5.5. opgewerkt te krijgen naar uitvoeringsgereed en op dat moment zal – als de financiële middelen niet voldoende zijn – een nadere prioritering gemaakt moeten worden. Uiteraard proberen wij dat bij de begrotingsbehandeling te doen en zullen wij een voorstel doen voor de nadere prioritering. Op de motie van de coalitiepartijen kom ik dadelijk even terug. De heer Klein zegt, heel goed dat u iets doet met smart mobility, want slimme auto's maken extra asfalt overbodig. Ik denk dat wij

het daar nog niet met elkaar over eens zijn, maar die discussie wil ik graag verder met u voeren in de commissie. Het Centraal Planbureau voor de Leefomgeving heeft aangegeven dat tot 2050 er nog geen verwachtingen zijn voor minder noodzaak voor asfalt in relatie tot smart mobility, zover zijn wij ook nog lang niet. De discussie tussen de deskundigen of slimme auto's kunnen rijden op domme infrastructuur of dat zij slimme infrastructuur nodig hebben en welke maatregelen dat vergt voor de infrastructuur, loopt nog steeds. Dat is een ingewikkelde discussie, maar ik wil samen met u met alle plezier verkennen waar dat toe zou moeten en waar dat toe zou kunnen leiden. Overigens is het niet zo dat alle geld in de PMI voor infrastructuur uitsluitend bedoeld is voor nieuwe infrastructuur. Het gaat ook om het beheer en het verbeteren van de bestaande infrastructuur. Uw motie over het fonds tijdelijke huisvesting. Ik adresseer datgene wat u aangeeft over Crailo en gedeputeerde Geldhof zal ingaan op de fondskant en het Gelderlandse deel van uw motie. U geeft aan dat er tussen 500.000 en 2 miljoen euro extra inkomsten zijn. Daar wil ik het nodige aan afdoen, omdat dat misschien wel geldt voor het huurcontract sec, maar zoals u recent hebt kunnen vernemen, gaat de afspraak die wij hadden met de Veiligheidsregio Gooi en Vecht om een deel van Crailo van ons over te nemen voor de vestiging van een oefenterrein, niet door. Wij hadden al een fors verlies op het netvlies voor de totale exploitatie van het terrein Crailo. Mocht er iets overblijven wat nog twijfelachtig is, dan geeft u terecht aan dat dat alleen het geval is als je het hele contract zou uitdienen, dan bestaat de kans dat je een bedrag overhoudt. Waarschijnlijk komt er ook een mogelijkheid om tussentijds op te zeggen en dan is het maar de vraag of dat wat u hier becijfert, correct is. Los van de bedragen lijden wij vooralsnog verlies op Crailo en dat betekent dat het geld dat hier resteert, gewoon in een gat valt.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): In de commissie is aan de orde geweest of het misschien problemen zou opleveren, de opvang van asielzoekers in Crailo met de ingebruikname door de veiligheidsregio. U hebt toen gezegd dat dat absoluut niet aan de orde was, terwijl ik in de krant heb kunnen lezen dat het een probleem is, want zij hebben zich teruggetrokken vanwege de opvang en eventuele klachten.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter, volgens mij heb ik het anders gezegd. Ik heb aangegeven dat de veiligheidsregio zich daar zorgen over maakte, maar dat het COA daar een brief over zou sturen, waarin zij zou aangeven dat zij geen bezwaar heeft tegen de komst van het oefencentrum. Dat neemt niet weg dat je nooit – en zo heb ik het volgens mij in de commissie gezegd – kunt garanderen dat mensen geen klacht indienen. Of die klacht als gegrond wordt beoordeeld, dat is een andere vraag. Op het moment dat de veiligheidsregio zich daar zou vestigen wetend dat daar ook asielzoekers gehuisvest zijn en dat risico aanvaard hebbend met inachtneming van de brief van het COA, dan is de kans dat een dergelijke klacht ongegrond wordt verklaard, torenhoog in mijn ogen. Daar heeft de Veiligheidsregio Gooi en Vecht nooit aan getwijfeld en die was alleszins bereid. Het probleem zit hem ook niet bij deze Veiligheidsregio, maar bij de Veiligheidsregio Utrecht en die heeft pas in een heel laat stadium aangegeven dat zij dat onvoldoende vond. Dat is eerder niet met ons als provincie gewisseld, omdat de Veiligheidsregio Gooi en Vecht daar een totaal ander oordeel over had. De heer Leever heeft een ding meegegeven en dat was dat hij het een omvangrijk boekwerk vond. Ik geef hem in overweging dat het 15 miljoen euro per pagina is

en dan vind ik het 40 wel bestede pagina's, zeg ik u heel eerlijk. In de richting van de VVD heb ik al aangegeven dat wij natuurlijk met RAP bezig zijn om dat uitvoeringsgereed te maken. Dan de heer Yurdakul, met dank voor uw bespiegelingen over oudejaarsavond 2023, 2024. Zullen we er een wedje over afsluiten of u gelijk krijgt of niet? Daar voel ik wel voor. U vraagt of het college kan aangeven met welk bedrag de reeds gemaakte beleidskeuzes vanaf 2020 de structurele financiële middelen van de provincie belasten. In feite is dat het exploitatiedeel van de begroting, zoals u die in september/oktober toegestuurd krijgt. Daarmee heeft u het antwoord op uw vraag. De tweede vraag was of wij een Perspectiefnota wilden opstellen op basis waarvan PS de beleidskeuzen voor de lange termijn kunnen maken. Ik wil met alle plezier allerlei nota's maken, maar ik zou daarover graag met u van gedachten willen wisselen wellicht in commissieverband, want dit lijkt mij daar niet het aangewezen moment voor, en door te praten over wat u dan precies verwacht, want dat is mij niet helder. Wat voor perspectief wilt u dat ik in beeld breng, want wij hebben al eens eerder een Perspectiefnota gemaakt en in mijn herinnering heeft die jammer genoeg nooit tot besluitvorming geleid. Dat zou ik een volgende keer met u willen voorkomen. Wellicht dat ik u het aanbod kan doen om daar nader van gedachten over te wisselen. De heer Den Uyl vraagt hoe het zit met de onderzoekskosten voor de Duinpolderweg en waarom die niet uit het PMI kunnen komen. Het PMI is bedoeld voor de kapitaalslasten en dit zijn incidentele onderzoekskosten. Die komen altijd ten laste van een onderzoeksbudget. Daarvoor stelt u altijd een apart onderzoekskrediet ter beschikking. In dit geval heeft de stadsregio de onderzoekskosten een tijd lang voorgefinancierd. Mijn taxatie is dat dat op kortere of langere termijn niet meer zal gebeuren, dat de stadsregio ook naar de partners kijkt om de verdere onderzoekskosten voor hun rekening te nemen. Dat is de reden waarom wij zowel met het oog op het vergoeden van eventueel gemaakte onderzoekskosten aan de stadsregio als met het oog op de toekomstige onderzoekskosten separaat nieuw budget vragen, dat niet uit het PMI kan. De heer Heijnen zegt tenslotte dat wij meer uitgeven dan er binnenkomt. Ja en nee. Ja, wij putten ook uit reserves en dat is geld dat er al is. Uw Staten hebben ons altijd opgedragen dat zoveel mogelijk te doen mede in relatie tot de Wet Hof om te voorkomen dat wij dat straks niet meer zouden kunnen doen als daar wat strakker de hand aan gehouden gaat worden door het Ministerie van Financiën. Tegelijkertijd is onze begroting wel structureel in evenwicht.

Gedeputeerde **GELDHOF**: Voorzitter, een paar onderwerpen die mijn portefeuille regarderen, zijn langsgekomen. In eerste instantie in reactie op GL, die zei, er staat iets defensief in het beleid voor zonneparken, want daar staat dat wij de deur niet wijd willen openzetten in het buitengebied. Daar wil ik graag straks met u over in gesprek gaan. Wij gaan het zonnebeleid vaststellen. Er is gezocht naar een vorm die passend is bij het buitengebied en met respect voor het open landschap. U heeft iets gevraagd over het tegengaan van de verrommeling op het strand en duinenlandschap. Dat beleid is in Noord-Holland in goede handen. Eerst moeten de twee sets Statenvragen daarover beantwoord worden voordat ik u daarin kan meenemen. Het fonds en het Gelders model, motie 24 van CU/SGP, collega Post is net ingegaan op het financiële aspect daarvan. Het eerste bolletje, om de mogelijkheden te onderzoeken van een fonds ten behoeve van de realisatie. De vraag is of dat de kern van het probleem is. Ik kan u in ieder geval zeggen dat er een bestuursakkoord is getekend tussen het Rijk en de VNG en daar zitten allerlei financiële afspraken in om een hoop zaken te regelen. Dus los van het feit of er geld is, is er

gezegd, in Gelderland is men ook aan het kijken of dit het wel is. Er is in ieder geval een andere mogelijkheid om dit met het geld op basis van afspraken tussen het Rijk en VNG te regelen, dus wij zouden u deze motie willen ontraden.

Gedeputeerde **TALSMA**: Voorzitter. Als ik partijen goed beluister, dan betreffen twee dingen mijn portefeuille. Mevrouw Alberts sprak over bomenkap. Zij zei dat zij daarover door een zekere Jeannette aangesproken is en over nog meer punten betreffende het milieu. Wat mij nou zo bovenmatig interesseert, is wat mevrouw Alberts op die vragen geantwoord heeft, want het is onze taak als beleidsmakers om als mensen daarnaar vragen, daarop te antwoorden. Wij kappen niet zomaar bomen, daar zijn altijd redenen voor, iepziekte of dat de natuur beter tot zijn recht komt als de bomen gekapt worden, andere natuur, het kan zijn dat het exoten zijn, bomen die hier eigenlijk niet thuishoren. Het is maar even een voorbeeld. Ook voor strandhuizen hebben wij een duidelijk beleid, dus als wij als beleidsmakers waar u ook bij hoort, alleen maar antwoorden op vragen van mensen, de afstand is te groot en men luistert niet naar u, dan is dat onvoldoende. Ik kan u zeggen dat ik bijna dagelijks als gedeputeerde word ondervraagd door Jeannette en Henk en Khalil over dit soort dingen en het is juist het leuke van ons werk en ook als Statenlid dat wij daar proberen antwoord op te geven, want dan krijg je feedback die je weer kunt gebruiken om de besluitvorming te verbeteren. Ik hoop dat u wilt zeggen wat u geantwoord heeft aan de mensen die u ten tonele heeft gevoerd. Dan de opmerkingen van de heer Hietbrink over NNN. Dank voor de complimenten, mooi dat wij dat gehaald hebben, meer dan 250 ha afgelopen jaar en dat hoop ik dit jaar ook weer te gaan halen. Als je dat allemaal optelt, rekenkundig ga je dat niet halen. Even een herhaling van wat wij vorig jaar op dezelfde plek gezegd hebben en ook in de commissie al een aantal keren hebben aangegeven. Kwantiteit is een, kwaliteit is iets anders, daar blijf ik op hameren. Natuurlijk gaan wij proberen om in 2027 het totaal te halen waar wij voor getekend hebben. Wat de financiën betreft, wil ik verwijzen naar wat daar eerder over gezegd is. Natuurlijk blijven wij tot 2027 ons uiterste best doen om ook het financiële gat te vullen, maar dat geldt voor alle beleidsvoornemens die wij hebben.

Gedeputeerde **BOND**: Voorzitter. Te beginnen met de PVV en de zorgen over de KLM. Die zorgen delen wij met elkaar. Vanuit het Rijk wordt eraan gewerkt, met name aan het selectiviteitsprincipe wat erop neerkomt: eigen maatschappij eerst, om te proberen de schade te beperken. De rol van de provincie is daar niet echt groot in. De motie die u samen met de VVD heeft ingediend over het terugbrengen van de Formule 1 races naar Zandvoort. Verstappen heeft wel wat teweeggebracht met zijn overwinning bij de Grand Prix in Spanje. Laat ik de strekking van de motie zo interpreteren, op welke wijze Noord-Holland de drempels weg kan nemen om die realisatie dichterbij te brengen. Ruimtelijk kan het, er zijn geen provinciale regels die dat tegenhouden. Milieutechnisch zijn er wel een aantal dingen die het lastig zouden kunnen maken. Mag ik hem zo interpreteren dat wij in elk geval een actie van de gemeente Zandvoort of de KNAF afwachten en als zij ons uitnodigen om aan tafel te gaan zitten, dan zeggen wij geen nee, maar wij nemen niet zelf het initiatief. Op die wijze is de motie misschien overbodig. Als wij een uitnodiging krijgen, dan zullen wij daar positief op reageren. De SP, ik heb gesproken met Johan en Tjeerd, Elisabeth en Joke, met Kees en Jack, achternamen hoeven niet vermeld. U hebt het zelf in uw betoog gezegd, u loopt al een tijdje mee. Dan sluit ik mij aan bij wat collega Talsma net

heeft gezegd, die had ook kunnen antwoorden dat het kappen van bomen zorgvuldig wordt uitgevoerd. En u zit erbij in deze Statenzaal. Ik had zelf nog een vraag aan Remine, achternaam hoeft niet vermeld. De SP stemde nog niet zolang geleden tegen de strategische economische beleidsagenda met als reden dat er in Noord-Holland bedrijven zijn die belasting ontduiken. Daar ben ik nog steeds niet uit, dat dat nou de reden was van uw tegenstem. Ik had van u een wat inhoudelijker reactie verwacht naar aanleiding van uw betoog over hoe de Statenleden en fracties invloed kunnen uitoefenen. Dan GL. Wij hebben in de commissie het debat al een beetje gevoerd. Ik ben er als gedeputeerde Economische Zaken, zeker gelet op de afgelopen zeven tot acht jaar economische crisis, van overtuigd dat op momenten van economische groei investeringen in duurzame economie echt groter worden. Dat zien wij ook in de praktijk. Ik zou u willen vragen, kijk naar wat er op dit moment in het bedrijfsleven gebeurt, want die heeft zelf ook door dat die investeringen in de duurzaamheid van hun eigen bedrijf absoluut noodzakelijk zijn. Dat zie ik over de volle breedte in de provincie, want ik ben heel vaak in contact met bedrijven en ondernemers. Wij zien dat gewoon gebeuren. Economische groei is echt nodig om die doelstellingen te kunnen halen, want als de bedrijven niet meedoen, dan redden wij het als overheid echt niet alleen. Wij zullen daarin moeten samenwerken en samen optrekken. Dan de PvdD. Ik ga met name in op de amendementen. De eerste gaat over het opruimen van historisch afval van Petten. Dit amendement is echt overbodig en om die reden ontraad ik dit amendement. Ten eerste klopt de inhoud niet, die is gebaseerd op onjuiste informatie uit de media. Dat zal ik even onderbouwen. Er is geen probleem. Er is een voorziening getroffen van 104 miljoen euro. Er komt op dit moment geen afval bij. Verder is het zo dat de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming toezicht houdt en NRG is financieel en organisatorisch in staat om dat afval op te ruimen. Die instantie die ik net noemde, houdt daar toezicht op. Ik ontraad dit amendement omdat het overbodig is. Het amendement versnellen biologische landbouw. Complimenten aan de heer Van Liere. Zeer creatief als het gaat om hoe hij onder de zaaglijn komt, heel leuk bedacht. Toch is hij wat mij betreft overbodig, omdat het Rijk op dit moment een regeling heeft om omschakelende boeren te helpen. Die hebben al een deel van de handschoen opgepakt. Verder houdt het beleid van Noord-Holland dat is ingezet, niet in dat er telkens gedebatteerd wordt over of het 5 of 6% is, maar laten wij inzetten op verduurzaming van de sector in de volle breedte. Dan maak je veel meer meters en dan wordt het verschil kleiner. Dat staat in het coalitieakkoord en dat is een hele goede keuze, die ondersteund wordt vanuit de sector. Verder is het altijd de keuze van de ondernemer zelf om wel of niet om te schakelen. Ik was van de week nog bij een bedrijf in Heerhugowaard, dat middenin die omschakeling zit. Dat is best een dingetje voor een bedrijf. Maar hij doet het wel, omdat het een lucratieve markt is op dit moment. De vraag stijgt en de prijzen zijn hoger, daar moet je je als overheid niet te veel mee bemoeien. Dan de vragen van 50plus over de ROM. De jaarrekening 2014 is vastgesteld, maar die moet nog in de Aandeelhoudersvergadering worden vastgesteld. Die is er, daar kan ik uw zorg wegnemen. Wij verwachten voor augustus de jaarrekening 2015. Daar kan ik uw zorg misschien ook wegnemen. Daar wordt aan gewerkt en daarvoor hebben de aandeelhouders uitstel verleend. De vragen van de CU/SGP over de gelden voor de MRA. Hoe zit dat precies? Wij hebben dat opgevoerd in de bezuinigingen en wij hebben hem nu teruggebracht. Daarom ligt hij vandaag voor. Het gaat om 1 miljoen euro voor de MRA en de structuur van de MRA en die 1,5 miljoen euro is bestemd om mee te doen in innovatieprojecten van de MRA. Daar is dat geld voor

bestemd. Het is eigenlijk een teruggedraaide bezuiniging. Dat heeft ook te maken met het feit dat de Amsterdam Economic Board en de PRES op een hele andere manier zijn gaan werken naar aanleiding van onze kritiek daarop. Vandaar dat die nu in de kaderbrief staat. De VVD, denkt u dat u het gaat redden met de verhoging van het schadeplafond? De kans is inderdaad groot dat wij het niet gaan redden, mijnheer Van Straaten, met die 900.000 euro. Dat heeft twee redenen. De eerste is zeer actueel, want de vangacties kunnen niet doorgaan. Dat probleem wordt wel opgelost met de nieuwe wet, want die staat vangkralen toe. Het effect zal waarschijnlijk zijn dat dit in 2016 tot hogere schade zal leiden. Uw tweede vraag over het zomerschadeplafond, 2 miljoen euro landelijk. Dat is niet juridisch houdbaar gebleken, want een schadeplafond moet een basis hebben in landelijke wetgeving. Dat wordt niet opgelost door de nieuwe wet, maar wel zijn de provincies en het Rijk hard op zoek naar opties om toch een maximum te stellen, want u hebt gelijk, het is een soort van openeinderegeling en dat is heel vervelend voor PS, maar ook voor ons. Hiermee heb ik alle vragen beantwoord.

De **VOORZITTER**: GS zijn ook door de tijd heen.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Voorzitter. Voor mij resteert een drietal onderwerpen. Waarom geen Brexit en TTIP-analyse in de kaderbrief? Omdat dat geen zaken zijn die de provincie regaderen en ook niets toevoegen aan de informatie die beschikbaar is in openbare bronnen. Ik kan mij voorstellen dat het voor de SP wellicht lastig is om te analyseren wat dat zou kunnen betekenen, maar ik nodig u van harte uit in het kader van een dienstbaar college dat als u daar moeite mee heeft, om bij mij langs te komen om te kijken of ik een aantal dingen kan duiden. Het tweede, de bedrijfsvoeringreserve en ICT en randapparatuur. Het budgetrecht voor deze reserve ligt bij PS en op het moment dat daaraan onttrokken wordt, gaat het langs PS. Richting de begroting zal ik ervoor zorgen dat er een helder voorstel ligt. Diverse partijen hebben gesproken over de Markerwadden. Ik ben als portefeuillehouder blij dat die in ieder geval in tabel 5.5 terechtgekomen is en dat geldt voor alle onderwerpen die daar staan, want het college had ook kunnen zeggen, goh, wij hebben daar geen geld voor en nemen dat niet op en dan is het weg en dan is het uit beeld en dan is het aan u om te kijken of wij dat terug kunnen krijgen. Ik ben vanuit de optiek wat kunnen wij daarmee, heel blij dat het er staat. Ik denk dat het college de taak heeft bij de Markerwadden dat er een ordentelijk voorstel komt, mits wij de bedragen kunnen vinden in de randvoorwaardelijke sfeer.

De heer **YURDAKUL** (D66): Voorzitter. Ik heb gewacht op welke gedeputeerde begint over de motie die wij hebben ingediend over de prioriteiten Kaderbrief. Volgens mij is die vergeten.

De **VOORZITTER**: Gedeputeerde Post komt nog even in de rebound straks.

De heer **YURDAKUL** (D66): GS praten met één mond, dus dat kan ik net zo goed aan de heer Loggen vragen.

De **VOORZITTER**: Gedeputeerde Post komt nog even in de rebound en gedeputeerde Loggen wordt bedankt voor zijn antwoord.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter. Ik ben vergeten de motie van de vier coalitiepartijen van advies te voorzien. In mijn beantwoording heb ik al aangegeven dat wij alle projecten zo snel mogelijk uitvoeringsgereed willen hebben. Ik snap uw bijzondere aandacht voor de projecten die u noemt. Het betekent in formele zin dat die overbodig is, want wij doen het al. Ik laat het aan de wijsheid van de Staten over om te bekijken wat u met deze motie doet.

De **VOORZITTER**: Mijnerzijds motie 22, het gebruik van de term vluchtelingen en asielzoekers. Mensen die hier asiel aanvragen, komen soms uit onveilige landen en soms zijn het mensen die primair om economische redenen hier asiel aanvragen. In de eerste overweging – en daar gaat het fout – wordt de indruk gewekt dat het overwegend gaat om economische gelukszoekers, maar dat is in strijd met de feiten. Daarom ontraadt het college deze motie in politieke zin. De heer Klein heeft een vraag gesteld over de MRA in relatie tot het convenant. De Staten hebben inmiddels een voordracht gekregen en die zal na de zomer behandeld worden. Daar kunnen alle vragen aan de orde komen.

Tweede termijn

De **VOORZITTER**: Wij zijn bij de tweede termijn gekomen. De heer Van Hooff ziet af van het woord.

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Voorzitter, eerst amendement 6. Gedeputeerde Post zegt dat wij dat niet kunnen doen, want dan is het na gunning, maar in het amendement staat na aanbesteding en dat is echt iets anders. Tevens gaat de gedeputeerde voorbij aan een van de twee kernpunten uit het betoog, namelijk nieuwe ontwikkelingen. Dit is een nieuwe ontwikkeling die ons misschien voor een probleem stelt straks en dat mag niet genegeerd worden. Dat is waarom wij dit amendement hebben ingediend. Ik ben zeer bereid om de tekst die ik net heb uitgesproken, te e-mailen aan degenen die daarin geïnteresseerd zijn, want de kern van het betoog wordt helaas niet opgepikt. Dat vind ik jammer. De strekking was tweeërlei, houd rekening met ontwikkelingen en daarvan heb ik er een aantal genoemd en de andere is, vraag je nou eens af waarom er afstand ervaren wordt door heel veel mensen. Mijnheer Talsma, ik ga natuurlijk niet het beleid van de coalitie uitleggen, dat moet u zelf doen.

De heer **HIETBRINK** (GL): Voorzitter. Allereerst dank aan de heer Yurdakul voor zijn stimulerende bijdrage over oudejaarsavond 2024. Misschien moeten wij ons best doen om die oudejaarsavond iets gezelliger te maken en daar zijn twee dingen voor nodig. Ten eerste zou er nu al moeten worden gekeken hoe je dat financiële gat dat er gaat komen, kunt dichten. Ik heb zijn bijdrage ook zo beluisterd. Het zou mij deugd doen als onze vragen over het gat in het meerjarig exploitatieperspectief in verband met NNN ook in die zin beantwoord zullen worden. Ons punt was, neem het nou op als je een meerjarig exploitatieperspectief hebt. Er ontstaat volgens ons een gat en wij krijgen er maar geen duidelijk antwoord op van GS. Nogmaals de vraag of u bereid bent dat bedrag mee te nemen wanneer u de volgende keer een meerjarig exploitatieperspectief opstelt. U hebt dat nu niet gedaan, ons is niet helemaal duidelijk waarom niet. Wij horen graag

hoe en wat. In de maidenspeech van mijnheer Heijnen werd gezegd dat de bomen niet tot in de hemel groeien. Dat moet vooral voor het CDA een hard gelag zijn, maar wij denken dat wij de oudejaarsavond 2024 tot een betere avond kunnen maken als er aan deze kant iets geregeld wordt. Als mevrouw Post dan ook nog bereid is om een veganistische maaltijd te serveren, dan denk ik dat het een hele geslaagde avond wordt. Ik zal niet op alle moties en amendementen ingaan. Ik wil wel kort iets zeggen over motie 22 over het gebruik van het woord vluchtelingen. Volgens ons is het woord vluchtelingen een begrip dat juridisch is vastgelegd in het Verdrag voor de Rechten van de Mens. Als de PVV vindt dat daar iets aan moet veranderen, dan stellen wij voor dat zij dat aanhangig maken waar dat moet, namelijk in de Tweede Kamer. Dan moeten ze Nederland met de opdracht op pad sturen om dat verdrag aan te passen. Verder stel ik voor dat wij die term gewoon blijven gebruiken, maar natuurlijk zo zorgvuldig mogelijk.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter. Het is fantastisch om te horen dat alle problemen die wij dachten te adresseren met ons amendement natuurlijk opgelost zijn, want dat is in feite wat de gedeputeerde zegt. Amendementen zijn overbodig, het probleem is opgelost, maar ondertussen ligt er nog steeds nucleair afval op een plek in Petten waar dat niet zo moeten liggen. Er is maar een plek voor nucleair afval, dat is COVRA, dus daar moet het heen. Het probleem blijft nog steeds bestaan. De gedeputeerde zegt, het geld is eigenlijk wel voldoende. Als dat zo is, dan kan het amendement in ieder geval geen kwaad. Dan zal er geen gebruik van gemaakt worden, maar is het nog steeds geen probleem. Het is wel een risico, want het gaat om een experimentele methode van vervoeren van nucleair afval. De kans dat hier een overschrijding zou kunnen ontstaan, is niet denkbeeldig. Daarom denk ik dat het verstandig is om dit amendement wel aan te nemen in een kleine gewijzigde vorm. De regel AC moet zijn AC accent, want AC bestaat namelijk al, dat is de Duinpolderweg en dan zou het technisch gezien in plaats van de Duinpolderweg komen. Wellicht dat sommigen van ons dat best een goed idee vinden, maar dat was niet de portee van dit amendement. Het amendement biologische landbouw. Het Rijk doet het al, nee, het Rijk doet ook eindelijk een paar goede stappen, geen enkele reden voor de provincie om achterover te leunen, want verduurzaming van de landbouw is ontzettend noodzakelijk en natuurlijk is dat uiteindelijk de keuze van de ondernemer. Want het is wel een dingetje, zei de gedeputeerde, dat klopt, dus vandaar dit amendement. Een beetje ondersteuning kan de ondernemer namelijk best gebruiken bij het omschakelen. Dat is wel gebleken. Hij voegt er vervolgens aan toe dat een overheid daar niet in moet gaan zitten, dat vond ik wel een beetje bijten met zijn claim dat het Rijk het nu al aan het doen is. Heeft hij tegen de staatssecretaris gezegd dat hij dat beleid moet gaan intrekken, want het blijft een ondernemerskeuze? Dat kan ik mij toch niet voorstellen. Dan vraag ik mij af waarom hij dat wel over mijn amendement zegt. De motie van de coalitiepartijen, goed dat jullie er weer uit zijn gekomen, dat zal een flinke discussie geweest zijn. Er lag een menukaart van GS met een aantal onderwerpen en dan kon je een prioriteitenlijstje maken en dat hebben jullie gedaan. Heel goed, maar dat gaan wij niet steunen. Wij ondersteunen niet de prioriteit die jullie aan de Kop werkt geven, maar ik vind het ook niet zo sterk om je als PS te beperken tot het kiezen van een menu binnen een menukaart van GS. U had ook een amendement in kunnen dienen. Formule 1 voor Zandvoort omdat er windmolens voor de kust staan en dan hebben ze daar last van vervuiling van de horizon en daarom gaan wij er een

flinke dot geluidsbelasting tegen aangooien. Ik kan het niet volgen en wij zullen hartgrondig tegenstemmen.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter, ik hou het heel kort. Bedankt aan GS voor alle antwoorden. Wij zijn het met een aantal dingen nog steeds niet eens. De motie van de coalitie steunen wij niet, want wij hebben al een aantal keren aangegeven dat wij graag een onderdeel sociaal domein in het coalitieakkoord opgenomen zien. Daar is deze coalitie helaas doof en blind voor en daarom ondersteunen wij het prioriteitenlijstje niet.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Ik wil de gedeputeerden danken voor hun reactie. Ik ga graag in op het aanbod van gedeputeerde Post om een keer door te praten over de kansen van slimme mobiliteit, want ik denk dat de consequenties ook op kortere termijn toch wel heel groot kunnen zijn. De motie Fonds tijdelijke huisvesting, gedeputeerde Geldhof antwoordt dat het fonds wellicht niet een goede oplossing is. Ik ben wel gevoelig voor dit argument, dus is mijn vraag, kunt u ons misschien laten weten waar de knelpunten zitten en in hoeverre het fonds van de provincie Gelderland wel of niet functioneert? Als dat zo is, dan is die motie op dit moment misschien inderdaad nog niet nodig. Dan in reactie op de MRA-gelden. De gedeputeerde zegt dat het om een teruggedraaide bezuiniging gaat. Dat is duidelijk, dat had ik al begrepen. U hebt het over 1,5 miljoen euro. Dat klopt, maar in deze kaderbrief staat vier keer 1,5 miljoen euro en vier keer 1 miljoen euro voor het convenant waar wij meer informatie over krijgen. Mijn vraag blijft staan, hoe kunnen wij betrokken blijven bij de besteding van de PRES-gelden? De motie over de Formule 1 in Zandvoort vinden wij een goed idee, mits er alleen met elektrische auto's geracet gaat worden.

De heer **VAN STRAATEN** (VVD): Voorzitter, dank aan het college voor de reacties. Eén punt is daarin niet aan de orde gekomen en dan moet ik denk ik, naar de heer Talsma kijken, het punt van de handhaving. Ik heb geconstateerd dat het budget voor handhaving de afgelopen jaren en ook in deze kadernota flink wordt opgeschroefd. De vraag is vooral of dit het gevolg is van het feit dat er te weinig geld voor beschikbaar was – en dat suggereert de kaderbrief – of ten gevolge van toegenomen regelgeving. Dat speelt hier ook voor een deel.

De heer **YURDAKUL** (d66): Voorzitter. Dank voor de beantwoording van onze vragen. Over onze coalitiemotie, wij weten met zijn allen dat niet uitvoeringsgerede projecten die onder de zaaglijn staan, veel geld gaan beslaan en dat wij dat niet kunnen betalen met de huidige budgetten, in ieder geval niet alles tegelijkertijd. Dat was voor ons aanleiding om een prioriteitenlijstje te maken. Hiermee geven wij aan wat wij belangrijk vinden en om die reden zullen wij onze motie handhaven. Wij hebben GS goed gehoord, maar die zal toch gehandhaafd blijven.

De heer **HIETBRINK** (GL): Een vraag aan de indieners van deze motie. Ik denk dat het goed is dat ik die vraag aan D66 stel, want ik heb kennisgenomen van het feit dat de coalitie bezig is met het gesprek. Ik waardeer het dat zij dat in het openbaar doet door het indienen van een motie, maar het verbaast mij dat circulaire economie geen prioriteit is gegeven en het verbaast mij vooral dat D66 dit geen prioriteit vindt. Ik vraag mij af of mijnheer Yurdakul dat kan uitleggen.

De heer **YURDAKUL** (D66): Daarvoor is wel een bedrag boven de zaaglijn opgenomen. Daar wordt een studie naar gedaan en daar kunnen wij voorlopig mee leven. Dan wil ik stilstaan bij de Perspectiefnota. Gedeputeerde Post nodigt mij uit om hierover met elkaar van gedachten te wisselen. Volgens mij is dat niet echt nodig, want mevrouw Post heeft eerder in 2013 al een Perspectiefnota opgesteld. Dat was een nota waarin mogelijke keuzes voor de toekomst over de kerntaken en intensiteit van uit te voeren activiteiten heel helder verwoord waren. Maar wij zijn nu een tijdje verder, er is veel gebeurd en er zijn nieuwe voornemens. Daarom moeten wij met de kennis van nu een Perspectiefnota opstellen en daar serieus over spreken. De vorige Perspectiefnota heeft PS niet gehaald, maar u weet beter dan ik waar dat aan lag. Het was vlak voor de verkiezingen. Het is een notitie geworden die als munitie werd gebruikt in de verkiezingsstrijd. Daarom zeg ik, laten wij tussen nu en volgend jaar zomer een heldere discussie voeren en niet later, want dan ben ik bang dat het wederom in de verkiezingsstrijd zal worden betrokken. Dan tot slot de preadvisering van GS op de moties en amendementen, die kunnen wij volgen.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Voorzitter. Op een punt verbaast het antwoord van GS ons een beetje, het antwoord op de motie van de coalitie om met voorrang vijf punten uit te werken. Volgens ons heeft dat politieke betekenis, dat had de heer Van Liere ook zo begrepen. De boodschap van de gedeputeerde is, het is overbodig want wij doen het al, gaat iets voorbij aan de bedoeling van deze motie, want die is bedoeld om een aantal dingen met prioriteit uit te werken en dat heeft politieke betekenis. Het tweede punt waar ik iets over wil zeggen, is de discussie over de Perspectiefnota. De heer Yurdakul heeft gezegd dat wij graag willen weten in welke mate investeringsbeslissingen van nu de toekomstige begroting invullen en welke vrijheid je nog hebt. Het antwoord van de gedeputeerde was dat dat de exploitatiebegroting was, maar dat is nou net iets te breed, want daarin zit niet de vraag waar je op enig moment nog kunt prioriteren als Staten. Wat ligt vast voor welke termijn en waar is ruimte voor een politieke afweging in de begroting? Dat element zouden wij graag zien. In de discussie in de commissie willen wij daar graag meer inzicht in. Het laatste punt, ik kan het niet helemaal laten. De heer Bond heeft gesproken over milieutechnische bezwaren voor de Formule 1, klereherrie. Dat is voor ons reden om het college te vragen om bij wijze van uitzondering eventueel een keer één uitnodiging af te wimpelen. Het hoeft niet, het mag altijd komen, maar laten wij daar niet aan beginnen. Wij kennen de geschiedenis en wij weten dat wij niet voor niets zijn gestopt met Formule 1.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Voorzitter. In het kader van de coalitiemotie gingen mijn opmerkingen juist over het meerjarenperspectief. Dat is wel positief, maar groeit niet tot in de mij geliefde hemel. Daarom is het denk ik, goed dat wij die motie indienen om de prioritering aan te brengen. Tegen de heer Van Liere zeg ik, er staan nog veel meer zaken in die ook in het coalitieakkoord staan. Zaken waarvoor wij staan. Die volgen daarna voordat wij met tal van amendementen komen. Ik ben blij met het amendement van de PvdD die 20 miljoen euro in de landbouw wil steken. Dat kan ook onbeperkt wat mij betreft, maar met de intentie ben ik niet zo blij, dus dat amendement zullen wij niet steunen. Ik worstel met de Formule 1, want ik ben groot fan en dat geluid is erg weinig.

De **VOORZITTER**: De heer Van Liere over het vorige punt neem ik aan.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Natuurlijk, want de intentie die hij hierin leest, begrijp ik niet helemaal. Ik had hem graag in eerste termijn al een vraag willen stellen, maar dat kon niet, dus ik ben blij dat dat nu kan. Ik stond hier namelijk vrijdag voor een groep mbo-scholieren en die stelden mij de vraag, het CDA is een christelijke partij en waarom houden die zo vast aan de bio-industrie? Dat hoor ik nu ook weer terug. Waarom doet u dit en waarom wijst u het amendement af dat 20 miljoen euro wil investeren?

De heer **HEIJNEN** (CDA): Dat komt omdat wij een ander beeld hebben van de huidige landbouw. Ik zie een landbouw die zelf al enorm investeert in dierenwelzijn, bodemvruchtbaarheid en waterkwaliteit. Natuurlijk kan het altijd meer, maar volgens mij moet je dat op een realistische manier doen, zodat je het boerenbedrijf intact houdt en met kleine stappen kijkt hoe dat beter kan. Laten wij zeker niet uit het oog verliezen dat de landbouw al heel veel doet.

De **VOORZITTER**: U weet inmiddels wel wat u tegen de leerlingen moet zeggen.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Dat klopt, volgens mij heb ik ook het juiste antwoord gegeven. Ik vroeg wel specifiek naar de intentie die hij achter ons amendement zoekt. Onze intentie is om de biologische landbouw een stuk sterker te maken en daarin te investeren. Tot nu toe heeft het CDA dat altijd gesteund, zij het met niet zoveel geld, dat klopt, dat heeft er ook toe geleid dat wij de doelstellingen nooit gehaald hebben. Welke intentie zoekt u achter ons verhaal?

De heer **HEIJNEN** (CDA): U zegt dat gangbare landbouw ten koste gaat van alles wat waarde heeft. Dat zijn aannames die naar ons idee niet kloppen. Biologische landbouw ja, maar wel met kleine stappen die passen bij het tempo van de boer. Formule 1 mag wat mij betreft iets harder, maar ik ben blij met de toezegging van de heer Bond om het gesprek aan te gaan. De motie gaat wat ons betreft nog iets te ver, zeker gezien de status waarin het circuit zich nu bevindt. Daar moet nog heel veel gebeuren voordat daar raceauto's kunnen rijden.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter, in de richting van de SP, dat is dan misschien een verspreking mijnerzijds. U hebt gezegd na de aanbesteding en ik maak er na de gunning van. Per saldo maakt het in formele zin niet uit. Het gaat erom dat op het moment dat je de aanbesteding ingaat, je het bedrag moet noemen dat je beschikbaar stelt en achteraf kun je niet zeggen, ik doe er nog wat meer bij of ik haal er wat vanaf. Zo werkt het niet in aanbestedingsland. Daarom blijft het oordeel over het amendement ongewijzigd, ontraden. Als ik luister naar het verhaal van de heer Yurdakul en de heer Den Uyl dan is dat precies de reden waarom ik graag met u de discussie aan wil gaan over wat u dan verstaat onder een perspectiefnota. Wat u daarover gezegd heeft, is niet hetzelfde als wat de heer Den Uyl daarover gezegd heeft. Als de meerderheid van de Staten graag een Perspectiefnota wil, dan kunt u die natuurlijk van mij krijgen, maar dan wil ik wel graag weten wat u van mij verwacht. Op dit moment kan ik daar geen peil op trekken. U hebt het over na 2020, maar nu voorzien wij dat in 2023 de reserves uitgeput zullen zijn. Ik zeg u, toen ik in

2007 in de Staten zat, was de verwachting dat dat in 2013 aan de orde zou zijn, dus zes jaar later. Wij zitten nu in 2016 en wij denken dat het over acht jaar aan de orde zal zijn. Met andere woorden, het is al bijna 20 jaar later dan wij in 2007 dachten. Ik weet niet hoe zich dat gaat ontwikkelen en vandaar mijn vraag, wat wilt u met een Perspectiefnota, want ik weet niet precies welk perspectief ik u moet schetsen voor de periode na 2023, al is het alleen maar omdat dat zover weg is dat bijvoorbeeld een wijziging in de systematiek van de motorrijtuigenbelasting veel meer effect gaat sorteren dan het uitgeput raken van onze reserves. Dat soort perspectieven kan ik u gewoon niet schetsen. Vandaar mijn voorstel dat niet hier te beslissen, maar eerst in de commissie met elkaar van gedachten te wisselen over wat u precies wilt hebben.

De heer **YURDAKUL** (D66): Voorzitter. Gedeputeerde Post heeft eerder een Perspectiefnota opgesteld, dus u weet eigenlijk wel hoe die eruit moet zien. Het gaat ons om een update van het geheel. Ten tweede, wij weten met zijn allen dat wij over een tijd in 2023 slechts 320 miljoen euro te besteden hebben. Wat kunt u daar nog mee? Daarom moeten wij keuzes maken en daarvoor moeten wij inzicht hebben in hoe wij nu die 320 miljoen euro aan het belasten zijn.

Gedeputeerde **POST**: Ik ben het niet met de heer Yurdakul eens, om de simpele reden dat het hier gaat over een college dat niet het volgende college is, maar waarschijnlijk het navolgende college. Ik durf met geen mogelijkheid te zeggen – om maar eens een voorbeeld te noemen – hoe dat college omgaat met de opcenten motorrijtuigenbelasting. Als zij van oordeel is dat zij die in hoge mate moet verhogen, dan wordt het perspectief totaal anders. Als het Rijk besluit om een andere systematiek voor het Provinciefonds te kiezen, dan wordt het perspectief totaal anders. Dat zijn zaken waar ik op dit moment niet op kan preluderen. Een actualisatie van de Perspectiefnota van destijds is helemaal niet aan de orde, omdat de financiële positie waar wij toen in verkeerden, een fundamenteel andere is dan de financiële positie waar wij nu in verkeren. Daarom suggereer ik u, laten wij met elkaar de discussie voeren, want wat u wilt, is totaal iets anders dan wat mijnheer Den Uyl wil. Ik wil graag weten, wat moet ik. Misschien wil de heer Van Straaten ook iets anders.

De heer **DEN UYL** (PvdA): De gedeputeerde heeft twee keer gezegd dat ik volstrekt iets anders wil dan de heer Yurdakul, maar dat is niet zo. Ik had het gevoel maar blijkbaar is dat niet goed overgekomen, dat ik de heer Yurdakul aanvulde op een element wat hij nadrukkelijk naar voren heeft gebracht. Het leidt er bij mij wel toe dat ik de behoefte heb om daar in de commissie verder over te spreken. Ik hoop dat de heer Yurdakul dat ook heeft, anders komt hier een soort spraakverwarring en daar ben ik niet van.

De **VOORZITTER**: Als de heer Yurdakul dit kan bevestigen, dan kunnen wij deze discussie afronden.

Gedeputeerde **POST**: In reactie daarop zeg ik dan, u bent twee partijen, maar ik wil graag horen wat de overige partijen in de Staten willen.

De **VOORZITTER**: Dat gaan wij allemaal niet doen, dat is uitlokking.

De heer **YURDAKUL** (D66): Voorzitter, er is natuurlijk ook al een motie voorbereid. Zoals gebruikelijk in de nieuwe werkwijze hebben wij die aan iedereen toegezonden. Er kan dus geen spraakverwarring zijn over wat ik wil. Ik deel dat met de heer Den Uyl. Wat mij betreft gaan wij die discussie voeren in de commissie.

De **VOORZITTER**: Dat lijkt mij een goede afspraak.

Gedeputeerde **GELDHOF**: Voorzitter, in reactie op motie 24 van de CU/SGP. U vraagt welke knelpunten er zijn en wat wel of niet functioneert. Wij hebben gecheckt bij de provincie Gelderland, maar daarover kan ik niet te veel in detail treden, omdat het bestuurlijke proces nog doorlopen moet worden. Het knelpunt voor met name het realiseren van die woningen is het besluitvormingsproces in de gemeenten en de wens van velen in de raden om ervoor te zorgen dat het geen tijdelijke units zijn, maar reguliere woningen. Het zit hem vooral in het besluitvormingsproces bij de gemeenten. Het platform Opnieuw Thuis heeft al veel best practices waar men uit kan putten en men zou vanuit de VNG meer moeten stimuleren om van ideeën gebruik te maken. Los daarvan hebben wij in Noord-Holland het initiatief genomen om in het najaar een bijeenkomst voor de gemeenten te organiseren om al die best practices met elkaar te delen over op welke wijze je dat proces kunt versnellen. Even in reactie op wat er wel of niet werkt. Er is al veel.

Gedeputeerde **TALSMA**: Voorzitter, mijnheer Hietbrink heeft nog een keer gevraagd om aan te geven hoe wij de financiën rond gaan maken rond NNN. Die wil ik wederom beantwoorden, want dat hebben wij al eerder gedaan. De begrotingscyclus is zo dat wij per jaar begrotingen maken, dus wij hebben het nu over de kadernota en begroting 2017. Wij zijn verplicht om een langjarige begroting te maken, wettelijk verplicht, vijf jaar vooruit. U kunt ons niet opdragen om nu in 2016 voor over tien jaar na 2023 precies aan te geven waar alle financiën vandaan komen voor de verplichtingen die wij graag aan willen gaan. Wij kunnen wel een richting aangeven en de toezegging doen dat wij financieel proberen dat rond te maken, maar u kunt niet vragen om in 2017 met een begroting te komen voor alleen dit aspect, want dan moet u het ook vragen voor de PMI, infrastructuur en allerlei andere dingen. Ik kan u alleen toezeggen en dat heb ik al vele malen gedaan, dat wij de opdracht hebben om de financiën te vinden.

De heer **HIETBRINK** (GL): Die vraag wil ik u ook niet stellen. Ik heb een vrij concrete vraag gesteld, dat is of het tekort dat er is voor afronding van NNN, opgenomen is in het meerjarig exploitatieperspectief dat in de kaderbrief is opgenomen. Dat loopt door ook na 2022. Ik vind als je als overheid weet dat die kosten gemaakt moeten gaan worden, dat je dat in ieder geval moet opnemen in dat perspectief. Ik snap dat er allerlei haken en ogen aan zitten en dat dat ook nog kan veranderen, maar nu lijkt het een positief plaatje, terwijl het dat volgens mij niet is. Dus is het college bereid om volgend jaar als dat staatje er weer in staat, de geprognosticeerde kosten voor NNN op te nemen in het overzicht? Dat zou volgens mij moeten, want dan krijg je een reëel beeld van hoe het eruitziet.

Gedeputeerde **TALSMA**: Alleen op basis van de mogelijkheden en de financiële situatie op dat moment. Ik kan niet de garantie geven voor een sluitend plaatje volgend jaar. Wij blijven zoeken naar de financiën die horen bij dit beleid, wat wij ons voorgenomen hebben en waar wij voor getekend hebben. De vraag van de VVD die aan mijn aandacht ontsnapt was, is of er steeds meer betaald wordt voor handhaving of het lijkt erop dat wij er steeds meer voor gaan betalen. Dat is nog te bezien. Wij hebben inderdaad een paar keer meer moeten betalen dan in het verleden. Daar heb ik indertijd in de commissie een verklaring voor gegeven. Hoe zit het met de trend? Ik heb sterk de indruk dat wij daar meer voor moeten gaan betalen. Dat hangt ook samen met het feit dat de bedrijvigheid in Noord-Holland toeneemt en meer bedrijven betekent meer toezicht en handhaving, meer vergunningen. Verder zien wij dat nationale en Europese regelgeving steeds verder gaat en wij meer tijd moeten besteden aan de handhaving van die regels. Ik wil u twee voorbeelden noemen. PGS 29, u wel bekend, het hele tankverhaal. Er komen steeds meer regels voor, zeker als er een ramp ontstaat zoals bij Moerdijk. Wij hebben een steeds grotere taak voor de energiereductie waar de Omgevingsdienst regelmatig over wordt aangesproken. Verder heeft de hele decentralisatie-exercitie die het Rijk heeft doorgevoerd, er in een aantal gevallen niet voor gezorgd dat wij meer geld krijgen. In tegendeel, een aantal keren zelfs minder geld en dat is vervelend. Ik heb er al tig keer bij de staatssecretaris en de minister op aangedrongen dat dat niet goed is.

De **VOORZITTER**: GS zijn wederom over de tijd heen.

Gedeputeerde **TALSMA**: Dan nog een opmerking, ik wil mevrouw Alberts vragen om vooral niet het collegebeleid uit te leggen, want dat doen wij zelf wel, maar legt u wel de besluiten uit die wij hier democratisch met elkaar nemen.

Gedeputeerde **BOND**: Voorzitter. Aan de CU/SGP kan ik zeggen dat PRES in de uitvoeringsagenda Economie als onderdeel wordt opgenomen. Dan kunnen wij er daarop ingaan. Naar de heer Den Uyl toe, als wij gevraagd worden voor een gesprek, dan zeggen wij nooit nee, maar je kunt ook in een gesprek toelichten wat er wel en niet kan. Naar de PvdD, ik blijf bij het standpunt over het amendement. U had ook tegen die mbo-scholieren kunnen zeggen, wij zijn zo ontzettend trots dat wij hier een gedeputeerde Landbouw hebben die de erepenning heeft ontvangen van Organic Holland als het gaat om biologische voeding en de voedselketen en de marktontwikkeling daarvan. Dat had u moeten zeggen. Dan gaan wij nu naar de biologische lunch.

De **VOORZITTER**: Wij gaan eerst over tot stemming. Aan gedeputeerden Loggen en Van der Hoek zijn geen vragen gesteld. Wij beginnen met A6. Stemverklaringen?

De heer **DEN UYL** (PvdA): Wij vinden dit een sympathiek amendement, maar wij hebben begrip voor het standpunt van GS, dus wij zullen het niet steunen.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Voorzitter. Ook wij begrijpen de zorg, maar wij hebben er vooralsnog vertrouwen in dat het budget voldoende is om te zorgen voor goed openbaar vervoer in de regio.

De **VOORZITTER**: Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de leden van de fracties SP, GL, PvdD, ONH, 50plus en CU/SGP, de overige leden daartegen, zodat het amendement is verworpen. Dan A7. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties SP, GL, PvdD, de overige leden tegen, zodat het amendement is verworpen.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Ik ben voor.

De **VOORZITTER**: Mevrouw De Meij moet tot de voorstanders gerekend worden. Dan A8, versnelling biologische landbouw. Geen stemverklaringen? Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties van SP, GL, PvdD, ONH, CU/SGP, de overige leden tegen, zodat het amendement is verworpen. Motie 22. Ik heb begrepen dat de PVV een hoofdelijke stemming vraagt. Laten wij het in snel tempo afwikkelen. Ik vraag de griffier om de namen op te lezen.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Ik heb behoefte aan een stemverklaring over motie 22. Daar zijn al de nodige dingen over gezegd, ook door het college. Het is een motie die ten onrechte suggereert dat mensen die oorlogsgeweld ontvluchten, hier komen als economische vluchteling. Daarmee is het niet alleen een onjuiste motie, maar de zoveelste poging van de PVV om die mensen in een ongunstig daglicht te zetten.

De **VOORZITTER**: Nog andere stemverklaringen? Die zijn er niet.

Mevrouw **BOLT**: Ludriks: voor, Van Straaten: tegen, Kirch: tegen, Slettenhaar: tegen, Van Liere: tegen, De Meij: tegen, Klein: tegen, Kaamer van Hoegee: tegen, Rommel: tegen, Van der Sluijs: tegen, ik bedoel voor.

De **VOORZITTER**: Het is officieel tegen.

Mevrouw **BOLT**: Koning: tegen, Keur: tegen, Heijnen: tegen, De Graaf: tegen, Hoogervorst: tegen, Van Berkum: tegen, Haagsma: tegen, Alberts: tegen, Kocken: tegen, Hietbrink: tegen, Doevendans: tegen, Van Rooij: tegen, Van Langen: tegen, mw. De Groot: tegen, Jellema: tegen, Den Uyl: tegen, Struben: tegen, Yurdakul: tegen, Bakker: tegen, Bruggeman: tegen, Tijssens: tegen, Zaal: tegen, Papineau Salm: tegen, Klaassen: tegen, Van Duijn: tegen, Tekin: tegen, Weemhoff: tegen, Lagerveld: tegen, Portegijs: voor, Buijtendorp: tegen, Boelhouwer: tegen, Kaptheijns: voor, J. Kramer; tegen, De Wit: tegen, F. Kramer: tegen, Sint: tegen, De Groot: tegen, Van Raan: tegen, Leever: tegen, Strens: tegen, Bezaan: voor, Van Hooff: voor, Annaert: tegen, Vermaas: tegen, Wiesehahn: tegen.

De **VOORZITTER**: De motie is verworpen met 50 stemmen tegen en 5 stemmen voor. M23. Stemverklaringen?

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Voorzitter. Wij zijn akkoord met de meldingen van gedeputeerde Post rondom dit verhaal en de toezeggingen die zij heeft gedaan. Wij trekken de motie in.

De **VOORZITTER**: De motie is ingetrokken en maakt geen onderdeel meer uit van de beraadslagingen. Dan motie 24. Stemverklaringen?

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Ik heb een vergelijkbare opmerking. Ik heb goed naar de gedeputeerde geluisterd en ik wil hem voorlopig nog niet indienen.

De **VOORZITTER**: M24 is ingetrokken en maakt geen onderdeel meer uit van de beraadslagingen. Dan M25. Stemverklaringen?

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Mijn fractie heeft een andere prioriteitenlijst en wij zullen om die reden deze motie niet steunen.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Ik heb in mijn bijdrage aangegeven dat ik het OV-knooppuntenbeleid wil herzien. Daarom zal ik tegen deze motie stemmen.

De **VOORZITTER**: Geen andere stemverklaringen? Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties SP, GL, PVV, PvdD, 50plus, ONH, CU/SGP, de overige leden voor, zodat de motie is aangenomen. Dan de voordracht. Stemverklaringen?

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Die ligt min of meer in het verlengde van mijn vorige stemverklaring. In deze kaderbrief vinden wij niet de juiste dingen benoemd en opgenomen. Wij hebben andere prioriteiten en zullen om die reden tegenstemmen.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Ik kan daar helemaal op aansluiten. Daarom stem ik tegen.

De **VOORZITTER**: Geen andere stemverklaringen? Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties SP, GL, PVV, PvdD, 50plus, ONH, de overige leden voor, zodat de kaderbrief is aanvaard. Wij schorsen de vergadering tot 14.00 uur. De vergadering is heropend. Ik kom nog even terug op het vorige punt. Voor de zekerheid is het reglement van orde nagegaan, want het was toch een beetje vervelend voor de heer Van der Sluijs. De heer Van der Sluijs heeft voordat het volgende lid zijn stem uitbracht, zijn stem gecorrigeerd, dus de heer Van der Sluijs kan gewoon geacht worden voor de motie te hebben gestemd. Dat betekent dat die met 6 stemmen voor en 49 stemmen tegen is verworpen. Het leek mij goed om dat even helder aan te geven, want anders gaat er in de geschiedschrijving iets fout.

De heer **VAN DER SLUIJS** (PVV): Dank u wel, voorzitter, iedereen maakt weleens een foutje.

De **VOORZITTER**: Zo is het.

11. Statenvoordracht 35 Tweede actualisatie PMI 2016-2020

De heer **LEEVER** (ONH): Voorzitter. Enkele opmerkingen over een nieuw project in het PMI met de titel 'Bereikbaarheid van Den Helder'. Hoewel de omschrijving van het project niet genoemd wordt, nemen wij aan dat het hier gaat over de N9 van Alkmaar naar Den Helder. Het zou zelfs een vierbaansweg kunnen worden. In eerste instantie zijn wij blij dat dit project is opgenomen. Aan de andere kant zeggen wij: eindelijk aandacht voor de bereikbaarheid van de Noordkop van Noord-Holland. Als wij nog eens uitgebreider naar het PMI kijken, dan zien wij dat dit nieuwe project is ingebed in tientallen projecten, die allemaal gesitueerd zijn in het zuidelijke gedeelte van Noord-Holland onder het Noordzeekanaal en een stukje West-Friesland. Deze projecten lopen al jaren en honderden miljoenen zijn daarmee gemoeid. Wij denken daarbij aan de vervolgtrajecten, het aanleggen van de N201 en een achttal HOV-projecten en de Westfrisiaweg met haar deelprojecten. Dan nu eindelijk aandacht voor de N9. Er zijn inmiddels vele ongelukken gebeurd, waarvan helaas ook vele met een dodelijke afloop. Dan is dit nog maar de studiefase, daarna volgt nog planning en de realisatie. De Noordkop heeft lang, veel te lang moeten wachten op een betere verbinding. Dat heeft daardoor ook zijn effect op de economische ontwikkelingen in de kop van onze provincie. Wij steunen daar toch al diverse projecten van de provincie, het vliegveld De Kooy, de haven van Den Helder, de natte haven bij De Kooy. Dan is de bereikbaarheid ook van essentieel belang voor de continuering van die projecten. De Noordkop zit daar met smart op te wachten. Ik heb vorige week in Delfzijl de directeur van de haven van Den Helder gesproken en ook die is ervan overtuigd dat een dubbelbaans weg naar Den Helder de nodige economische input kan geven. ONH stelt daarom: ga voor de beste en meest veilige oplossing en dat is een weg met twee keer twee rijstroken op de N9. Begin met deze studiefase as soon as possible. Wij realiseren ons dat dit de meest kostbare oplossing is, maar zoals u weet is er bij de HOV-projecten in 't Gooi zonder verlies van kwaliteit wel wat geld op te halen. Meer dan 100 miljoen euro. Mijn vraag aan het college is wanneer met de studiefase van dit project wordt begonnen en hoelang deze fase handgewogen gaat duren. Planning en realisatie laten wij nog maar even rusten, maar voordat je het weet is het 2020. ONH zou het wenselijk vinden het binnen deze bestuursperiode concreet te hebben en te krijgen.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Voorzitter. Het programma Mobiliteit beslaat meer dan de helft van de totale provinciale begroting, en van de 109 projecten in het PMI gaat maar liefst 80% over auto-infrastructuur, ook wel domme infrastructuur genoemd door deze gedeputeerde. Keer op keer wordt er bezuinigd op openbaar vervoer, terwijl het college het ene na het andere overbodige en miljoenen verslindende asfaltproject verzint. En nu blijkt ook nog dat gelden die voor de verbetering van het openbaar vervoer zijn bestemd, worden misbruikt om extra asfalt voor auto's te kunnen aanleggen. Daar kan de PvdD niet mee instemmen, en daarom dienen wij het volgende amendement in om de kosten ter hoogte van ruim een half miljoen euro voor de reconstructie van de oostelijke afrit N242 met de N243-N244 in Alkmaar niet ten laste van de EXIN-H reserve voor het openbaar vervoer te doen komen, maar uit de kapitaallasten te bekostigen.

Amendement 9/27062016

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Besluiten in de voordracht:

- *Bij punt j. de volgende tekst: "Het totale bedrag komt niet ten laste van de kapitaallasten. Het project wordt financieel gedekt via het programma Quick wins doorstroming openbaar vervoer (reserve EXIN-H)." te vervangen door: "Het totale bedrag komt ten laste van de kapitaallasten";*
- *Punt 1j in de zin "Het totale bedrag komt niet ten laste van de kapitaallasten" het woord "niet" te schrappen;*
- *Het totaalbedrag Bijdragen derden van "€ 33.506.205" te vervangen door "€32.986.205";*
- *Het nettobedrag kapitaallasten PMI van "€ 4.297.000" te vervangen door "€ 4.817.000".*

Toelichting
Dit amendement regelt dat de aanpassingen van het autowegennet niet ten laste komen van budget voor openbaar vervoer. Dit amendement beoogt de bestaande reserves zo goed mogelijk en juist te benutten. De EXIN-H reserve doorstroming openbaar vervoer moet naar onze mening ingezet worden voor het openbaar vervoer. Op de betreffende locatie N242/N243/N242 zijn al vele voorzieningen getroffen om het openbaar vervoer vrije doorgang te verlenen, waaronder een aparte busbaan langs de N244 en de N242. Met de aanleg van een extra opstelstrook uit het voorstel van GS, wordt voor autoverkeer aan de oostelijke afrit een aanpassing gedaan. In de commissievergadering van 6 juni is dit punt besproken en primair gaat het hier niet om verbetering van het openbaar vervoer, maar om een verandering van het autowegennet. Om de historische reserveringen voor openbaar vervoer zoveel mogelijk te gebruiken ten behoeve van het openbaar vervoer, beoogt dit amendement om dit project, net als andere projecten uit de actualisering PMI, ten laste te doen komen van de kapitaallasten en niet uit de EXIN-H openbaar vervoer reservering

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL, SP

De **VOORZITTER**: Het amendement maakt deel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Het amendement is mede ingediend door de SP en GL.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Voorzitter. De SP-fractie kan zich in grote lijnen vinden in deze recente actualisatie van het PMI. Natuurlijk blijven wij grote moeite houden met projecten als de afslag 9 bij Heiloo en de noordelijke ontsluiting grensstreek, voorheen de Duinpolderweg. Wij zien andere projecten met wat meer voortvarendheid uitgevoerd. Zeker als de verkeersveiligheid hierbij gebaat is of als forensen en andere reizigers, die al dan niet bewust kiezen voor het openbaar vervoer, echt gaan merken dat de provincie hun belangen behartigt. Een ander onderwerp dat al uitvoerig in de commissie ter sprake is geweest, willen wij nog eens onder de aandacht brengen. Wij nemen u mee naar de geplande onderhoudswerkzaamheden aan de N236, ook wel bekend als de Franse Kampweg. Wij willen omtrent de onderhoudswerkzaamheden van

de N236 twee moties indienen. De eerste betreft het verzoek om tussen de N524 en de Nieuwe 's Gravelandseweg de rijweg naar het noorden op te schuiven, waardoor de afstand tussen de rijweg en een belendend fietspad wordt vergroot. Daardoor wordt automatisch de verkeersveiligheid vergroot. Deze oplossing is ingebracht door het Gooisch Natuurreservaat en wordt ondersteund door vele belanghebbenden en participanten op de inloopavond van 20 juni jl. in Hilversum. De motie is mede ingediend door GL, 50plus, ONH, CU/SGP.

Motie 26/27062016
Werkzaamheden Franse Kampweg (N236) tussen N524 en Nieuwe 's Gravelandseweg

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:

- *Tijdens de op 20 juni 2016 door de provincie geïnitieerde inloopavond in het wijkcentrum Hilversumse Meent de tekening is getoond en toegelicht betreffende groot onderhoud en aanbrengen van twee middensteunpunten op de Franse Kampweg (N236) tussen de N524 en de Nieuwe 's Gravelandseweg;*
- *Gezien de relatief krappe bermbreedte tussen de rijweg en het tweerichting fietspad aan de zuidzijde het Goois Natuur Reservaat (GNR) het voorstel heeft gedaan de rijweg naar het noorden op te schuiven tot aan de eigendomsgrens van de provincie Noord-Holland;*
- *er zodoende een bredere berm ontstaat tussen de zuidelijke rijstrook en het fietspad hetgeen een veiligere situatie oplevert voor zowel het tweerichting langsfietsverkeer als een betere opstelruimte tussen het fietspad en de rijweg voor het overstekende langzame verkeer.*

Overwegende dat:

- *De participanten op deze avond (bewoners, bedrijven, fietsersbond en GNR) voorstander zijn van deze door GNR ingebrachte oplossing;*
- *In de geplande werkzaamheden het cunet van de Franse Kampweg toch vernieuwd zou moeten worden.*

Besluiten GS te verzoeken:

1. *Deze aanpassing op het huidige ontwerp uit te werken en*
2. *Voor de eventuele meerkosten dekking te vinden in het PMI-budget en*
3. *Bij het maken van het bestek in de zomer van 2016 deze aanpassing mee te nemen*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties SP, GL, 50plus, ONH, CU/SGP

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Wij luisterden in de commissie naar een inspreker die sprak namens bewoners in de directe omgeving van het onderhoudsgebied. Hij vroeg zich af waarom er

niet of nauwelijks met de bewoners is gesproken over de plannen. Overleg met de burger, samenwerking met de burger, het informeren van de burger, dat vinden wij toch zo belangrijk? Gelukkig vindt er in veel gevallen wel overleg plaats, maar in dit geval vinden wij dat de provincie toch steken heeft laten vallen. Natuurlijk zouden wij de ambtenaren die plannen ontwerpen en uitwerken, zeker willen betitelen als deskundig, maar een grote deskundigheid ligt op een ander vlak zeker bij de omwonenden en gebruikers van een weg. Omdat de start van de uitvoering van de tweede fase N236 nog even op zich laat wachten, lijkt hier nog voldoende tijd voor overleg en participatie. Dat maakt ruimte voor de uitvoering van de volgende motie.

Motie 27/27062016
Pilot gebiedsatelier 2e fase verbetering N236 tussen Nieuwe 's Gravelandseweg en Loodijk

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:

- *Tijdens de op 20 juni 2016 door de provincie geïnitieerde inloopavond in het wijkcentrum Hilversumse Meent is gemeld dat er voor de N236 tussen Nieuwe 's Gravelandseweg en Loodijk op grond van ongevallengegevens geen noodzaak is om deze weg te reconstrueren;*
- *Er uit dien hoofde voor de N236 alleen sprake is van groot onderhoud;*
- *De langzaam verkeersdeelnemer de verkeerssituatie op dit deel van de N236 als zeer gevaarlijk beschouwt bij de diverse kruispunten;*
- *Alle aanwezigen bij de inloopbijeenkomst hebben aangegeven dat ze in een zo vroeg mogelijk stadium bij de planontwikkeling betrokken willen worden;*
- *Gebleken is dat aanwezigen waardevolle ideeën hebben voor verdere verbetering van de verkeersveiligheid;*
- *Zij op de hoogte zijn van de aanbevelingen (participatieladder) van de VNG en de Nationale Ombudsman;*
- *De CdK in zijn nieuwjaarstoespraak aangeeft dat er aanleiding is voor een grondige discussie over de toekomstige inrichting van ons democratisch bestel;*
- *De CdK ook aangeeft dat het nodig is dat mensen vanaf het begin in politieke besluitvormingsprocessen worden meegenomen en in de gelegenheid worden gesteld invloed uit te oefenen met experimentele vormen van democratie;*
- *Zij het gestelde van de CdK inzake een gebiedsatelier van harte ondersteunen.*

Overwegende dat:

- *De start van de uitvoering van de 2e fase N236 eerst eind 2017/begin 2018 is voorzien en er dus voldoende tijd is voor overleg en participatie;*
- *Het van belang is alle betrokkenen in een zo vroeg mogelijk stadium in de aanvangsfase van de start van het project te informeren en daarna in de initiatieffase, studiefase en voorbereidingsfase te betrekken;*
- *Daarvoor een gebiedsatelier een goede participatievorm is.*

Besluiten GS te verzoeken:

1. *Zo spoedig mogelijk als pilot een 'gebiedsatelier N236 2e fase' vóór de aanbesteding van dit deel van de weg te starten;*
2. *Daartoe in overleg met betrokkenen een stappenplan te maken en*
3. *De leden van de Commissie Mobiliteit en Financiën over het stappenplan alsmede de bereikte resultaten te informeren*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties SP, GL, PvdD, 50plus, ONH, CU/SGP

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **VAN BERKUM** (GL): Voorzitter, ik ga kort drie punten aanstippen. Allereerst de motie die wij samen indienen met de PvdD. Het is voor ons niet meer dan redelijk dat geld voor openbaar vervoer en voor verbetering van de infrastructuur voor openbaar vervoer ook daarvoor wordt gebruikt. Ik roep iedereen op om dat te gaan steunen. Ik wil stilstaan bij de motie over de Franse Kampweg die breed ingediend is vanuit de oppositie, want dit is een bijzondere vorm van burgerparticipatie waar veel input en veel betrokken burgers in deze omgeving mee bezig zijn geweest. Ik wil deze mensen feliciteren met hun inzet en ik hoop dat wij dit signaal serieus nemen. Dit is niet iets wat wij bedacht hebben, maar dit komt duidelijk ook uit deze regio. Tot slot is er door de heer Leever verwezen naar een verdubbeling van de weg naar Den Helder. U zult zich kunnen voorstellen dat wij grote behoefte hebben aan een verbreding van het spoor daar. Volgens mij moeten wij dat als eerste doen voordat wij de weg gaan verbreden. Volgens mij is daar veel minder behoefte aan.

De **VOORZITTER**: Toen was ook de oppositie weer verdeeld.

De heer **TIJSSENS** (D66): Voorzitter. Vandaag hebben wij weer een actualisatie van het PMI en als die Franse Kampweg de gemoederen niet zo had beziggehouden, had dat wellicht bij hamerslag kunnen plaatsvinden, hoewel de weg naar Den Helder ook een bijzondere is. Het gaat altijd over veel geld, het is fors materieel, maar gelukkig is het bedrag van bijna 40 miljoen euro waarvoor wij vandaag krediet voteren, voor een groot deel afkomstig van bijdragen van derden. Dit betekent dat er niet zoveel extra kapitaallasten bijkomen. Ook goed nieuws voor de Noordkop. Die verbetering daar van de provinciale weg en dan kijk ik toch even naar de gedeputeerde, hebben wij het nu over de provinciale weg of gaat het over de Rijksweg? Dat is iets waar wij later nog over moeten praten met elkaar. Het is al heel lang een knelpunt in de strategie van Noord-Holland en wat dat betreft kunnen wij de studie van harte ondersteunen. Dan de N236, de Franse Kampweg. Wij delen met u het belang voorzitter, dat wij hechten aan die participatie. Ook nu zien wij dat de omwonenden die positief kritisch in dat proces zijn gestapt, het gevoel hebben dat zij te laat zijn. Die procedures zijn doorlopen, maar er is nog steeds zorg. Met wat wij nu weten, lijken er ook mogelijkheden op te doemen. Bij het groot onderhoud is er wellicht nog een grotere verbetering voor de veiligheid mogelijk op het moment dat de uitgestoken hand van het GNR – een goede buur – aangenomen wordt. Ik verwacht dat de gedeputeerde op dit detail ingaat, een

belangrijk detail, want veiligheid is altijd belangrijk, en ik hoop ook dat hij met een toezegging kan komen om duidelijk te maken dat hier nog naar gekeken gaat worden en dat wij de kans die er nu ligt bij het groot onderhoud, niet gaan missen.

Mevrouw **VAN DUIJN** (PvdA): In het PMI staat een aantal mooie openbaar vervoers- en fietsprojecten. De PvdA vindt het belangrijk dat hiervoor voldoende geld beschikbaar is en blijft. Wij gaan ook akkoord met hetgeen voorligt, waarbij wij nadrukkelijk aandacht vragen voor het volgende. Bij de bespreking van de PMI in de commissie is er veel aandacht geweest voor de N236, de Franse Kampweg nabij 's Graveland. Wij zijn dankbaar dat een aantal betrokken bewoners ons actief van informatie heeft voorzien. Dit zijn mensen die hart hebben voor hun omgeving, zich inzetten voor de veiligheid van ouderen op de fiets, scholieren en andere kwetsbare weggebruikers en hier vanaf 2012 op een constructieve manier bij betrokken zijn. Afgelopen week schreef de gedeputeerde in haar blog – wat mij geraakt heeft – haar waardering voor deze betrokkenheid uit. Vervolgens ging de gedeputeerde ook in op de meerwaarde van burgerparticipatie en het belang van vroegtijdig betrekken. Met iemand om tafel gaan en met elkaar praten in plaats van elkaar via sociale media uitschelden. Ik wil graag ingaan op de uitnodiging van de gedeputeerde die zij in haar blog doet. Bij deel 2 van het grote onderhoud van de emotioneel beladen Franse Kampweg is goede burgerparticipatie van groot belang. Wij zijn blij met de toezegging die tijdens de informatiebijeenkomst van afgelopen maandag door de provincie gedaan is, dat zij samen met alle betrokkenen gaat kijken hoe de participatie het beste vorm kan krijgen. Daarnaast moeten er vooral voor de kwetsbare weggebruiker veilige oversteekplaatsen zijn. Wij vragen GS om te komen met een duidelijk plan voor alle betrokkenen, waarbij aandacht is voor burgerparticipatie en veiligheid. Het zou mooi zijn als zo snel mogelijk helder is wat de randvoorwaarden zijn, hoeveel geld er beschikbaar is en welke vormen van burgerparticipatie wanneer kunnen plaatsvinden. Op zo'n manier kunnen wij samen verder. Kennis is macht, maar kennis delen is kracht. Zo kunnen wij met oprechte passie Nood-Holland een stukje beter maken.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Begrijp ik goed dat u de strekking van de motie die ik heb voorgelezen, ondersteunt bij de vorming van een gebiedsatelier als pilot voor dit project?

Mevrouw **VAN DUIJN** (PvdA): Inhoudelijk ondersteunen wij het, maar wij kunnen de motie nu nog niet daadwerkelijk steunen, omdat wij eerst willen afwachten welke participatievorm het beste is. De provincie heeft nu een toezegging gedaan met burgers in gesprek te gaan over welke participatievorm het beste is en dat willen wij eerst afwachten.

De heer **HOOGERVORST** (SP): In gesprek vind ik dan toch wat minder van belang dan dat je begint met het opzetten van een vorm van overleg, gesprek, inspraak, noem maar op.

Mevrouw **VAN DUIJN** (PvdA): Absoluut, maar het gaat erom dat een gebiedsatelier een vorm is, maar is dat de beste vorm, wat willen de bewoners zelf het liefst. Niet alleen de bewoners maar er zijn meerdere stakeholders bij betrokken. Dat dit een kans is die gegeven moet worden, is absoluut waar.

De heer **VAN BERKUM** (GL): Ik ga in op uw opmerking dat u de motie inhoudelijk steunt, maar dat u hem toch mogelijk niet gaat steunen. Als u hem inhoudelijk steunt, dan bent u het daar toch mee eens of betekent het inhoudelijk steunen iets anders in uw optiek?

Mevrouw **VAN DUIJN** (PvdA): Inhoudelijk steunen betekent dat er absoluut meer ruimte moet komen voor participatie en afgelopen maandag heeft de provincie toegezegd dat zij in gesprek gaat met bewoners om te kijken welke vorm het beste van toepassing is voor alle betrokkenen. Die toezegging ligt daar en daarom hebben wij er vertrouwen in dat die verder ook de motie gaat invullen en of het een gebiedsatelier is of een andere manier, dat betrokkenen gehoord moeten worden lijkt mij duidelijk hier voor iedereen.

De heer **VAN BERKUM** (GL): U hebt net gezegd dat u de motie inhoudelijk steunt, niet de gedachte. Vandaag heeft u aangegeven dat u dat blijkbaar niet doet en ik vraag me af wat het verschil tussen die twee is, want volgens mij betekent dat dat de enige conclusie is dat u mee kunt gaan.

Mevrouw **VAN DUIJN** (PvdA): Dank je dat je de ervaring deelt met mij en ik steun de gedachte van de motie.

De **VOORZITTER**: Volgens mij is het helder.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter. De heer Leever zegt over de bereikbaarheid van Den Helder dat het over de N9 gaat, maar dat weet ik nog niet precies. Wij hebben heel expliciet in het coalitieakkoord niet opgenomen dat het zou gaan over de N9 of de N99, maar dat het gaat om de bereikbaarheid van Den Helder. Het zou kunnen zijn dat het een goede oplossing is om de N9 te verbeteren. Het zou ook kunnen zijn dat de oplossing is om de N99 te verbeteren. Het zou ook kunnen zijn dat er een derde optie mogelijk is. Dat is precies waar het onderzoek dat deze zomer begint, antwoord op moet geven met inachtneming van de onderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd. U zegt dat er allerlei projecten in het zuiden van Noord-Holland zijn en vrij weinig in het noorden. Het enige wat ik u kan voorhouden, is dat wij een investeringsstrategie hebben opgesteld, waarbij alle wegen van de provincie op een drietal aspecten gecategoriseerd zijn en dat naar aanleiding van die categorisering er ook een prioritering volgt in technische zin. Die investeringsstrategie is in feite de meetlat waarlangs wij investeringsprojecten leggen. Nu zijn die N9 en N99 geen provinciale wegen, dus die komen in onze investeringsstrategie niet voor. Dat neemt niet weg dat wij wel het onderzoek gaan verrichten en dat voor de overige wegen die prioritering geldt, waar uw Staten mee akkoord zijn gegaan. Ik weet ook nog niet of ik het met u eens ben dat de beste en meest veilige oplossing de twee maal twee verbinding van de N9 is. Dat is een Rijksweg, daar gaan wij niet over, maar het zou kunnen zijn dat de uitkomst is dat je daar iets zou moeten doen. Op dit moment wil ik dat nog in het midden houden. Vervolgens zegt u dat je daar de HOV-gelden voor kunt inzetten. Daar ga ik niet over als gedeputeerde. Destijds hebben wij heel expliciet afgesproken dat datgene wat beschikbaar is voor openbaar vervoer, niet

ingezet wordt voor weginfrastructuur en omgekeerd, als het gaat om TWIN-H en EXIN-H gelden. Het zijn altijd uw Staten die bepalen of ergens geld voor ter beschikking wordt gesteld of niet.

De heer **LEEVER** (ONH): De ring om Alkmaar wordt als zodanig al opgewaardeerd. Dan krijg je een stuk vanaf de N9 tot aan Den Helder, de N99 en dat stuk is een provinciale weg.

Gedeputeerde **POST**: Nee, dat is niet het geval. De westelijke Randweg Alkmaar vanaf Kooyplein de N9 tot aan Den Helder is een Rijksweg. Ook de N99 van Den Oever naar Den Helder is een Rijksweg. Voor de toekomst, N-wegen onder de honderd zijn Rijkswegen en wegen boven de honderd zijn van de provincie. Daar zijn een paar uitzonderingen op en dat is de N200, want dat is dan weer een Rijksweg. De N50 is dan weer een provinciale weg. In de regel is een N-weg onder de honderd een Rijksweg.

De heer **LEEVER** (ONH): Ik kom nog terug op de budgetten, zoals u aangaf. Als wij vragen om een bepaalde aanpassing op infrastructureel gebied, dan zegt u, zoek daar maar een fonds voor. Dat heb ik u aangereikt met de HOV en 't Gooi. Ik heb nog schriftelijke vragen te goed van het college die ik ook in de commissie heb gesteld. Als het project in 't Gooi niet doorgaat, dan ligt er een budget van 120 miljoen euro en die onzekerheid is er nog steeds. Ik heb begrepen dat dat project inmiddels over twee jaar pas wellicht doorgang gaat vinden.

Gedeputeerde **POST**: Ik ga niet in op alsdan vragen. Nogmaals, uw Staten hebben het budgetrecht. Dat betekent dat ik niet ga over de inzet van een HOV-budget, daarvoor zult u uw mede-Statenleden moeten overtuigen en niet deze gedeputeerde. Vooralsnog ben ik bezig met de uitvoering van de HOV in 't Gooi. Mevrouw Vermaas heeft een opmerking gemaakt dat van de 109 projecten 80% over wegen gaat en dat de overige 20% maar openbaar vervoer is. Ik maak haar erop attent dat dat per saldo betekent dat 100% gaat over het openbaar vervoer, want bussen rijden ook op wegen. Die hobbelen niet over een fietspad en auto's rijden niet op een busbaan. Dat betekent dus dat alle projecten over het openbaar vervoer gaan en slechts 80% over auto's. Over het amendement dat is ingediend, kan ik alleen maar zeggen dat ik dat ontraad. Ook hier geldt dat de bus gebruik maakt van deze afslag en dat betekent dat deze afslag bijdraagt aan de verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Is het niet zo dat er enkele jaren geleden een vrije busbaan is aangelegd op dit traject voor deze bus?

Gedeputeerde **POST**: Bij mijn weten is er geen aparte busbaan langs de N244.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Volgens Google Maps wel. Dat is precies waar onze verbazing vandaan komt. Er is een vrije busbaan, er wordt een extra oostelijke afslag gemaakt.

Gedeputeerde **POST**: Er is een vrije busbaan langs de N247 en N235, maar niet langs de N244.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Ook hier is duidelijk te zien dat de bus een apart traject volgt. Dus die oostelijke afrit gaat eigenlijk gewoon over auto's. Heeft u concrete informatie over hoeveel minuten dit voor het openbaar vervoer gaat schelen?

Gedeputeerde **POST**: Ik zal het voor de zekerheid nog nagaan, maar ik weet 99,99% zeker dat er op dit traject geen vrije busbaan is, want daar hebben wij nooit geld in gestoken. Ik kijk even, wie zou nou de nestor in deze zaal zijn? Mevrouw Boelhouwer zou moeten weten of er een vrije busbaan langs de N244 is. Wij zijn nu bezig met aanpassingen aan de 244, maar dat is een stuk verderop. Daar is echt geen vrije busbaan.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Hoeveel minuten gaat dit het openbaar vervoer opleveren?

Gedeputeerde **POST**: Ik had het prettig gevonden als mevrouw Vermaas deze technische vraag iets eerder had gesteld. Dit is niet iets wat ik op mijn geschreven vragenpapiertje bij de hand heb, maar als u dat graag wilt weten, dan ga ik dat voor u na. Dit neemt niet weg dat ik uw amendement ontraad.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Wij hebben u dit amendement van tevoren doen toekomen, dus dit is een vraag die u had kunnen voorzien.

Gedeputeerde **POST**: Ik heb niet kunnen voorzien op grond van het amendement dat u vragen ging stellen over de tijdwinst in minuten.

De **VOORZITTER**: Die vragen kunnen ook in de commissie gesteld worden.

Gedeputeerde **POST**: Dat was precies de portee van mijn opmerking. De heer Hoogervorst zegt dat u graag bepaalde projecten naar voren wilt halen. Ik heb niet concreet van u gehoord over welke projecten dat ging. Het was geen vraag, maar een opmerking. U heeft een motie ingediend met het verzoek om de N236 tussen de N524 en de rotonde bij de Nieuwe 's Gravelandseweg iets naar het noorden te verplaatsen. Ik ben op dit moment aan het onderzoeken of dat kan. Wij weten dat er aan de noordkant van deze weg een waterleiding loopt en zoals u weet, mogen kabels en leidingen niet onder asfalt komen te liggen. Dat betekent dat je als je die weg naar het noorden wilt verplaatsen, er tegelijkertijd een waterleiding verplaatst moet worden en dat loopt in de ettelijke miljoenen. Ik vind het wat te veel van het goede om dat bij het groot onderhoud mee te nemen. De bereidheid om de weg zover mogelijk naar het noorden op te schuiven zonder dat wij die kabels en leidingen moeten verleggen, met alle plezier willen wij daarnaar kijken. Hoe beter het wordt, hoe makkelijker het is. U vraagt waarom er niet of nauwelijks gesproken is met de inwoners. Dat is niet het geval, er is wel degelijk veel gesproken met de inwoners en ook met degene die voor u de motie heeft geschreven, de heer Eendenburg. Die heeft regelmatig met ons als provincie contact gehad over zijn ideeën. Als je kijkt naar die categorisering, zoals ik die net aangaf in de richting van de heer Leever, hoe prioriteren wij onze wegen, dan is de N236 objectief gezien – en ik weet hoe zeer dit verkeerd geïnterpreteerd kan worden, maar ik zeg het toch – een van de veiligste wegen in de provincie Noord-Holland. Als het gaat om de tweede

motie, dan heb ik daar wel een beetje moeite mee, omdat u wilt dat wij daarvoor een gebiedsatelier opstarten. Daar gaat u op de stoel van ons college zitten in mijn beleving. De manier waarop wij inspraak of overleg met de omgeving vormgeven, is echt een uitvoeringskwestie en dat is een zaak van GS. Dat neemt niet weg dat ik alle bereidheid heb om te overleggen met de buurt en bij het eerste stuk is dat ook gebeurd. Wij hebben met de Fietsersbond, de buren en aanwonenden overlegd. Dat overleg vindt heus plaats. Voor wat betreft het tweede stuk, tussen de afslag naar 's Graveland en de Nieuwe 's Gravelandseweg, hebben wij iets meer tijd, omdat die meegenomen gaat worden in het gebiedscontract. Dat is bij het eerste stuk tussen de 524 en die rotonde Nieuwe 's Gravelandseweg ingewikkelder, omdat die zo slecht is. Die moet er op zo kort mogelijke termijn uit en vernieuwd worden, anders gaat die problemen opleveren. Voor het tweede stuk hebben wij iets meer tijd, dus ik ben met alle plezier bereid om te overleggen, dat heb ik ook in de commissie aangegeven. De wijze waarop wij dat doen, is echt aan het college. Of dat een informatieavond of rondetafelgesprek of keukentafelgesprek of klankbordgroep is, dat is voorbehouden aan ons college. Ik wil wel aangeven dat wij voor het groot onderhoud beperkt budget hebben. Dat betekent dat de maatregelen die wij kunnen nemen, beperkt van omvang zijn. Dat betekent dus niet dat er hele grote meeslepende uitgebreide ontwikkelsessies gaan plaatsvinden, want dat is niet de portee van de werkzaamheden die wij gaan verrichten bij de N236. Daar gaat het echt om groot onderhoud. Volgens mij heb ik daarmee ook de opmerkingen van de heer Van Berkum geadresseerd.

De **VOORZITTER**: Het college is ook door de tijd heen.

Gedeputeerde **POST**: De toezegging richting D66 heb ik al gedaan, dat wij ernaar kijken. Dan ben ik volgens mij rond.

De heer **VAN BERKUM** (GL): Ik zou graag willen weten of de gedeputeerde mijn wens deelt dat het spoor naar Den Helder verdubbeld wordt. Daar heb ik eerder een opmerking over gemaakt.

Gedeputeerde **POST**: Ik ga niet over de spoorlijnen in dit land, dat is het Ministerie van I&M. In mijn beleving is het niet zo dat op het stuk tussen Alkmaar en Den Helder voor wat betreft de intensiteiten, er problemen zijn, omdat het spoor te krap zou zijn.

De heer **TIJSSENS** (D66): Voorzitter. Als er een toezegging gedaan kan worden en die kan niet worden afgerond omwille van de spreektijd, dan trek ik graag de stoute schoenen aan om u te vragen dat te expliciteren. Op het moment dat wij daarover een onderzoekje inlassen, heeft u dan ook de indruk dat daar mogelijkheden zijn die u als provincie nog over het hoofd gezien heeft?

Gedeputeerde **POST**: De heer Tijssens moet mij aangeven over welk onderwerp hij het heeft, want ik ben niet helemaal aangehaakt waar hij een onderzoekje op wil.

De heer **TIJSSENS** (D66): Ik heb één concrete toezegging aan u gevraagd en dat ging over de veiligheidssituatie van de Franse Kampweg. U verwees er net zelf naar. U zegt dat u daar met alle

liefde naar wilt kijken. Een informatieavond is ook wat anders dan een gebiedsatelier, dat zijn wij ook met elkaar eens. Er even naar kijken betekent ook iets anders dan een sprankje hoop geven dat die veiligheidssituatie nog verbeterd kan worden, bijvoorbeeld door de uitgestoken hand van het Goois Natuurreservaat.

Gedeputeerde **POST**: Het probleem zit niet bij de uitgestoken hand van het Goois Natuurreservaat. Wij hebben overigens eerder met hen gesproken over de verwerving van de grond, maar de tegenprestatie die daarvoor geleverd moest worden, was dat wij een groot stuk infrastructuur moesten aanleggen op het terrein van het Goois Natuurreservaat en daar hebben wij toen van afgezien. An sich is de beheergrens van de provincie Noord-Holland voldoende om de weg naar het noorden te schuiven. Dan heb ik het over het eerste stuk van Bussum tot aan de rotonde Nieuwe 's Gravelandseweg. Daar kunnen wij nog iets naar het noorden opschuiven, maar daar ligt dus een leiding. Als wij die er helemaal uit moeten slopen en verleggen, dan praten wij niet over een paar ton, dan praten wij over miljoenen om die leiding te verleggen. Ik wil kijken hoever wij kunnen opschuiven, maar verder dan die leiding gaat dat waarschijnlijk niet worden. Bij het tweede stuk wil ik met alle plezier overleggen. Ik zou het plezierig vinden als wij onze eigen verantwoordelijkheden houden en dat u mij meegeeft dat u participatie van belang vindt, heb ik zojuist onderschreven, maar de vorm waarin wil ik graag bij het college laten.

Tweede termijn

De heer **LEEVER** (ONH): Voorzitter. Waar het mij om gaat, is dat wat in het PMI aangegeven staat met betrekking tot de studiefase over de wegen naar de Noordkop toe, wij een studie gaan verrichten over Rijkswegen. Dat verbaast mij eigenlijk in die zin dat er wellicht andere oplossingen zijn te bedenken. Ik zou graag van de gedeputeerde willen horen aan welke provinciale wegen er dan wel gedacht wordt. Ten tweede wil ik aan mijn collega van GL meegeven bij de opmerking, graag het spoor dubbelbaans. Ik kan u zeggen dat de lijn vanaf Alkmaar tot aan Schagen dubbelbaans is, het gaat alleen om het laatste stukje.

Mevrouw **VERMAAS** (PvdD): Voorzitter. Dank aan de gedeputeerde voor de reactie op ons amendement. Ik vind het jammer dat GS niet kunnen aangeven op welke wijze dit project bijdraagt aan een verbetering voor het openbaar vervoer. Wij hebben daar in de commissie ook aandacht voor gevraagd en toen is er ook geen antwoord gekomen en dat is teleurstellend. Het gaat om een investering van een half miljoen euro. Dat is veel geld, zeker als je bedenkt dat de gehele reserve waar dat geld uitkomt, 7 miljoen euro bedraagt. Dat is een heel groot deel van deze reserve die specifiek is bedoeld voor verbeteringen voor het openbaar vervoer en dat is jammer dat het nu dus toch naar een asfaltproject gaat. Gelukkig kunnen wij als Staten omdat wij budgetrecht hebben, daar verandering in brengen en ik zou dat daarom iedereen van harte willen aanbevelen.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Voorzitter. Mijn tweede termijn wil ik splitsen in het deel dat min of meer gaat over de motie "verleggen van de rijweg". Ik ben blij met de woorden van de gedeputeerde dat zij altijd bereid is om te kijken of het mogelijk is de rijweg iets noordelijker aan

te leggen. Wij begrijpen ook dat dat problemen kan opleveren, niet alleen praktisch maar ook financieel met de waterleiding die daar ligt. Toch willen wij de motie graag handhaven, want daarmee hebben wij de zekerheid dat dat proces van onderzoek ook in gang wordt gezet. Mocht nou blijken dat het veel te duur is om zo'n waterleiding te verleggen, dan spreken wij verder. Dan het deel over het in de motie genoemde gebiedsatelier. De heer Tijssens zei net al dat het wezenlijk iets anders is dan een inloopavond, inspraakavond of geef het maar een naam. Wij willen echt de motie handhaven, omdat wij het belangrijk vinden dat de bewoners en belanghebbenden samen met de provincie de kansen en mogelijkheden pakken om tot een goed gesprek te komen en tot goede plannen. Natuurlijk snappen wij dat het niet zou betekenen dat alle ideeën en plannen van de bewoners gehonoreerd kunnen worden. Ik vind het wat dat betreft ook jammer dat mevrouw Post meteen met die opmerking komt, want dat geeft meteen al een beperking aan het gesprek dat eventueel plaats gaat vinden. Als zij aangeeft grote waardering te hebben voor de betrokkenheid, dan zou zij deze motie moeten steunen. Dat gebiedsatelier is inderdaad een idee dat in de motie wordt genoemd, en de uitvoerders mogen natuurlijk zelf bepalen op welke manier zij de bewoners inspraak geven. Nogmaals, het is een idee en volgens mij mogen wij als Staten wel degelijk met ideeën komen. Richt met elkaar, de provincie en bewoners en belanghebbenden, die pilot goed in en voed elkaar met ideeën, met plannen en wensen, maar ook met bezwaren. Ik zou zeggen, pak deze kans want het resultaat zal ernaar zijn.

Mevrouw **VAN DUIJN** (PvdA): Kan de gedeputeerde een inschatting geven van de termijnen voor burgerparticipatie en veiligheid?

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter. Ik zit een beetje met die laatste vraag, een inschatting te maken voor de burgerparticipatie. Dat gaat volgens mij over het onderwerp dat in de motie van de SP vervat is onder nummer 27. Dat is het tweede stuk, het middenstuk in feite, vanaf de rotonde tot aan de afslag 's Gravenland. Daar wordt het meegenomen in het gebiedscontract. De uitvoering ligt rond 2018 in de planning. Daarom zeg ik ook dat wij daar nog even tijd hebben en heb je wat meer mogelijkheden om verder met de omgeving daarover de ideeën te wisselen. Voor wat betreft het eerste stuk tussen de 524 en de rotonde Nieuwe 's Gravelandseweg zit het ingewikkelder in elkaar, omdat naar aanleiding van het dodelijke ongeval dat daar heeft plaatsgevonden, u mij in de commissie tot enorme spoed heeft gemaand om nog dit jaar de schop in de grond te steken. Dat betekent dat wij alles op alles hebben gezet om ervoor te zorgen dat wij die planning zouden halen. Sterker nog, er zijn plannen naar achteren geschoven om ervoor te zorgen dat er ruimte ontstond om in 2016 de schop in de grond te kunnen hebben. Daar heb ik dus gewoon minder tijd, maar wij kijken wel naar in hoeverre wij de noordelijke grens van de weg zoveel mogelijk op kunnen schuiven naar de grens van ons beheergebied met inachtneming van de liggende kabels en leidingen, want nogmaals, die gaan wij niet verleggen. De heer Leever vraagt of er een studie wordt gedaan naar Rijkswegen en aan welke provinciale wegen er wordt gedacht. Volgens mij heb ik heel nadrukkelijk aangegeven dat wij kijken naar de bereikbaarheid van Den Helder in brede zin. Ik heb gezegd dat het zou kunnen zijn dat dat betekent dat je iets moet doen aan de N9. Het zou ook kunnen betekenen dat je iets moet doen aan de N99. Het zou kunnen zijn dat je iets totaal nieuws moet doen. Wat het gaat worden, weet

ik niet. Dat betekent geen studie naar Rijkswegen, maar een studie naar de bereikbaarheid van Den Helder. Dat kan als uitkomst hebben dat je iets zou moeten doen met een Rijksweg en op het moment dat dat de uitkomst zou zijn, dan lijkt het mij logisch dat wij met de beheerder van die weg in overleg gaan treden. De SP zegt motie 26 te willen handhaven, die gaat over het aanpassen van. Op het moment dat u de motie handhaaft, dan ontkom ik er niet aan. Ik had gehoopt met de toezegging die ik deed om te kijken hoever wij hem naar het noorden kunnen opschuiven, er netjes uit zouden komen. Als dat niet het geval is, dan moet ik de motie ontraden, want ik heb geen enkel besef waar ik mij financieel aan committeer en u ook niet. Ik kan u niet op voorhand aangeven dat een dergelijke aanpassing uit het PMI te dekken zou zijn. Bovendien zou ik dan graag willen dat er een concreet amendement op het PMI zou worden ingediend en dat is dit niet. Dus moet ik de motie ontraden, want er zit geen financiële dekking achter. Ten aanzien van motie 27 herhaal ik wat ik eerder heb gezegd. Volgens mij kunnen wij prima in gesprek met de omgeving zonder dat u ons de opdracht geeft tot een gebiedsatelier. Ik wil graag de vrijheid houden om maatwerk te leveren, daar waar dat nuttig en nodig is. Ik wil graag op een goede manier met de omgeving komen tot een nette uitwerking van dit stuk van de N236, zonder dat u opdraagt op welke manier de uitvoering moet worden vormgegeven. Dat is het onderscheid dat tussen uw Staten en ons college gemaakt wordt.

De **VOORZITTER**: Even een vraag aan de gedeputeerde, er moeten ook geen tegenstellingen zijn die er niet hoeven te zijn. Als wij daar nou eens van maken, zo spoedig mogelijk een pilot burgerparticipatie N236 tweede fase? Dan laat je het voertuig weg en dan geef je de achterliggende gedachte aan.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter. Ik vind dat prima, maar dat moeten wij ons met elkaar realiseren dat de marges waarbinnen die burgerparticipatie kan optreden, beperkt zijn. Het is niet zo en ik wil daar klip en klaar over zijn, dat je in het kader van het onderhoud een heel gebiedsontwikkelingsproces, planontwikkelingsproces op gang helpt. Dat is wel de suggestie die in de motie besloten ligt. Dat is niet aan de orde, het gaat over groot onderhoud met beperkte mogelijkheden tot verbetering. Daar hebben wij het over en daar wil ik geen enkel misverstand over laten bestaan. Op het moment dat je zegt, burgerparticipatie gebiedsateliers, dan lijkt het erop in ieder geval in de richting van de omgeving, dat wij daar een heel stuk weg volledig op de schop gaan nemen wat er volledig anders uit komt te zien en dat is niet aan de orde.

De **VOORZITTER**: Maar die kaders geef je toch van tevoren aan het proces mee. Ik probeer enige consensus te bereiken.

Gedeputeerde **POST**: Er wordt gezegd dat er heel veel ideeën zijn. Ik wil nogmaals aangeven dat het hier gaat om groot onderhoud met beperkte mogelijkheden tot verbetering en dat is echt iets anders.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Ik wil graag even schorsen nadat u even uw laatste opmerking heeft herhaald over het gebiedsatelier. Dat heb ik niet helemaal goed gehoord.

De **VOORZITTER**: Ik wil het nog wel een keer voorlezen. Het is allemaal niet zo ingewikkeld als wij daarmee een schorsing kunnen voorkomen: "Zo spoedig mogelijk een pilot burgerparticipatie N236 tweede fase voor de aanbesteding van dit deel van de weg te starten."

De heer **HOOGERVORST** (SP): Dank u wel, voorzitter, maar ik wil evengoed nog schorsen, maar dat gaat over de andere motie.

De heer **TIJSSENS** (D66): Mijn fractie heeft geen behoefte aan een schorsing en ik denk dat mevrouw Post een punt heeft als ze zegt dat een gebiedsatelier in deze fase nog een te groot middel is en valse verwachtingen wekt. Maar wij hebben goed opgelet bij die participatie en in het participatieproces hebben wij heel sterk de indruk gekregen dat de provincie bepaalde mogelijkheden met het Goois Natuurreservaat en omwonenden nog niet zo goed heeft afgetast. Die toezegging werd niet helder, omdat u het alleen maar heeft over een noordelijke variant.

Gedeputeerde **POST**: Dat gaat over een ander deel. Dat stuk gaat over burgerparticipatie en dat gaat over deel 2. Het stuk met het GNR gaat over deel 1. Wij hebben gesproken met GNR over verwerving van grond van GNR, maar nogmaals, dat heeft alleen zin op het moment dat je zeker weet dat er in de eigen grond, het eigen beheersgebied geen grote kabels en leidingen liggen. Die liggen er wel, dus het heeft geen zin om grond van het GNR aan die kant te gaan verwerven, omdat wij alsnog zitten met die kabels en leidingen. Dat is het punt.

De **VOORZITTER**: Ik dank de gedeputeerde voor haar beantwoording. Er bestaat behoefte om even vijf minuten te schorsen. Als het sneller kan, dan doen we het sneller. Ik heropen de vergadering. Aan de orde is de stemming over het amendement en de moties.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Voorzitter. Motie 26 is de motie over het verplaatsen van de rijweg richting het noorden. Die trekken wij in na beraad, maar wel met de opmerking dat wij blij zijn met de toezegging van mevrouw Post dat zij de mogelijkheden gaat onderzoeken. Ik hoop ook dat zij de garantie kan geven dat wij gaan terug horen wat de mogelijkheden en gevolgen zijn en het liefst zo snel mogelijk. Wij willen u niet een tijdstip meegeven, maar kunnen wij zeggen voor de winter? Oktober?

Gedeputeerde **POST**: Het antwoord op beide vragen is ja en 'zo snel mogelijk' zal zijn ergens direct na het zomerreces.

De **VOORZITTER**: Motie 26 is ingetrokken.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Dat is helemaal fantastisch. Dan motie 27. Met dank aan de voorzitter, want die heeft ons op een goed spoor gezet met daarbij de vraag, zullen wij het voortaan de motie Remkes noemen, maar dat willen wij u niet gunnen of aandoen, dat mag u zelf invullen. Motie 27 handhaven wij met die opmerking dat wij de term 'gebiedsatelier N236 tweede fase' wijzigen in 'burgerparticipatie N236 tweede fase'.

De **VOORZITTER**: Motie 27 is bij deze gewijzigd. Dat laat onverlet de kanttekeningen die de gedeputeerde daar inhoudelijk en financieel bij gezet heeft, maar dat is ook helder. Dan gaan wij stemmen over het amendement A9. Geen stemverklaringen? Ik vraag de voorstanders de hand op te steken. Dat zijn de leden van de fracties van SP, GL, PvdD, 50plus, CU/SGP en ONH. De overige leden daartegen, zodat het amendement is verworpen. Motie 27, stemverklaringen.

Mevrouw **KAAMER VAN HOEGEE** (VVD): Voorzitter. Hoe sympathiek wij uw wijzigingsvoorstel op de motie ook vinden, kunnen wij niet instemmen met deze motie en wel om die reden dat wij denken dat daarmee valse verwachtingen worden gewekt bij de omwonenden. Bovendien wordt er al heel veel aan burgerparticipatie gedaan op dit soort projecten. Wij willen de gedeputeerde alle ruimte geven die daarvoor nodig is.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Ik vergat op te merken dat motie 27 bij deze ook wordt ondertekend door de fractie van de PvdA.

De heer **DE GRAAF** (CDA): Wij zullen tegen deze motie moeten stemmen, omdat wij denken dat het een te hoog verwachtingspatroon wekt en bovendien vertraging oplevert die het project niet kan hebben. De motie is sympathiek, maar wij hebben ook vertrouwen in het participatietraject dat al is ingezet.

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Mijn fractie zal ook tegenstemmen om dezelfde reden als van de voorgaande spreker.

De heer **TIJSSENS** (D66): Wij zijn blij dat er toch nog een keer naar gekeken wordt en democratie kost tijd en zware arbeid. Ik zou graag mijn handtekening onder de motie Remkes erbij plaatsen.

De **VOORZITTER**: Wij gaan stemmen, ik vraag aan de tegenstanders hun hand op te steken. Dat zijn de leden van de fracties van de VVD, PVV, CDA, de overige leden zijn voor, zodat de motie is aanvaard. Dan gaan wij stemmen over de voordracht, geen stemverklaringen? Mag ik de tegenstanders vragen hun handen op te steken? Dat zijn de leden van de fractie van de PvdD, de overige leden voor, zodat de voordracht is aanvaard.

12. Statenvoordracht 45 Tweede begrotingswijziging 2016 en toelichting verhuur deel van Crailo-Zuid aan het COA

De heer **VAN HOOFF** (PVV): Ik heb hier vaak gestaan met een wat langere tekst, maar deze is heel kort. Aangezien de PVV tegen de komst van AZC ’s is, gaan wij niet akkoord met deze voordracht.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Ik kan ook wat tijd besparen, want ik ga ook namens een aantal andere fracties spreken. Nederland staat nog steeds voor een grote uitdaging als het gaat om de opvang van vluchtelingen. De vluchtelingenstroom stelt ons voor lastige vragen en dilemma’s. Voorop staat echter dat vluchtelingen die hier zijn, op een fatsoenlijke wijze moeten worden opgevangen,

een wijze die Nederland waardig is. Het feit dat ook de provincie zich daarvoor inspant en een bijdrage levert door een deel van Crailo voor een verantwoord bedrag te verhuren aan het COA, heeft daardoor de volle steun van de fracties van de PvdA, D66, GL, CU/SGP, PvdD, SP en het CDA.

De **VOORZITTER**: Dat is een efficiënte wijze van vergaderen. Mevrouw De Meij ziet af van het woord. Dan is dat het. Gedeputeerde Post hoeft ook nergens meer op te reageren. Dan zijn wij bij de stemming. Stemverklaringen?

De heer **BRUGGEMAN** (SP): Wij zijn erg blij dat dit nu geregeld is met het COA. Crailo als terrein is al heel lang een zorgenkindje van de provincie. Altijd geprobeerd om projectontwikkelaars daarvoor te interesseren, maar niemand wilde. Het is financieel inderdaad lastig. Wat wij aan u allen, collega Statenleden, willen voorleggen is de ethische vraag: mag je om een financieel gat te dekken, dat afschrijven op de opvang van vluchtelingen? Wij stemmen voor de voordracht met de aantekening dat wij tegen de hoogte van de huur zijn die de provincie aan het COA vraagt.

De **VOORZITTER**: Dit heeft niet de zuiverheid van een stemverklaring. Ik kan mij voorstellen dat de gedeputeerde daar even iets op wil zeggen. U lokt het nu zelf enigszins uit.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter. Nu heb ik wel de behoefte om te reageren. Uw Staten hebben recentelijk de nota Grondbeleid vastgesteld en daarin heeft u heel expliciet aangegeven dat verkoop en verhuur van gronden moeten plaatsvinden op economische basis. Dat wil zeggen dat voor verhuur en verkoop de waarde in het economische verkeer gehanteerd wordt. Ik heb niet meer en niet minder gedaan dan uitvoering gegeven aan dat besluit van uw Staten. Uw opmerking vind ik een beetje beneden peil.

De heer **TIJSSENS** (D66): Stemverklaring. Ik heb behoefte afstand te nemen van een gemeenschappelijke verklaring en daarna nog een individuele stemverklaring.

De **VOORZITTER**: Goed, waarvan akte. Zijn er nog meer stemverklaringen? Nee. Mag ik de tegenstanders van de voordracht vragen hun handen op te steken? Dat zijn de leden van de fractie van de PVV, de overige leden voor, zodat de voordracht is aanvaard.

13. Statenvoordracht 38 Ruimtelijke spelregels voor zon in het landelijk gebied

De heer **VAN DER SLUIJS** (PVV): Voorzitter. Zoals u weet, is de PVV Noord-Holland tegen windmolens, omdat deze onder andere overlast veroorzaken, het landschap vervuilen, niet rendabel zijn en huizen in de omgeving minder waard maken, maar onze fractie is niet tegen zonne-energie, omdat wij een hoop van deze zojuist genoemde bezwaren bij deze energiebron niet terugvinden. In de tekst die ik vandaag uitspreek, zal ik het initiatief Energiepark Zwanenburg (EPZ) als voorbeeld gebruiken, omdat hier een belangrijk aantal elementen zichtbaar is, waarop het provinciaal beleid volgens onze fractie stukloopt. Verder is dit park dat straks in de top 10 van grootste zonneparken van Europa komt, een mooi voorbeeldproject dat goed is

voor de werkgelegenheid in deze regio. Ongeveer 20% van de investeringssom van 100 miljoen euro komt terug in de vorm van werkgelegenheid. Initiatiefnemers voor kleinere zonneparken met een oppervlakte van 25 ha kunnen hun aanvragen voor een omgevingsvergunning bij de desbetreffende gemeenten indienen. Echter, opstellingen voor zonneparken groter dan 25 ha, vallen onder stimuleringsgebieden. Juist deze aanvragen zijn nog niet mogelijk in de PRV, die vallen onder de Rijkscoördinatieregeling. De reden hiervoor, zo viel in het Haarlems Dagblad van 21 april 2016 te lezen, is dat de provinciale overheid regie wil houden over dergelijke grootschalige ontwikkelingen, zo laat een woordvoerder namens de verantwoordelijk gedeputeerde weten. Het gaat hier namelijk om initiatieven met een grote ruimtelijke impact en langere juridische planologische procedures door extra onderzoek. Verder zijn meerdere partijen betrokken en dat vraagt meer tijd voor afstemming. Verder ligt EPZ in de bufferzone van Schiphol. De bufferzones zijn op dit moment als uitsluitingsgebied opgenomen. In de bufferzones zijn zonnepanelen volgens de regels in de PRV alleen mogelijk op daken van bestaande bebouwing. Indien een gemeente met een initiatief komt in de categorie 6C, stimuleringsgebieden, en wordt aangetoond dat deze niet in strijd is met de door de bufferzones beschermde belangen zijnde behoud van openbaarheid van het landschap, dan kan er voor die gebieden mogelijk een uitzondering worden gemaakt en het verbod tot oprichting van zonneparken in de bufferzone worden opgeheven. Dit geldt dus ook voor de bufferzonegebieden rond Schiphol. Het is aan PS om hierover een besluit te nemen. De panelen van EPZ komen op een hoogte van ongeveer anderhalve meter, dus die openheid lijkt mij wel gewaarborgd. Initiatiefnemers zoals EPZ, hebben met drie overheden te maken. De gemeente voor de vergunningverlening, de provincie voor de aanpassing van de PRV en het Rijk, want bij meer dan 50 MW valt het onder de Rijkscoördinatieregeling. Wanneer de minister besluit dat de Rijkscoördinatieregeling van toepassing wordt verklaard, dan zal de minister die coördinatie op zich nemen en dat moeten wij als provincie Noord-Holland niet willen, omdat wij dan geen grip meer hebben op grote initiatieven. Waarom kunnen GS van Noord-Holland dit niet zelf doen? Het cirkeltje is dus rond, iedereen heeft de mond vol van minder regelgeving en meer ruimte voor initiatief, maar zoals het er nu voor staat, kiezen wij voor druppels in plaats van een plas. In het beleidsstuk van GS wordt op kosten van initiatiefnemers een enorm proces met tig vervolgstappen opgebouwd voor stimuleringsgebieden, waardoor initiatiefnemers door de bomen het bos niet meer zien. Het begint raadselachtig te worden waarom GS gekozen hebben voor stimuleringsgebieden.

Mevrouw **STRENS** (D66): Mijnheer Van der Sluijs, bent u ermee bekend dat het Rijk verplicht is ook die coördinatieregeling toe te passen bij projecten van meer dan 50 MW?

De heer **VAN DER SLUIJS** (PVV): Boven 50 MW. Ja.

Mevrouw **STRENS** (D66): U wekt nu de indruk alsof wij daarover gaan, maar het is wettelijk bepaald dat het Rijk daarover gaat.

De heer **VAN DER SLUIJS** (PVV): Dat zei ik ook. Dat was een mededeling, dus niet eens twijfelachtig. Het liefst hebben initiatiefnemers zoals EPZ, maar met één overheid te maken voor

een stimuleringsproject. Dat is al lastig genoeg. Het ligt voor de hand dat de desbetreffende gemeente deze overheid is, want die verstrekt immers de vergunning. Als dat niet kan, dan zouden GS de coördinatie naar zich toe moeten trekken. Het traject van de vergunning, een uitgebreide procedure vanwege de termijn van 25 jaar en dat is de tijd dat er zonnepanelen staan, duurt minstens 26 weken. Dat is erg lang, maar daar valt helaas niet onderuit te komen, omdat GS de wet niet kunnen aanpassen. Wel kunnen wij GS verzoeken dit bij de minister aan te kaarten en verzoeken dit proces waar mogelijk te verkorten. Daarom een motie.

Motie 28/27062016

Mogelijkheden laten onderzoeken om vergunningstraject stimuleringsprojecten te verkorten

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:

- *Stimuleringsprojecten met een looptijd van 25 jaar de uitgebreide voorbereidingsprocedure moeten doorlopen om een omgevingsvergunning verleend te krijgen;*
- *Deze uitgebreide voorbereidingsprocedure minstens 26 weken in beslag neemt;*
- *Ondernemers door deze termijn onnodige kosten moeten maken en lang in onzekerheid verkeren.*

Overwegende dat:

- *Initiatiefnemers voor stimuleringsprojecten enorme financiële risico's lopen door de langdurige en ingewikkelde procesgang;*
- *Zonneparken lokale werkgelegenheid creëren;*
- *Stimuleringsgebieden een grote bijdrage kunnen leveren aan het behalen van de doelen voor duurzame energie.*

Roepen het college op om

Het ministerie van Economische Zaken te verzoeken een onderzoek in te stellen naar mogelijkheden om deze termijn in te korten en de Staten binnen drie maanden te informeren over eventuele resultaten

en gaan over tot de orde van de dag.

Fractie PVV

Mevrouw **STRENS** (D66): Een beetje flauw, maar u heeft het er weer over dat het minimaal 26 weken is, maar het is maximaal 26 weken. Dus die veronderstelling wil ik even recht zetten.

De heer **VAN DER SLUIJS** (PVV): Dank u wel.

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **VAN DER SLUIJS** (PVV): Wat mijn fractie graag zou zien is dat de overheden zich wat dienstbaarder opstellen richting de initiatiefnemers, aangezien de ondernemers de risico's lopen en niet de overheid. Alleen al de voorbereiding van EPZ kost enkele tonnen. Ook willen wij zien dat overheden de wettelijke RO-procedures als een gangbaar uitgangspunt nemen met een duidelijk begin- en eindpunt, waarbij belanghebbenden door hun zienswijze en beroep kenbaar kunnen maken of zij een voor- of tegenstander van het project zijn. Alle overige stappen die door GS worden voorgesteld en die in feite een herhaling van stappen betekenen, worden geschrapt. Als GS zich als katalysator opstellen en niet als rem, dan kunnen initiatiefnemers zo snel mogelijk het vergunningentraject doorlopen. Dat is een invulling van de door de provincie zo geambieerde regiefunctie, waar initiatiefnemers wat aan hebben. Dat betekent niet wachten op elkaar, maar gelijktijdig processen doorlopen en combineren waar het kan. Daarom een motie.

Motie 30/27062016
Pakken regierol en vereenvoudigen vergunningentraject stimuleringsprojecten zon

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:

- *Zonne-energie een goed alternatief is voor windenergie;*
- *De ruimtelijke spelregels voor zon in het landelijk gebied opstellingen voor zon mogelijk maken;*
- *Stimuleringsgebieden een grote bijdrage kunnen leveren aan het behalen van de doelen voor duurzame energie;*
- *De provincie voor stimuleringsgebieden de regiefunctie wil nemen;*
- *De voorgestelde procesgang langdurig en ingewikkeld is, als gevolg waarvan ondernemers onnodige kosten moeten maken en lang in onzekerheid verkeren.*

Overwegende dat:

- *Initiatiefnemers voor stimuleringsprojecten enorme financiële risico's lopen door de langdurige en ingewikkelde procesgang;*
- *Er in de Schipholregio initiatieven zijn die vallen onder de definitie van een stimuleringsproject, zoals de zonneparken Groene Hoek en EPZ;*
- *Zonneparken lokale werkgelegenheid creëren;*
- *Een gunstig effect van zonneparken in de Schipholregio is dat ganzen op een diervriendelijke manier verdreven worden en daarmee de veiligheid van Schiphol wordt vergroot;*
- *Dit een gunstig effect heeft op de concurrentiepositie van de luchthaven.*

Roepen het college op om
Regie te voeren en initiatiefnemers te helpen door het vergunningentraject te coördineren en te stroomlijnen, waarbij wettelijke planologische procedures het uitgangspunt vormen en overbodige stappen worden geschrapt

en gaan over tot de orde van de dag.
Fractie PVV

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen. Overigens kunt u ook gewoon een toezegging vragen van het college, en hoef je niet altijd een motie in te dienen.

De heer **VAN DER SLUIJS** (PVV): Wij gaan het merken. En nog een motie.

Motie 29/27062016
Zonneprojecten van boven de 50 MW

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:

- *Zonne-energie een goed alternatief is voor windenergie;*
- *De ruimtelijke spelregels voor zon in het landelijk gebied opstellingen voor zon mogelijk maken;*
- *Stimuleringsgebieden een grote bijdrage kunnen leveren aan het behalen van de doelen voor duurzame energie;*
- *De provincie voor stimuleringsgebieden de regiefunctie wil nemen;*
- *De voorgestelde procesgang langdurig en ingewikkeld is, als gevolg waarvan ondernemers onnodige kosten moeten maken en lang in onzekerheid verkeren;*
- *Zonneprojecten van boven 50 MW onder de Rijkscoördinatieregeling vallen.*

Overwegende dat:

- *Initiatiefnemers voor stimuleringsprojecten enorme financiële risico's lopen door de langdurige en ingewikkelde procesgang;*
- *Er in de Schipholregio initiatieven zijn die vallen onder de definitie van een stimuleringsproject, zoals de zonneparken Groene Hoek en EPZ;*
- *Zonneparken lokale werkgelegenheid creëren;*
- *Een gunstig effect van zonneparken in de Schipholregio is dat ganzen op een diervriendelijke manier verdreven worden en daarmee de veiligheid van Schiphol wordt vergroot;*
- *Dit een gunstig effect heeft op de concurrentiepositie van de luchthaven.*

Roepen het college op om
De minister van Economische Zaken voor te stellen dat GS de coördinatie voor projecten groter dan 50 MW over kunnen nemen, teneinde initiatiefnemers voor stimuleringsprojecten vergaand te faciliteren in het verkrijgen van de benodigde vergunningen

en gaan over tot de orde van de dag.
Fractie PVV

De **VOORZITTER**: Ook deze motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **STRENS** (D66): Voorzitter. D66 is erg blij dat er ruimtelijke spelregels voor zon in het buitengebied zijn opgesteld. Ook de wijze waarop deze spelregels tot stand zijn gekomen in een open proces met veel interactie met belanghebbenden en belangstellenden vinden wij positief. Het kader brengt twee voor D66 belangrijke thema's samen, te weten energie en landschap. Uit onderzoek van ECN is gebleken dat slechts 9% van de totale energiebehoefte in Noord-Holland duurzaam opgewekt kan worden in de bouwstenen 1 tot en met 5. Dat zijn de bouwstenen bij het bestaand bebouwd gebied en de nutsfuncties en dat dit zelfs pas in 2050 bereikt wordt. In het kader van de energietransitie is het daarom op dit moment voor D66 van groot belang dat mogelijkheden die er in het landelijk gebied zijn, bouwsteen 6, om duurzaam zonne-energie op te wekken, ook worden benut. Wat ons betreft is er geen enkele volgordelijkheid in de bouwstenen, maar moeten wij zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied alle kansen pakken. Wij zijn blij dat er in het kader veel aandacht is voor de ruimtelijke kwaliteit en dat de inpassing van de panelen in het landschap ook getoetst zal worden door de ARO. Recent nog verscheen een artikel in De Volkskrant waarin het belang van een vrij landschap nadrukkelijk in verband wordt gebracht met de economische groei van een regio. Wat D66 betreft, moeten wij ons hier zeker bewust van zijn en zorgvuldig omgaan met de kwaliteiten van ons Noord-Hollandse landschap. Het kader maakt onderscheid tussen drie verschillende categorieën in het landelijk gebied. Ik loop ze kort even langs. Voor categorie 6A geldt dat deze gebieden beschermd worden en er geen opstellingen zijn toegestaan. Onder andere voor de NNN-gebieden en weidevogelleefgebieden is dit wat D66 betreft, ook de juiste keuze. Voor de bufferzones ligt het wat ons betreft genuanceerder. Zo is bijvoorbeeld het hoog dynamische gebied rondom Schiphol ook grotendeels als bufferzone aangemerkt, waardoor opstellingen op dit moment daar niet mogelijk zijn. In de combinatie met vliegveiligheid zouden hier in de ogen van D66 mogelijk wel kansen liggen. Wij dienen daarom samen met de PvdA, PvdD, GL een motie in.

Motie 31/27062016
Maatwerk voor zonne-energie in bufferzones

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:
In de ontwerpwijzigingen Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) (32a, lid 2c) de oprichting van een of meerdere opstellingen voor zonne-energie wordt uitgesloten in bufferzones.

Overwegende dat:
Er in bufferzones – uitgezonderd het NNN, de UNESCO Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie en de weidevogelleefgebieden – met een grote ruimtelijke dynamiek, in het bijzonder waar het gaat om de bufferzone rondom Schiphol, kansen bestaan voor opstellingen voor zonne-energie in combinatie met vliegveiligheid.

Zijn van mening dat:

Er bufferzones zijn, zoals rondom Schiphol en uitgezonderd het NNN, de UNESCO Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie en de weidevogelleefgebieden, die wellicht niet hoeven te worden uitgesloten;

Verzoeken GS:

- *Een voorstel uit te werken waarin wordt onderzocht voor welke bufferzones, uitgezonderd het NNN, de UNESCO Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie en de weidevogelleefgebieden, er kansen liggen voor zonne-opstellingen en onder welke voorwaarden dit mogelijk gemaakt kan worden;*
- *Indien blijkt dat er kansen zijn, deze voorwaarden in de PRV te verankeren en ter besluitvorming aan PS voor te leggen*

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties D66, PvdA, PvdD, GL

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **KOCKEN** (GL): Ik heb een vraag aan D66. Ik ben heel benieuwd hoe u de weging maakt tussen het open landschap en de energieopgave en hoeveel MW u in de provincie hoopt te realiseren.

Mevrouw **STRENS** (D66): Hoe wij die afweging maken, zal moeten blijken uit de adviezen die er van de ARO komen. Wij kijken zowel naar de energieopgave en naar landschap en wij bepalen dat samen. Hoeveel MW is volgens mij de discussie die wij voeren in het kader van de energietransitie en de nota die daar ligt en wij bepalen hier de ruimtelijke spelregels. Daar wil ik het graag bij houden. Voor categorie 6B zijn afhankelijk van de begrenzing van de percelen, vaste oppervlaktes bepaald en vastgelegd in de nadere regels. Wij zijn blij dat naar aanleiding van de zienswijze hier een afwijkingsmogelijkheid van 10% voor is opgenomen. Voor ons is het van belang dat er maatwerk geleverd kan worden en de ruimtelijke kwaliteit per project wordt beoordeeld. Wij vragen GS bij projecten die wellicht niet voor de volle 100% aan de spelregels voldoen maar waarvan de ARO van mening is dat het qua ruimtelijke kwaliteit kan, ook bij PS terug te komen. Ook naar de geplande evaluatie van de spelregels kijken wij uit. Wij willen graag zien dat alle ingediende initiatieven en de bijbehorende beoordelingen daarin terugkomen. De laatste categorie 6C zijn de stimuleringsgebieden. Wij zijn positief over de mogelijkheid die het kader biedt om grootschalige zonneopstellingen mogelijk te maken. Of projecten in deze categorie van de grond komen is mede afhankelijk van het lokaal draagvlak en de besluitvorming hierover in de raad van de gemeente. Wij begrijpen en onderschrijven dat daar het initiatief vandaan moet komen, maar verwachten wel dat de provincie een actieve rol pakt bij deze initiatieven. Zij kan hierbij de initiatiefrol van verbinder, aanjager en kennismakelaar op zich nemen. Wellicht is het zelfs een optie om naast de windmakelaar ook een zonnemakelaar aan te stellen. D66 hoort graag hoe GS invulling aan deze rol willen gaan geven en ziet graag dat deze activiteiten ook worden toegevoegd aan de uitvoeringsparagraaf van de beleidsagenda Energietransitie. Kunnen GS aangeven of zij bereid zijn om dit op te pakken? Nog een laatste

vraag over de combinatie zon en wind, waar een aantal indieners van de zienswijze op ingegaan is. Is het mogelijk dat initiatieven die uitgaan van deze combinatie, ook binnen categorie 6C bekeken worden? In de gemeente Hollands Kroon is hier onlangs nog positief over gesproken en wil men graag verder gaan met het onderzoeken van deze mogelijkheden.

De heer **SLETTENHAAR** (VVD): Voorzitter. Het beleidskader Zonnepark is een belangrijke mijlpaal om duurzame energie mogelijk te maken op basis van een deugdelijke ruimtelijke ordening en deugdelijke ruimtelijke kwaliteit. Het heeft even geduurd, er is ook het nodige aan participatie gepleegd, maar het ligt er nu. Tijdens de commissievergadering is er uitgebreid aandacht geweest voor onder andere het instrument Omgevingsvergunning bij de opstelling van zonne-energie. Dat instrument heeft normaal een tijdelijkheid van 10 jaar, dat werd ook voorgeschreven, maar wordt nu ingezet voor 25 jaar. Er is discussie over geweest en er werd zelfs gesproken over een derde termijn. Wij hebben informatie gekregen vanuit GS en de VVD heeft vertrouwen in het oordeel van GS waar het gaat om het advies van Pels Rijcken en wij hebben vertrouwen in de aanvullende informatie en vertrouwen in die onderbouwing dat die juridisch standhoudt. De toegezegde evaluatie van twee jaar helpt hierbij. In de commissie heb ik ook uitgesproken dat wij voor een actieve insteek zijn bij het aanwijzen van stimuleringsgebieden. Mijn voorgangster gaf net aan dat er een motie komt op dit punt. Ik hoor graag de toezegging van de gedeputeerde of die ook op een positief preadvies kan rekenen of dat zij die overneemt. Op basis van de reactie van GS gaat de VVD haar oordeel bepalen.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter. Ik heb een vraag voor de heer Slettenhaar. Er staat in dat Pels Rijcken niets kan garanderen, want hij wordt maar voor 15 jaar verleend maximaal.

De heer **SLETTENHAAR** (VVD): U heeft ook in mijn betoog heel duidelijk gehoord dat ik vertrouwen in GS heb, dat het oordeel van GS als dagelijks bestuur daarin juist is. Wij hebben onze controlerende taak heel scherp gedaan. Er is een aantal keren over beraadslaagd. Wij hebben erop doorgevraagd en uiteindelijk hebben wij een aantal antwoorden gekregen en ook hebben wij zelf informatie gezocht bij andere provincies, zoals bij Gelderland en bij VNG. Wij hebben gekeken of dit vaker voorkomt. Het is een nieuwe materie, zonneparken zijn relatief nieuw, dus in die zin durven wij dat aan.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Wat ik u wilde vragen is dat er maar voor maximaal 15 jaar een vergunning kan worden verleend. Zo heb ik het gelezen. Daarna moet hij via een procedure verlengd worden. Dat is een uitgebreide procedure.

De heer **SLETTENHAAR** (VVD): Volgens mij staat er gewoon 25, daarmee is dat beantwoord en ik zie de gedeputeerde geen aanstalten maken om dat te corrigeren.

De **VOORZITTER**: De gedeputeerde zal daar straks in haar eerste beantwoordingstermijn nader op ingaan.

De heer **SLETTENHAAR** (VVD): Voor de motie op het gebied van bufferzones geldt dus hetzelfde. Ook daarvan wachten wij het preadvies af en of de gedeputeerde dat overneemt. De uitvoering van dit beleid ligt gewoon bij de gemeente, dus wij stellen een deugdelijk kader vast. Waar het gaat om grote projecten en forse veranderingen in het landschap, is het van belang dat er een toekomstbestendig kader wordt vastgesteld en daarvoor hebben wij met zijn allen hard gewerkt. Op het moment dat er een dergelijk kader wordt vastgesteld, is het ook behulpzaam om een structuuranalyse landbouw in een volgende stap op te nemen. Ik wil daar graag uw reactie op vragen, ook in het kader van de STIVAS-subsidies en of er geen desinvestering wordt gedaan waar het gaat om cofinanciering, met name cofinanciering met Europees geld, omdat dat dan eventueel tot een tegenvaller zou kunnen leiden op het moment dat wij dat niet goed borgen. Dus daar nadrukkelijk uw mening over. Ik wil niet voor mijn beurt spreken, maar met het CDA zullen wij straks een motie indienen naar het voorbeeld van de provincie Drenthe, om een informatiepakket te ontwikkelen om onder de aandacht van gemeenten te brengen om enige volgordelijkheid te promoten.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter. Het kan dus wel, een unaniem aangenomen motie van de PvdD uitvoeren. Dat knellende verbod dat een boer wel zonnebloemen, maar geen zonnepanelen op zijn land mag zetten, gaat eraf. Zonnebloemen, maar ook mais groeien hoger dan zonnepanelen en mais is nog slechter voor de bodem ook. Maar gewasteelt vindt dit college een vrije ondernemerskeuze. Zonnepanelen zijn nu absoluut verboden. Een bizarre situatie waar vandaag een einde aan komt. De PvdD steunt dit kader dan ook graag, al had het voor duurzame energie zeker stimulerender gemogen. Landschappelijke kwaliteit is gewaarborgd in dit voorstel en de kwetsbare gebieden, zoals natuur- en weidevogelleefgebieden, zijn uitgesloten. Maar de PvdD wil meer ruimte voor zonnepanelen rond de luchthaven Schiphol. Het enkele feit dat het noorden van de Haarlemmermeer in de bufferzone Haarlem-Amsterdam ligt, is voor ons onvoldoende om de huidige vogel aantrekkende activiteiten te beschermen. Sterker nog, in het visiedocument van deze provincie over die bufferzone wordt dit gebied juist ingericht ten behoeve van de veiligheid rond Schiphol. Zonneparken passen dus eigenlijk uitstekend volgens het huidige provinciale beleid. De Amerikaanse luchtvaartautoriteit adviseert om geen landbouw toe te staan binnen zo'n 2 kilometer van een baan, laat staan tussen start- en landingsbanen. Neem dit advies serieus. Vogel aantrekkende landbouw tussen banen is vragen om moeilijkheden en onverantwoord voor de veiligheid. Zonneparken zijn geen verstedelijking en belangrijk voor de vliegveiligheid rond Schiphol. Daartoe dienen wij samen met PvdA, D66, GL en SP een motie in om de gedeputeerde te vragen in dit gebied zonneparken expliciet mogelijk te maken.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. In 2003 kocht ik vier zonnepanelen, notabene geproduceerd door Shell. Ze kostten toen 3.000 euro voor 440 Wattpiek en ze doen het nog steeds. Het kan verkeren. Inmiddels produceert Shell alleen nog maar vieze energie en de prijs van zonnepanelen is met een factor 6 gedaald, maar ook de noodzaak voor de grootschalige opwekking van hernieuwbare energie wordt veel sterker gevoeld dan tien jaar geleden. Het is daarom goed dat wij als provincie Noord-Holland nu beleid hebben, dat het mogelijk maakt om zonneakkers te realiseren. Zonne-energie is een prachtige manier om duurzame energie op te wekken. Het maakt geen geluid, het geeft slechts beperkte horizonvervuiling, het is technisch niet erg ingewikkeld,

vereist weinig onderhoud en wordt ook nog steeds goedkoper. Wij vinden dat dit kader goede afwegingen maakt tussen de belangen van de landbouw, het open landschap en de noodzaak van de energietransitie. Op een heel aantal plekken in Noord-Holland creëren wij de mogelijkheden voor zonneakkers, terwijl door de eis van aansluiting bij stedelijk gebied en het uitzonderen van de beschermingsgebieden het open landschap grotendeels in stand kan blijven. De cijfers – hoeveel hectaren – en de criteria zijn wat arbitrair, maar je moet ergens beginnen en wij vinden het goed dit na verloop van tijd te evalueren. Wij zijn ook blij met de focus op tijdelijkheid. Er is namelijk een impact op het landschap en het is goed dat wij de gebieden die wij nu willen gebruiken voor zonneakkers, niet definitief tot de bebouwde omgeving rekenen. Het is daarom goed om na 25 jaar opnieuw te kunnen overwegen wat wij met zo'n gebied willen. Willen wij inderdaad nog steeds zonneakkers of willen wij dat toch anders inrichten? Wat ik echter proef in het beleidskader, is dat de provincie ervan uitgaat dat zonneakkers over 25 jaar allemaal niet meer nodig zullen zijn. Daar zou ik toch niet direct vanuit willen gaan. Een beleidskader is één ding, de daadwerkelijke realisatie van zonneakkers is een tweede. Het is voor ons wel de vraag in hoeverre het één automatisch uit het andere voortvloeit. Voor zonneakkers kiest de provincie helaas wel voor een passieve rol. We zullen maar hopen dat al die maatschappelijke initiatieven zullen ontstaan om van deze mogelijkheden gebruik te maken, maar dit schuurt helemaal als het gaat over de stimuleringsgebieden, want in tegenspraak met wat de naam suggereert, stimuleert de provincie helemaal niets.

De **VOORZITTER**: Uw totale spreektijd staat al enige tijd op nul.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Dan zal ik het binnen een minuut afronden. Wat de provincie vooral doet is het creëren van vaagheid, onduidelijkheid, er zijn geen regels, geen stimulansen. Wij willen dat u ervoor gaat zorgen dat er daadwerkelijk zonnestroomprojecten gerealiseerd gaan worden in de stimuleringsgebieden. Samen met GL en PvdD wordt daarom later een motie ingediend om beleid te ontwikkelen dat dit daadwerkelijk stimuleert. Wij denken aan richtlijnen over wat wij wel en niet willen, en het initiatief nemen om daadwerkelijk dit soort projecten van de grond te krijgen. Het is al eerder gezegd, juist rondom Schiphol zijn heel veel mogelijkheden en stimulering zou zich juist daarop moeten richten. Wij hopen dat wij met deze aanpassing dan daadwerkelijk een slag kunnen maken in de opwekking van duurzame zonnestroom in Noord-Holland.

Mevrouw **KOCKEN** (GL): Voorzitter. Het perspectief is vandaag een zonnige dag. Het ligt eraan wat jouw perspectief op de wereld is en hoe je bepaalde woorden interpreteert. Woorden als stimuleren, vaart maken en haast zetten mij een beetje op een dwaalspoor in dit dossier. Haast, dat was de eerste misvatting, wat is haast. Het college hield ons voor dat wij haast moeten maken, zodat in oktober de SDE-subsidie nog kan worden aangevraagd. Ik had daar mijn twijfels bij en stelde daar vragen over. Inmiddels zijn die vragen beantwoord en het antwoord is dat het op zich echt kan. Dat klopt ook wel, ik heb een beetje gelijk, want het duurt misschien wel 26 weken voordat je je vergunning hebt. GS hebben ook een beetje gelijk, want het zou ook kunnen dat een gemeente stante pede een voornemen tot vergunning verleent of ter inzage legt. Het zes weken ter inzage ligt, er geen zienswijzen komen en dan is inderdaad 26 weken niet nodig. Het

is wel de vraag of je bij projecten die zo groot zijn, stante pede een vergunning kunt verlenen en geen zienswijze hoeft te verwachten. Of het feitelijk zo reëel is om te verwachten dat er ook maar één van die grotere projecten een SDE-subsidie gaat aanvragen, betwijfel ik. Maar goed, wij hebben haast. Ik vind het wel vervelend om die haast voorgehouden te krijgen, terwijl er volgens mij hele andere goede redenen zijn om wel over haast te spreken. Twee jaar geleden is er gevraagd om dit kader op te stellen. Twee jaar lang wachten onze burgers op duidelijkheid wanneer zij met hun zonnepanelen aan de gang mogen. In die zin hebben wij haast. Laten wij het een miscommunicatie noemen. Duidelijkheid moet er wel komen en het is goed dat die er komt, althans voor een deel van de projecten. Dat is dan weer jammer, want juist die hele grote projecten schuiven wij vooruit. Daar zeggen wij nu nog niets over. Waar wij echt meters kunnen maken, nemen wij nu geen beslissing. Dat is jammer, want als ik dan denk aan Energiepark Zwanenburg waar misschien nog best haken en ogen aan zitten, is het wel zo dat wij dat park allemaal al eerdere malen in vergaderingen ter sprake hebben gebracht. Desalniettemin is daarop niet geanticipeerd en is het vooruit geschoven en dat vind ik toch echt teleurstellend, want één groot park had de hele Haarlemmermeer energieneutraal kunnen maken. Wij maken daar geen haast mee, wij laten dat voor hoelang liggen. Dat weet ik niet, misschien wel weer twee jaar. Om dat nou te voorkomen, dien ik samen met de heer Klein maar niet samen met de PvdD helaas, een motie in om op korte termijn een stimuleringsbeleid voor die grote stimuleringsgebieden aan ons te presenteren.

Motie 32/27062016

Uitwerken beleidskader stimuleringsgebieden

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:

- *In de thans voorliggende beleidsregels en het wettelijk kader regels ten aanzien van projecten groter dan 25 MW ontbreken;*
- *In het collegeakkoord is opgenomen dat het realiseren van zon buiten bestaand bebouwd gebied/in het landelijk gebied 'kansrijk' is;*
- *Het college in de voorliggende notitie 'Perspectief voor zon in Noord-Holland' aangeeft dat met het realiseren van zon buiten bestaand bebouwd gebied/in het landelijk gebied 'vaart' gemaakt moet worden.*

Overwegende dat:

- *Projecten met een omvang van 25 MW en groter mits landschappelijk goed ingepast, een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan duurzame energie in Noord-Holland;*
- *Dat het voor gemeenten en initiatiefnemers zo snel mogelijk duidelijk moet worden onder welke voorwaarden dergelijke projecten op instemming van de provincie kunnen rekenen.*

Verzoeken GS:

Binnen vier maanden na heden aan PS een beleidskader voor te leggen dat de realisatie van zonneweides in stimuleringsgebieden daadwerkelijk stimuleert

En gaan over tot de orde van de dag.
Fracties GL, CU/SGP

De **VOORZITTER**: De notie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **KOCKEN** (GL): Stimuleren was een ander woord waar ik een beetje door op het verkeerde been ben gezet. Want wat is stimuleringsgebied, kennelijk iets waar wij niets mee doen. Wat is vaart maken, dat is direct daarna zeggen dat je een passieve houding aanneemt en dat je geen regels oplegt, want wij stimuleren zon in bouwsteen 1 tot en met 5 door daarin geen beperkingen op te leggen. Dan kan ik ook een compliment maken, want het had allemaal nog erger gekund. Er is gesproken over een criterium invoeren over nut en noodzaak. Misschien mag er geen strijd met landbouwers komen, misschien moet er een dubbele functionaliteitseis worden gesteld. Dat doen wij gelukkig niet. Aan de ene kant is dat een oprecht compliment, want ik ben blij dat wij die beperkingen niet opleggen. Aan de andere kant is het ook wel een beetje ironisch, want ik ga bijna zelf denken dat niet remmen hetzelfde is als gas geven en dat lijkt mij niet juist. Ik heb nog één opening, ik heb het aan D66 ook al gevraagd. Ik hoop dat ik het college wel kan verleiden om toch te zeggen waar de ambitie ligt. Laat uw stimulerende kant zien en zeg wat u hoopt te gaan realiseren met zon op land. Kunt u mij aangeven – en in welk document u het vastlegt maakt mij niet uit en welke gedeputeerde er antwoord op geeft, maakt mij ook niet uit – wat willen wij met zon op land?

Mevrouw **STRENS** (D66): U hebt het elke keer over die stimuleringsgebieden, maar hoe ziet GL dat dan voor zich? Bent u van plan dat de provincie zelf gebieden gaat aanwijzen of hoe wilt u dat doen?

Mevrouw **KOCKEN** (GL): Ik ben helaas niet de provincie en ik zit ook niet in de coalitie. Dus ik vrees dat wat ik ervan vind, niet is zoals wij het zullen doen. Maar wat mij betreft zou het goed zijn als wij hier in gezamenlijkheid een beleid vaststellen, waardoor het in ieder geval voor alle initiatiefnemers helder wordt of het zinnig is dat zij actie ondernemen. Wat er nu gebeurt, is dat wij zeggen om met een voorstel te komen, ga dat eerst in de gemeente met draagvlak en alles onderbouwen. Als de gemeente dan enthousiast is, dan mag u het aan ons voorleggen en dan zullen wij nog weleens kijken wat wij ervan vinden. Dat bouwt zoveel onzekerheid in dat een beetje initiatiefnemer die daar heel veel geld in moet investeren, toch gaat denken wat gaat er dan gebeuren. Die gemeenten die niet willen, moeten uitgenodigd worden, die moeten niet in het midden gelaten worden wat zij ervan kunnen verwachten.

Mevrouw **STRENS** (D66): Bent u dan van plan om gemeenten die misschien niet willen, als provincie te overrulen en te zeggen dat wij het zo belangrijk vinden en wij willen het wel? Dat proef ik een beetje in uw betoog.

Mevrouw **KOCKEN** (GL): Nee hoor. Ik denk dat de provincie er helemaal niet goed aan doet om de gemeentelijke taak over te nemen. Dat kan volgens mij ook niet. Je moet de gemeenten wel het

signaal geven dat als jullie een mooi plan hebben, kom direct naar ons, want wij zijn daar enthousiast over te krijgen in plaats van, als jullie een plan hebben dan zullen wij daar ook nog weleens even naar kijken. Het is wat u zelf vaak propageert, uiteindelijk gaat het om een positieve houding.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Voorzitter. Voor ons ligt een beleidskader dat niet voor een paar jaar wordt vastgesteld, maar voor een periode die langer zal duren dan ik Statenlid ben. Voor elk nieuw beleid voel je een verantwoordelijkheid, voor een beleidskader dat meer dan een generatie mee zal gaan, voel je die nog veel meer. Eén van de toetsstenen waaraan ik beleid wil toetsen is of ik het beleid kan uitleggen, ook als ik de politieke arena alweer lang verlaten heb.

De **VOORZITTER**: Niet zo somber.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA: Voorzitter, 25 jaar wil ik er niet van maken en dat laat mijn partij – gelukkig zeg ik daarbij – ook niet toe. Als het gaat om de intentie van dit beleid, dan kan ik dat. We zullen alles op alles moeten zetten om de benodigde energietransitie te bereiken, niet alleen voor de volgende generaties waar we vaak over spreken, maar al voor de huidige generaties. Het CDA vindt het van groot belang dat we inzetten op zon. Het grote belang van duurzame energie, maakt ook dat we als CDA de eerdere wens tot volgordelijkheid hebben losgelaten. Maar blijft staan dat de categorieën 1 tot en met 5 niet vergeten moeten worden. Hier kom ik later nog even op terug. Het CDA is blij met de route van de tijdelijke omgevingsvergunning. We vinden het belangrijk om zonneakkers niet als opmaat voor verstedelijking te zien, dit zou leiden tot grondspeculatie in een provincie met een enorme grondhonger. We hebben wel moeite met de juridische onderbouwing, we zijn blij dat we na flinke discussie tweemaal een onderbouwing hebben ontvangen, maar de zin: “De tijdelijkheid leidt tot vragen, maar we zien geen juridische belemmeringen.” leidt bij ons wel tot vragen. Ik hoor graag van de gedeputeerde hoe stevig de argumentatie is op basis van de levensduur van zonnepanelen om deze maximaal 25 jaar te vergunnen. Wat doen we op het moment dat de levensduur van de zonnepanelen door innovatie wijzigt? Hoe lang kan en mag de vergunning dan worden gegeven? We hebben als CDA twijfels over de ruimtelijke argumenten die nu worden gebaseerd op economische argumenten. Ik hoop echt dat dit stand houdt. We zullen het juridisch advies hierin moeten vertrouwen. Wat we als CDA nog steeds lastig vinden uit te leggen, zijn de volgende punten. Zonnepanelen zouden overal moeten liggen, vooral op het dak en in combinatie met andere functies. Het CDA kan en wil niet uitleggen dat we hiermee een kader vaststellen, zodat het open landschap kan worden gebruikt voor het volleggen met zonnepanelen, maar dat de daken in diezelfde landschappen leeg kunnen blijven. We hebben alle combinaties van functies nog onvoldoende benut en we bespreken deze mogelijkheden pas later in de uitvoeringsagenda van de energietransitie. Een jammerlijke volgorde wat het CDA betreft. We kunnen daarbij ook leren van andere provincies en zijn het aan onze stand verplicht de kennis te delen hoe we optimaler gebruik kunnen maken van zon. We zullen daarom met een voorstel komen voor een informatiepakket aan gemeenten. Ik dien een motie in namens VVD, PvdA, SP, ONH en CU/SGP.

Motie 33/27062016

Informatiepakket gemeenten

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:
Op tijdelijke vergunningen die worden verleend op grond van artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 2e Wabo, de Ladder van Duurzame verstedelijking niet verplicht is, omdat opstellingen voor zonne-energie geen stedelijke ontwikkeling betreffen volgens de huidige jurisprudentie.

Overwegende dat:
- *Zonnepanelen een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan onze energievoorziening op de korte en lange termijn;*
- *Maar dat het aandacht verdient als alternatief voor gebruik van landbouwgrond zonnepanelen te plaatsen op daken van naastgelegen schuren die nog leeg zijn, te meer daar er een 'grondhonger' naar waardevolle landbouwgrond in deze provincie bestaat;*
- *De provincie Drenthe een zonneladder heeft ingesteld waarin in drie stappen gekeken wordt naar geschikte locaties: eerst op het dak, daarna op bestemde locaties binnen stedelijk gebied en als laatste stap op overige locaties.*

Van mening dat:
- *Inwoners gebaat zijn bij een integrale benadering en deze in de nieuwe Omgevingswet ook van de overheid gevraagd wordt;*
- *Initiatiefnemers en gemeenten uitgedaagd mogen worden om waar mogelijk vanuit die integrale benadering te wijzen op een mogelijke combinatie van functies, zodat zonnepanelen (ruimte-)efficiënt binnen onze provincie worden toegepast.*

Verzoeken GS:
Een informatiepakket te ontwikkelen, waarin alle mogelijkheden tot het plaatsen van zonnepanelen in categorie 1 tot en met 5 en het combineren van functies opgenomen zijn in aanvulling en in combinatie met categorie 6.a. en 6.b. en deze onder de aandacht van gemeenten te brengen

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties CDA, VVD, PvdA, SP, ONH, CU/SGP

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **STRENS** (D66): Aan de ene kant zegt u in uw betoog dat u de verantwoordelijkheid los laat en daar ben ik heel blij om, maar aan de andere kant zegt u dat u het onbegrijpelijk vindt als een dak niet vol ligt en de landbouwgrond er omheen wel. Hoeveel procent denkt u op te kunnen wekken met die daken, want wij hebben er lang niet genoeg aan.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Dat is ook de reden waarom wij de wens tot volgordelijkheid hebben losgelaten. Ik kan en wil nog steeds niet uitleggen dat het land vol ligt en het dak op schuren in datzelfde land nog steeds leeg is. Kunt u dat wel uitleggen?

Mevrouw **STRENS** (D66): Daar heeft de gemeente toch een rol in, wij zitten hier toch vanuit de provincie te kijken naar de zaak?

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Ik geef alleen aan wat ik wel en niet kan uitleggen als CDA. Wij zijn daar klip en klaar en duidelijk in geweest, vele commissies lang. Sommige mensen noemen het boerenverstand, ik noem het als niet boer gewoon nuchter verstand. Ik kan het niet uitleggen dat het land vol ligt met zonnepanelen en het dak is nog steeds leeg. We willen ook daarom een appel doen – wij blijven immers het CDA – op de maatschappelijke verantwoordelijkheid van initiatiefnemers en gemeenten: maak daar waar mogelijk gebruik van de en/en functie. Ga niet alleen voor het open landschap, maar ook voor het dak en naast de weg en boven die parkeerplaats. Ook missen wij de integrale blik op onze agrarische structuren, waarin wij als provincie tezamen met andere overheden investeren, zoals via de STIVAS. Wij vinden het van groot belang dat wij niet aan de ene kant investeren en aan de andere kant deze investering niet te gelde brengen daar waar deze voor is bedoeld. Dat is een desinvestering. Wij willen van de gedeputeerde horen hoe zij hier tegenaan kijkt en welke aanvragen vallen nu al in deze categorie? Wij hebben als CDA vragen gehad over de effecten van zonnepanelen op de vruchtbaarheid van de bodem, want die kennen wij niet. Er bestaan simpelweg geen onderzoeken. Wij hebben daarom eerder voorgesteld om een monitor uit te voeren op verschillende bodemtypen. Op die manier dragen wij als provincie bij aan de kennisopbouw rondom zon op land. Graag een toezegging van de gedeputeerde. Wat betreft de beantwoording van de gedeputeerde op de vraag of de haast wel zinvol is – ik heb het al eerder gehoord in de inbreng van GL – die wij nu maken om de SDE-subsidieronde van oktober te halen, hebben we bij onze bestuurders geïnformeerd of ze inderdaad 'even harder kunnen werken' zoals de gedeputeerde aangaf. Dit heeft niet te maken met de onwil of met gebrek aan personele capaciteit, maar met de rechtmatigheid richting belanghebbenden – en die wil je niet verrassen in de zomervakantie – maar ook met de lokale democratie. Zoals een van onze bestuurders aangaf: zonder gemeenteraad gaat het in 11-13 weken, maar inclusief zorgvuldig democratisch proces kost het tot drie maanden extra. Kortom, een aanvraag zou al in april moeten zijn ingediend, nog voordat het beleid voor lag. Een dienstbare provincie moet snel een helder kader stellen, en niet het onmogelijke vragen van gemeenten. Kortom, de SDE-ronde van oktober waarop de gehele tijd gekoerst is, gaat waarschijnlijk niet gehaald worden. Wat zijn de consequenties hiervan? Een vraag aan de gedeputeerde. Tenslotte, we steunen vandaag de intentie voor extra inzet op zon. En er wordt van ons vertrouwen gevraagd daar waar wij niet verder kunnen reiken dan onze controlerende taak ons biedt. Wij zijn daarom blij met de evaluatie die over twee jaar zal plaatsvinden, en mocht dat nodig zijn, dan gaan we voor een eerdere aanpassing van het beleid, maar hopen dat in de tussentijd dit beleid staat als een stevig juridisch huis, maar dan wel met zonnepanelen erop.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Met name naar aanleiding van de tegenstelling van, ik kan het niet uitleggen dat er zonnepanelen op een land liggen, terwijl de schuur nog leeg is. Kunt u het dan wel uitleggen dat beide leeg blijven, terwijl de kolencentrales blijven doorroken en er gas wordt weggehaald onder de Groningers? Moeten wij niet iedere mogelijkheid aangrijpen om duurzame energie te gaan realiseren? Als het kan op het dak en als het kan op het land.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Daarom zeg ik dat wij de intentie steunen voor extra inzet op zon en ik heb iets gezegd niet alleen voor de toekomstige generaties, maar ook voor de huidige generaties. Mijnheer Van Liere, u vraagt naar de bekende weg.

De VOORZITTER: Dat u het maar goed weet.

Mevrouw **VAN ROOIJ** (PvdA): Voorzitter. Mijn fractie is blij dat dit beleidskader ter besluitvorming voor ligt. Het is geen geheim dat wij veel waarde hechten aan het zetten van stappen en voort willen maken met de energietransitie. Wij constateren dat GS hier voortvarend mee aan de slag zijn. Voor de PvdA is het beschermen van het landelijk gebied een groot goed. Je kunt het maar één keer verknoeien en daar moeten wij met zijn allen voor waken. Aan de andere kant zijn er grote zorgen over ons klimaat en de traagheid waarmee de energietransitie in ons land tot stand komt. Tussen deze twee zaken zoeken wij een balans. Een afweging van belangen die met dit beleidskader wat ons betreft zorgvuldig in gang gezet is. Wij kunnen ons hier dan ook in vinden. Wij zien dit als een acceptabele afweging van de verschillende belangen. Toch wil ik op een zestal zaken graag nog ingaan. Dat is de juridische toetsing van Pels Rijcken, het draagvlak, onderzoek en monitoring van de bodem, bufferzones, procedures en het stimuleren van gemeenten. Allereerst de juridische toetsing en dan gaat het vooral om de tijdelijkheid. Het aangepaste rapport van Pels Rijcken geeft weliswaar geen 100% garantie, maar wij willen dit vooralsnog als voldoende aanmerken. Zij het natuurlijk dat wij ervan uitgaan dat GS dit heel goed blijven volgen en bij PS terugkomen, indien zich hier ontwikkelingen in de negatieve zin zouden voordoen. Punt 2, het draagvlak, ik kom hier nog even op terug, omdat mijn vraag in de commissie voor mij niet voldoende is beantwoord. In het stuk wordt op geen enkele wijze uitgelegd wat er wordt verstaan onder draagvlak. Wel wordt er een paar keer aan gerefereerd. Kan de gedeputeerde toezeggen dat zij na de zomer in de commissie met een nadere uitwerking van ideeën hieromtrent komt? Punt 3, onderzoek en monitoring van de bodem, in de commissie nadrukkelijk aan de orde geweest. Het nagezonden antwoord wil ik duiden als te afwachtend. Ik citeer: “Indien er een onderzoek komt, verlenen GS welwillend hun medewerking”. Kan de gedeputeerde toezeggen dat zij hierin een proactieve houding zal aannemen, met andere woorden kan hier meer regie op gevoerd worden? Punt 4, in de commissie hebben wij uitvoerig gediscussieerd over de bufferzones en dan vooral die rond Schiphol. Bufferzones zijn nu uitgesloten. De gedeputeerde gaf min of meer aan dat het aan de Staten is om hierin iets te veranderen. Dat is de reden dat wij hiervoor samen met D66, GL, PvdD een motie zullen indienen. Deze is door D66 reeds ingediend. Het gaat erom te onderzoeken of er wellicht toch kansen liggen die door de algehele uitsluiting niet zouden kunnen worden benut. Punt 5, de procedures. Er zijn bij initiatiefnemers, maar ook bij Statenleden zorgen over de lange ingewikkelde procedures. Er is door voorgaande sprekers ook al diverse malen iets over gezegd. Indien GS hierin niets kunnen doen – en dat was het

antwoord dat wij hebben gekregen – kan de gedeputeerde dan wel toezeggen dat zij hierin proactief zal acteren en zoveel mogelijk hulp kan aanbieden zover dat binnen de mogelijkheden ligt? Het gaat dan om kennis delen, informatie en advies. Punt 6, ook in de commissie had ik gevraagd of het mogelijk is dat wij gemeenten meer zouden kunnen stimuleren, faciliteren. Het antwoord daarop was, het is aan gemeenten en wij gaan daar niet over. Dat is ook de reden dat er nu een motie wordt ingediend door het CDA, waarin wij vragen een informatiepakket te ontwikkelen voor de gemeenten voor de categorieën 1 tot en met 5.

De heer **BRUGGEMAN** (SP): Voorzitter. Het is een heel mooi beleidskader geworden. Wij zijn ook tevreden over de manier waarop het tot stand is gekomen, alle betrokken partijen gehoord en waar mogelijk, aan bod laten komen. Wat dat betreft ook onze waardering voor de PvdD die dit alles ooit in gang heeft gezet. Zij hebben goed vooruitgekeken. De volgordelijkheid of volgtijdelijkheid – daar zijn alle prachtige kreten voor bedacht – wij zijn het met de andere indieners van de motie eens om te proberen gemeenten zoveel mogelijk mee te geven om het eerst op bestaande daken aan te brengen en wat ons betreft ook te beginnen langs snelwegen, spoorlijnen, voordat je het open land ingaat. Dat vinden wij heel verstandig. De spiegel daarvan, het Energiepark Zwanenburg wordt 1 bij 2 kilometer groot. Daar moet je niet mee willen beginnen. Wij denken dat je geleidelijk aan moet beginnen met die energietransitie, ook met die zonneparken. Dat is de strekking van die eerste motie. Begin waar het gemakkelijk kan. Nu nog even geen parken van 1 bij 2 kilometer. Dat zal ook duidelijk maken hoe wij over de verschillende moties en amendementen gaan stemmen. Ik heb nog één ding ter overdenking en dat heeft ook betrekking op het Energiepark Zwanenburg dat vlakbij Schiphol ligt. De SP is net zo hard voor energietransitie als iedereen in deze zaal, maar de hoeveelheid energie in gigajoules die het zonnepark Zwanenburg in een jaar oplevert, is gelijk aan wat onze luchtvaart in een paar uur verstookt. Zeker als je het toeleidend autoverkeer naar Schiphol ook nog meetelt. Dat is om over na te denken.

De **VOORZITTER**: De vergadering is voor tien minuten geschorst. Ik vraag het college om even in de GS kamer te komen. Ik heropen de vergadering en gedeputeerde Geldhof heeft het woord.

Gedeputeerde **GELDHOF**: Voorzitter. Er ligt een mooi voorstel voor om zonneparken in brede zin mogelijk te maken binnen de provincie Noord-Holland, maar wel op een manier zodat het ook passend is met respect voor het landschap en voor de maten in het landschap. Wij hebben ook pasgeleden nog in de Volkskrant kunnen lezen hoe de inrichting van het landschap rondom de steden mede bepalend is ook voor het economisch succes van die steden. Het is zeker niet de bedoeling om de deur wagenwijd open te zetten, zoals dat in feite bij het vorige agendapunt even aan de orde is geweest, dat hebben wij bewust niet gewild. Wij willen wel én de mogelijkheden neerleggen en tegelijkertijd het landschap zoveel mogelijk blijven respecteren vanwege de meerwaarde voor onze nationale concurrentiepositie. Het stuk dat nu voorligt, is breed besproken geweest in een interactief proces, met heel veel betrokkenen, raadsleden, wethouders, gemeenten, alle stakeholders, initiatiefnemers, maatschappelijke organisaties. Dwars door alles heen is dit van tevoren uitgebreid besproken geweest. Wij hebben daarbij ook geleerd van wat wij hebben meegemaakt met Wind op land. Het feit dat wij toen gebieden

hebben aangewezen en tot welke commotie dat heeft geleid. Wij zijn van mening dat hier zoals de VVD dat noemt, een toekomstvast kader ligt voor zon. Het zijn spelregels voor gemeenten om gemeenten ook de ruimte te bieden in hun duurzaamheidambities goed te kunnen voorzien, waarin energie en landschap zijn samengebracht. Wetende ook dat als wij alleen maar op de bestaande bebouwing en met de bestaande functie en de combi's die er mogelijk zijn in bouwsteen 1 tot en met 5 vanuit het voorstel gaan werken, dat wij dan uiteindelijk in 2050 als wij dat allemaal benutten, op 9% van onze behoefte zouden komen. Wij leggen ook nadrukkelijk bij dit voorstel de regie bij de gemeenten neer. Wij laten hen daar de afweging maken of en hoe zij de zonneparken zouden willen realiseren. Dat doen wij in verschillende ruimtelijke spelregels en die liggen nu bij u, althans het dossier daarvoor, tot een maximum van 25 ha. Daarboven – in het stuk heet dat de categorie 6C – de stimuleringsgebieden liggen nu niet voor. Ja, het zijn wel stimuleringsgebieden maar tegelijkertijd hebben wij gezegd dat wij een zekere ruimte meegeven aan de gemeenten, waarbinnen zij hun eigen afweging kunnen maken. Die categorie 6C heeft dermate veel impact op het buitengebied, die zijn dermate groot dat wij ook vinden dat het gerechtvaardigd is om daar een ander proces voor af te spreken. Uiteindelijk is het zo dat ook daarvoor geldt dat als een initiatiefnemer iets wil, dan kan hij met zijn gemeente in gesprek en met de gemeente vaststellen of er draagvlak voor is. Als de gemeente vindt dat dit een plan is dat hij verder zou willen helpen omdat hij voelt en merkt dat er in zijn gemeente draagvlak voor is, dan kan hij bij ons komen. Dan zullen wij alle deuren wagenwijd openzetten om te kijken op welke wijze wij zo'n initiatief verder kunnen helpen, of er belemmeringen zijn of dat er bepaalde andere redenen in onze provinciale ruimtelijke verordening zitten waarom iets wel of niet kan of anderszins. Op dat moment gaan wij dat stimuleren, maar het initiatief moet echt komen vanuit onderop. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om gebieden te gaan aanwijzen. Onze rol is ook nadrukkelijk dat zodra men komt, dan pakken wij dat proactief op en gaan ermee aan de slag. Er zijn veel vragen over gesteld hoe dat gaat, maar aldus. Mevrouw Strens vroeg ook nog hoe het zit met de gemeente Hollands Kroon, waar men onder het windpark Wieringermeer windmolens zou willen neerleggen. Dat zal een project zijn dat groter is dan 25 ha, dat valt onder de categorie 6C. Een belangrijk element in het stuk dat wij u voorleggen, is dat het gaat om de tijdelijkheid. In het landelijk gebied wijzigt de bestemming niet, het blijft agrarisch. Het gaat met een maximum van 25 jaar, mits goed landschappelijk ingepast. Richting CDA wil ik zeggen, 25 jaar is 25 jaar. Punt. Ook al zou een project uiteindelijk een technische levensduur hebben die nog 30, 40 jaar verder zou gaan, als je de omgevingsvergunning voor 25 jaar afgeeft, dan is dat 25 jaar. Dat spreekt u hier ook met elkaar af in de Staten. Ik denk dan ook nog altijd aan die koelkast die misschien nog bij iemand thuis staat of op een zolder die 40 jaar oud is, 1975 of zo gekocht. Die doet het nog prima, maar waarschijnlijk had je hem al drie of vier keer moeten vervangen en had je nog vele guldens en daarna euro's kunnen besparen. Het is gewoon een koelkast die het wel doet, maar het kost je wel heel veel geld.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Voorzitter, even terug naar de koelkast waar u het over heeft. Stelt u zich nou voor dat ik – wij kunnen het ons bijna niet voorstellen – een koelkast in mijn huis mag zetten en op basis van de technische levensduur van het apparaat van tien jaar wordt de vergunning door de gemeente afgegeven. Mevrouw, u mag voor tien jaar een koelkast, want de technische levensduur is tien jaar. Dan kom ik na twaalf jaar, die koelkast doet het nog steeds,

gaat nog wel een tijdje mee, dus ik vind dat die vergunning gewoon verlengd zou kunnen worden, want u heeft een vergunning afgegeven op basis van de technische levensduur van tien jaar, maar die is veel langer gebleken. Hoe stevig staat u dan juridisch met uw verhaal?

Gedeputeerde **GELDHOF**: Op het moment dat er 25 jaar is afgesproken, is het 25 jaar. Als u zegt, hij was voor tien jaar en na twaalf jaar kom ik nog een keer langs. Hij had al lang opgeruimd moeten zijn.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): De reden dat ik ernaar vraag, is omdat er een argumentatie is gebruikt op basis van de levensduur. Ik wil gewoon klip en klaar hebben en dat heeft u bij dezen bevestigd, dat 25 jaar 25 jaar is en geen moment langer, ook niet als er innovaties op zonnepanelen plaatsvinden. Punt.

Gedeputeerde **GELDHOF**: 25 jaar is 25 jaar, mevrouw Haagsma. Belangrijk is dus dat die goed landschappelijk worden ingebouwd, voldoende afstand tot aan de bebouwing, flora en fauna passeerbare afrastering en juist met beplanting eromheen, zodat je weet, hier is een zonnepark en dat ziet er goed uit. Wellicht zullen eromheen zelfs zonnebloemen groeien, en dat de zonnepanelen er staan, zoals de PvdD had voorgesteld. De volgordelijkheid. Ik ben blij dat inmiddels eigenlijk alle partijen in de Staten de volgordelijkheid oftewel de ladder voor duurzame verstedelijking hebben losgelaten, mede op basis van juridisch advies en op basis van het belang dat wij hebben om ervoor te zorgen dat wij niet óf het een óf het ander doen, maar dat wij het gewoon allemaal aanpakken. Dat is belangrijk voor het behalen van de doelstellingen. Wat losse punten. Over de agrarische structuur, daar heeft het CDA aandacht voor gevraagd en ook de VVD zei er iets over. Er zijn plekken in de provincie waar provinciaal, Rijks of Europees geld in is gestoken met POP I of POP II, om bijvoorbeeld kavelruil tot stand te brengen en ervoor te zorgen dat er een goede samenhang in agrarisch gebied is, zodat het rendabel is en er geen belemmeringen zijn, dat het schaalvoordeel op de juiste grootte blijft. Als je nou net geld hebt gestoken in het aanbrengen van structuur om er zonnepanelen op te leggen en je vervolgens die structuur doorbreekt, dan is dat niet verstandig. Bovendien lopen wij het risico dat als je dat doet, dat dan het Rijk ofwel de EU zegt, jij moet dat geld terugbetalen, want wij hebben dat geld niet voor niets uitgegeven. Het is inderdaad niet verstandig om dat daar neer te leggen. Van de aanvragen die ons nu bekend zijn, is er één aanvraag voor een plek waar agrarische structuurversterking heeft plaatsgevonden waarvan wij niet zeker weten of daarvoor een initiatief is ingediend. Naast de plek het windpark Wieringermeer waar Nuon eventueel tot in de categorie 6C iets zou willen, zijn wij geen andere plekken tegengekomen, dus dat betekent dat er geen belemmeringen zijn voor de plannen die er nu liggen ten aanzien van de agrarische structuurversterking, maar wij moeten ons er wel goed rekenschap van geven dat als er ergens een plan ligt en er moet geld worden terugbetaald, dat dat uiteraard niet de bedoeling is en dat wij sowieso bij de aanvragen die er nu liggen, dat in de komende periode goed in de gaten gaan houden. Daarnaast komt er in het voorjaar een wijziging voor de PRV naar u toe. Er ligt er nu een ter visie, maar de volgende is al weer in de maak. Daar zitten veel landbouwelementen in en daarin zullen wij meenemen op welke wijze je dat goed kunt borgen, dat je er rekening mee houdt dat als er ergens een agrarische structuurversterking heeft plaatsgevonden en dan gaat het

niet alleen om zon want na 25 jaar gaat dat weer weg, maar wij hebben allerlei initiatieven zoals woningen, bedrijven, kassen, hotels, noem maar op en die blijven er tot in lengte van dagen staan, dus er moet goed op gelet worden dat er geen ontwikkelingen zijn die wij niet zouden willen. Wij kijken hoe wij dat vanaf volgend jaar in de PRV kunnen borgen en tot die tijd houden wij scherp in de gaten welke projecten er zullen zijn en of die strijdig zijn of schade aanbrengen aan eerdere agrarische structuurversterking. Dan heb ik een vraag gehad over het bodemonderzoek, dat is volgens mij door meerdere partijen ingebracht. Wat betekent het plaatsen van zonnepanelen op de ondergrond? Dit is het ruimtelijk kader en dat gaat niet over de bodemkwaliteit, maar het is wel van belang om dat mee te nemen. GS vinden het goed om in het kader van kennisvergaring ook dit onderzoek te doen plaatsvinden, bijvoorbeeld op verschillende typen gronden, zand, klei of anderszins, wat is het effect over een of twee jaar. Er gaat ook een evaluatie plaatsvinden of dit is wat wij willen en dan kunnen wij het effect op de bodemstructuur daarin meenemen. Wij denken misschien dat het ten koste gaat van de bodemstructuur, maar het kan ook heel goed zijn dat juist het rust geven aan de bodem bijdraagt aan het herstel van een voorheen intensief gebruikte bodem en eventuele gewasbeschermingsmiddelen die daarin terug te vinden zijn en dat die bodem zich juist gaat herstellen. Daarin gaan wij dat meenemen. De evaluatie gaan wij over twee jaar doen. Er is ook nog gevraagd of wij hier een ambitie aan willen verbinden. Nee, dit zijn de ruimtelijke spelregels waarmee iedereen aan de gang gaat. Het is landelijk gezien het meest liberale beleid voor zonnepanelen waar u hier ja tegen zegt, ook vanuit de urgentie die wij voelen om ervoor te zorgen dat er op termijn voldoende duurzame energie kan worden opgewekt. Een ambitie leggen wij hier niet neer, maar wel de kaders waarbinnen dat kan. Dan de moties. M28 van de PVV vraagt om een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden om de termijn in te korten. Dit zijn wettelijke termijnen, daar kunnen wij weinig aan veranderen. Daarom ontraden wij deze motie. M29 van de PVV is overbodig, want het Rijk heeft er nu al een rol in en kan GS vragen om die coördinatie op zich te nemen. Dat is nu al, dus die ontraad ik. Het pakken van de regierol bij het vereenvoudigen van het vergunningentraject. Daar moet u mij even helpen. Overbodige stappen moeten worden geschrapt. Mij zijn ze niet bekend in het beleid. Bovendien vraagt u daar meer de regie te gaan voeren, dat zou een hele rare vorm zijn met dubbele petten, waarin wij gelijktijdig de vergunning afgeven voor onze eigen aanvragen. Dat is aan de initiatiefnemer om dat te coördineren en die ontraden wij ook. M31. Wij zijn aan het nadenken over wat wij willen met de landschappen in Noord-Holland en de bufferzones maken daarvan een bijzonder onderdeel uit. Deze zijn zeer belangrijk voor de natuur en het landschap rondom het stedelijk gebied. U vraagt dat te doen in alle bufferzones, maar ik wil u vragen in het dictum toe te voegen dit niet in alle bufferzones te doen, maar specifiek rondom Schiphol. Als daar dan interessante dingen uitkomen, dan kunnen die later naar andere plekken doorvertaald worden, maar ga eerst op een plek kijken of er iets kan en dan dit voorstel uitwerken. Ik vraag u eigenlijk om dat aan te passen.

De heer **SLETTENHAAR** (VVD): Ter verduidelijking. Die motie waarvan wij gezegd hebben, wij wachten even uw preadvies af, die zegt, maatwerk en legt de bal eigenlijk bij u. Ontraadt u deze motie, want het gaat specifiek over het gebied rondom Schiphol, of kunt u ermee uit de voeten?

Gedeputeerde **GELDHOF**: Als u ervan wilt maken dat het specifiek het gebied rondom Schiphol is, dan kan ik met die motie uit de voeten.

De heer **SLETTENHAAR** (VVD): Het is mijn motie niet, maar ik stel u gewoon een vraag. Dan is het gemakkelijker of wij weten of wij dit als een toezegging kunnen beschouwen.

De **VOORZITTER**: De suggestie van de gedeputeerde is in de inrichting van de indieners, denk daar nog eens even uitdrukkelijk over na.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Een korte vraag. Indien de motie in wat voor vorm dan ook, wordt aangenomen, heeft de gedeputeerde een idee op welk tijdspad zij deze motie zou kunnen afhandelen? U zei net dat er aan een PRV-wijziging gewerkt wordt. Deze motie vraagt om eventueel een verwerking in de PRV. Zou dat lukken als u heel erg uw best doet en al uw bestuurlijke capaciteiten daarop inzet?

Gedeputeerde **GELDHOF**: U brengt het heel mooi, mijnheer Van Liere. Kortgeleden hebben wij met u een vrij gesprek gehad over de beeldbepalende landschappen. Daar hoort dit in feite ook in thuis. Dat zijn nog enkel denkrichtingen. Wellicht wel, wellicht niet, maar ik wil er geen haast op zetten, want dan zet je misschien stappen waar je later spijt van krijgt. Wij willen zeker weten dat wij dat goed onderbouwd hebben. In dit voorstel dat er nu ligt, hebben wij niet voorgesteld om de bufferzones, zonnepanelen en zonneparken mogelijk te maken. Dat is een bewuste keuze geweest. U vraagt nu om het anders te doen, wij hebben al een hele afweging gemaakt, wij willen daar opnieuw naar gaan kijken, maar daar zullen wij even goed de tijd voor moeten nemen.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Voorzitter. Wij dubben nog een beetje over deze motie. Er staat een aantal stappen in vermeld en ik vraag mij af welke stappen u uitvoert en waar u mee akkoord gaat. Eerst is het in kaart brengen, dan kijken of er kansen liggen en dan verankeren in de PRV. In welke stappen gaat u mee en voor welke stappen hebt u meer tijd nodig? Ik zit nog even te zoeken.

Gedeputeerde **GELDHOF**: Dit is net zo volgordelijk als het hier ligt. Je moet eerst inventariseren en een voorstel maken, waarin onderzocht wordt hoe je het kunt doen in de volgorde die hier staat en onder welke voorwaarden je het mogelijk gaat maken. Dan moeten wij met elkaar het gesprek gaan voeren of en hoe je dat in de PRV verankert. Ik neem aan dat niet verankeren niet ter sprake komt. Je moet eerst met elkaar de discussie voeren of op basis van het onderzoek dat gaat plaatsvinden.

Mevrouw **STRENS** (D66): Ik begrijp uw reactie enigszins, maar wij hebben hem juist zo geformuleerd, omdat wij ook niet willen dat wij gebieden gaan voortrekken ten opzichte van andere gebieden, dus hoe kijkt u er tegenaan als je toch één bufferzone anders gaat behandelen dan de rest?

Gedeputeerde **GELDHOF**: U geeft zelf in uw motie aan dat het gaat over bufferzones zoals rond Schiphol, dus u geeft zelf een indicatie in welke richting u denkt en in dat opzicht ga ik daarin mee.

Mevrouw **STRENS** (D66): Daar ben ik blij mee, maar is het misschien een optie dat u begint met de Haarlemmermeer en als dat kansen biedt, ook andere bufferzones gaat onderzoeken.

Gedeputeerde **GELDHOF**: Dat zou een mogelijkheid kunnen zijn, maar het hangt ervan af wat eruit komt en of je dat kunt extrapoleren naar andere gebieden of niet, of dat er zulke gebiedsspecifieke redenen zijn dat je het alleen tot dat gebied wilt beperken. Maar uiteindelijk is het aan de Staten om op voorstel van GS de PRV te wijzigen en deze vast te stellen.

Mevrouw **KOCKEN** (GL): Voorzitter. Ik hoor u nu iets zeggen dat wij denk ik, niet hebben bedoeld. Het is niet de bedoeling dat u kijkt wat er in die bufferzone rond Schiphol zou kunnen en als dat te extrapoleren is, dan is dat mooi, maar wij willen hem aanpassen in die zin dat als u begint met het onderzoek naar de bufferzone rond Schiphol, dat wellicht in de eerstvolgende PRV-wijziging meegenomen kan worden en daarna kunt u de andere bufferzones onderzoeken. Niet of die onder dezelfde voorwaarden vallen, maar een zelfstandig onderzoek naar de andere bufferzones.

Gedeputeerde **GELDHOF**: Ik ben even kwijt met wat u hier met zijn vieren heeft gedaan.

De **VOORZITTER**: De suggestie is redelijk duidelijk. Je kunt overigens ook redeneren, we beginnen rond Schiphol en wij wachten af, komen erop terug en zien wat wij met de toekomst doen.

Gedeputeerde **GELDHOF**: Als dat is wat u bedoelt. Er komt nog een tweede termijn, denkt u er nog even over na en dan hoor ik dat graag. M32, u vraagt om binnen vier maanden een beleidskader voor te leggen voor zonneweiden in stimuleringsgebieden. Ik denk dat ik daar voldoende duidelijk in ben geweest, dat wij juist geen gebieden willen aanwijzen, maar dat als iemand met een initiatief komt en het proces heeft doorlopen wat bij 6C hoort dat wij aan u voorstellen, deze warm wordt ontvangen.

Mevrouw **KOCKEN** (GL): Ik dacht dat ik ook duidelijk was geweest. Mevrouw Strens heeft mij gevraagd, wilt u dan dat wij gebieden gaan aanwijzen? Toen heb ik duidelijk gezegd, nee, dat is niet mijn bedoeling. Wat ik wil is dat er beleid komt waardoor gemeenten weten dat zij hier met open armen worden ontvangen en ik wil dat u dat op papier gaat zetten.

Gedeputeerde **GELDHOF**: Om gemeenten te vertellen dat als zij plannen hebben en zij willen er iets mee, dan kunnen zij bij ons terecht en dan zullen wij dat actief oppakken. Dat is basiswerk, daar hoef ik geen beleid voor te ontwikkelen. Dat is standaard bekend. M33, het is natuurlijk prima om juist te wijzen op wat de combinatiemogelijkheden zouden kunnen zijn van punt 1 tot

en met 5 in combinatie met 6.a. en 6.b., dus dat zullen wij van harte onder de aandacht van gemeenten brengen.

Tweede termijn

De **VOORZITTER**: Ik hoop dat wij over kunnen gaan tot een redelijk beknopte tweede termijn, want de barbecue is in opbouw.

De heer **VAN DER SLUIJS** (PVV): Voorzitter. Ik heb niks voor de tweede termijn en de drie moties trek ik in.

De **VOORZITTER**: Moties 28, 29 en 30 zijn dus ingetrokken.

Mevrouw STRENS (D66): Voorzitter. Wij passen in ieder geval de motie maatwerk aan, zodat wij meegaan met de suggestie om eerst te beginnen in de Haarlemmermeerpolder en naar aanleiding daarvan onderzoek te doen naar de andere bufferzones. Ik dien hierbij de gewijzigde motie in.

De **VOORZITTER**: De motie is gewijzigd ingediend.

Mevrouw **STRENS** (D66): Ik begrijp dat GS zeggen dat zij geen beleid willen maken voor de stimuleringsgebieden. Wij gaan daar in die zin in mee, want nieuw beleid maken kost ook weer extra tijd. Maar op het moment dat er lokaal draagvlak is voor initiatieven, dan roepen wij nogmaals op om deze met open armen te ontvangen. Dat wordt meegedacht over welke ruimtelijke kwaliteitseisen kunnen gelden op die gebieden, dat er echt met maatwerk wordt gekeken naar de kansen die er zijn en dat wij kansen voor grote zonneparken niet laten liggen. Daar wil ik nogmaals een oproep toe doen.

De heer **SLETTENHAAR** (VVD): Voorzitter, wij steunen de aangepaste motie 31.a. M32 steunen wij niet.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Ik heb nog een vraag over de motie in het verlengde van het interruptiedebatje van zojuist. De motie zegt nu, begin met de regio Schiphol, dat maakt de inspanning die GS moeten leveren, net iets eenvoudiger. Ik wil u vooral oproepen om daarop al uw capaciteiten in te zetten, zodat wij bij de volgende PRV daar een besluit over kunnen nemen. Het gaat wel over vliegveiligheid, die regio is goed verdedigbaar in bestuurlijke zin.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Ik vind het jammer dat de gedeputeerde niet bereid is daadwerkelijk te gaan stimuleren in stimuleringsgebieden. Ik denk dat het belangrijk is dat wij als provincie die regie nemen en proberen die initiatieven van de grond te krijgen. Daarom lijkt mij de motie nog zeer relevant.

Mevrouw **KOCKEN** (GL): Voorzitter. Ik heb twee punten. Allereerst vroeg ik om een doelstelling te geven. U gaf aan dat dat geen ruimtelijk ordeningsding is, dat begrijp ik, dat is het

bodemverzoek ook niet. Dat gaf u ook aan, maar daar ging u toch op in. U noodzaakt mij om daarvoor een motie in te dienen, aangezien de heer Remkes mij dat zo heeft geleerd, eerst vragen, daarna een motie. Mijn tweede punt over de andere motie die ik heb ingediend. Ik wil geen gebieden aanwijzen en u zegt, het is geen taak om de gemeenten op te roepen. Als dat zo is, waarom hebben wij die tot nu toe nog niet gezien? Elke gemeente kan altijd vragen of wij de PRV willen wijzigen. Dat doen zij kennelijk niet, dus wij moeten ze meer uitnodigen en ik handhaaf de motie.

Motie 34/27062016
Doelstelling zonne-energie

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:

- *In het beleidsstuk 'Ruimtelijke spelregels voor zon in het landelijk gebied' geen doelstelling voor het op te stellen vermogen zonnecollectoren is opgenomen;*
- *Zonne-energie het vierde speerpunt van het college is op het gebied van duurzame energie;*
- *De provincies Groningen en Friesland respectievelijk 300 MW en 500 MW als doelstelling voor de lopende bestuursperiode hebben vastgelegd;*
- *Noord-Holland meer kapitaal, meer ruimte, meer inwoners én een grotere energiebehoefte heeft dan Groningen en Friesland.*

Overwegende dat:
Een streefgetal een ambitie uitdrukt die het voor gemeenten en initiatiefnemers duidelijk maakt dat de provincie een positieve houding heeft ten opzichte van zonne-energie.

Verzoeken GS:
Aan het beleidskader duurzame energie een doelstelling in de vorm van toe te voegen MW op te nemen van ten minste 500 MW voor 2019

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties GL, PvdD, CU/SGP

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Voorzitter. Goed dat wij de informatie over de bufferzones nog krijgen en die als PS tot ons kunnen nemen. Wat betreft de ladder die de gedeputeerde noemde. Ik wil nog even opmerken dat het advies van Pels Rijcken aan gemeenten is om deze wel zorgvuldig te doorlopen, juist omdat wij voorop lopen en wij met een juridisch novum te maken hebben. Dat kunnen wij niet zomaar terzijde schuiven. Dank voor de toezegging om de structuuranalyse in de PRV mee te nemen, alsook voor de Monitor Bodem en met het bespreken van dit kader is inmiddels de zon doorgebroken.

Mevrouw **VAN ROOIJ** (PvdA): Voorzitter, ik bedank de gedeputeerde voor de toezeggingen. Blij met het actieve monitoronderzoek naar de bodem. Eens met de aangepaste motie die wij zo zullen indienen. Ik heb een puntje gemist bij de beantwoording, dat is het punt van het draagvlak.

Gedeputeerde **GELDHOF**: Voorzitter, ik heb nog gehoord wat door partijen is ingebracht over de projecten 6C. Er werd gevraagd om daar maatwerk te leveren. Ja, het kan ook alleen maar maatwerk zijn, want het zijn projecten die een initiatiefnemer heeft voor een bepaald gebied in samenspraak met gemeenten en waar allerlei andere regels, procedures of belemmeringen of kansen liggen. Dit plan is juist geschreven om kansen te geven aan de groei van de hoeveelheid zonne-energie. Er is gevraagd, wilt u de regie nemen voor 6C. Dat is iets anders. De regie ligt bij de initiatiefnemer over zijn eigen project en als hij iets wil, dan gaat hij naar de gemeente. Als de gemeente zegt, ik heb dat met de omgeving besproken, de raad is het ermee eens, wij willen dat plan. Vergeet niet, het zijn grote projecten boven 25 ha, die zijn ingrijpend voor een gemeenschap. Als men daar zegt, wij willen het gaan doen, dan zeggen wij hier: kom maar op en dan dragen wij jou verder. Het is aan de gemeenten – dat is precies wat wij van Wind op land hebben geleerd – om te zorgen dat zij draagvlak vinden voor wat zij als draagvlak ervaren en dan komen ze bij ons. De zon is doorgebroken, dat zou ik ook zeggen. Gedeputeerde Van der Hoek gaat in op de ambitie.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Voorzitter, even ter verduidelijking, ik heb de aangepaste motie nog niet gezien. Misschien was het wat zwartwit dat mijn collega zei, die komt niet in het kader, maar dat is gewoon om het even zuiver te houden. Ik mag dan de gedeputeerde zijn van de ambitie, maar wij gaan natuurlijk nog wel met elkaar naar de ambitie kijken. Dat hoort bij het proces dat wij met elkaar hebben afgesproken. ECN heeft een onderzoek gedaan en ik kijk naar de potentie van de energiemix, wat kunnen wij nou zo meteen aan duurzame opwekking doen en daar hoort ook deze bij. Daarover hebben wij het proces afgesproken en daar heb ik ook een brief over geschreven. De eerste bijeenkomst die wij daarover hebben, is op 12 september en daar kijken wij wat het onderzoek heeft opgeleverd en hoe kunnen wij met de routekaart aan de gang gaan om een bepaald percentage te bereiken. Daarin bent ook u aan zet, dus het is tegen de afspraken in dat u aan GS vraagt de doelstelling te bepalen. Volgens mij was de afspraak dat wij dat met elkaar zouden gaan doen. Er komt wel degelijk een ambitie uit, maar dan graag samen met u en volgens het proces dat wij met elkaar hebben vastgesteld.

De **VOORZITTER**: Wij missen de tekst van twee moties, de gewijzigde motie 31.a en een nieuwe motie. Ik heb de indruk dat iedereen wel in de gaten heeft wat er in de gewijzigde motie 31.a staat, dus daar kunnen wij volgens mij over stemmen. Behoefte aan stemverklaringen?

De heer **BRUGGEMAN** (SP): Los van wat wij inhoudelijk al gezegd hebben over doe het zorgvuldig en voorzichtig, wij hebben complimenten gemaakt voor de zorgvuldigheid waarmee het ruimtelijk kader is opgesteld. Maar als je goed leest wat er in het eerste bolletje van het dictum

staat, gaat het om een voorstel, dan is er een voorstel, daar wordt iets in onderzocht. Ik weet niet hoe je dat doet, iets in een voorstel onderzoeken, maar dat kan.

De **VOORZITTER**: Bent u voor of tegen en waarom?

De heer **BRUGGEMAN** (SP): Ik zal u uitleggen waarom wij tegen zullen stemmen, maar dat vergt van onze kant ook enige zorgvuldigheid. Er moet onderzocht worden welke kansen er zijn en onder welke voorwaarden dit mogelijk gemaakt kan worden. Wat wordt er dan weer mogelijk gemaakt? Dit is een heel onzorgvuldige formulering van iets waar wij toch al twijfel over hebben en daarom zullen wij hartgrondig tegen deze motie stemmen, want niemand weet wat er staat.

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Ik sluit mij hier helemaal bij aan, want wij zitten hier te praten over een zorgvuldig kader en ik vind het werkelijk schandalig dat hier even snel door vier of vijf partijen wordt gekeken of bij Schiphol gekeken kan worden wat er in de bufferzones kan. Ik vind het werkelijk niet passend.

De **VOORZITTER**: Daarvoor worden moties ingediend. In die zin is er weinig uitzonderlijks aan de orde.

Mevrouw **HAAGSMA** (CDA): Het CDA heeft deze motie begrepen als zijnde wij gaan dingen onderzoeken en wij komen vervolgens met een voorstel terug naar PS. Als dat zo is, dan stemmen wij voor.

De **VOORZITTER**: Andere stemverklaringen? Niet. Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties SP en 50plus, de overige leden voor, zodat de motie is aanvaard. Dan motie 32. Stemverklaringen?

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter, in de woorden van GL heeft de PvdD helaas niet meegetekend. Dat klopt en de reden daarvoor is dat wij weliswaar achter de doelstelling staan, maar niet helemaal zeker zijn of dit beleidskader ook dat doel gaat realiseren. Neemt niet weg dat wij dat veel preciezer kunnen beoordelen als er een conceptkader ligt. Daarom zullen wij voor de motie stemmen.

De **VOORZITTER**: Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties van de VVD, 50plus, ONH, PVV, CDA, SP en D66 en PvdA, de overige leden voor, zodat de motie is verworpen. Dan motie 33. Stemverklaringen?

Mevrouw **STRENS** (D66): Wij kunnen niet geheel achter de overwegingen staan, maar met het dictum kunnen wij leven, dus wij zullen voor stemmen.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter, om dezelfde reden zullen wij tegenstemmen. Op het moment dat dit de overwegingen zijn, dan hebben wij niet het idee dat het informatiepakket stimulerend gaat werken.

Mevrouw **KOCKEN** (GL): Ik sluit mij aan bij de heer Van Liere.

De **VOORZITTER**: Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties GL, PvdD, de overige leden voor, zodat de motie is aanvaard. Wij hebben intussen de nieuwe motie 34 uitgereikt gekregen. De gedeputeerde heeft daar al iets over gezegd als ik mij dat goed herinner en goed interpreteer. De heer Van der Hoek heeft aangegeven nu hij de tekst voor zich ziet, daar nog even wat preciezer op te reageren.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Even kort, voorzitter. Dit is precies waar het college zo'n moeite mee heeft. Wij spreken een proces af. Wij proberen te voorkomen dat er eenzijdig vanuit GS wordt bepaald wat de doelstelling is. Wij zouden dat samen doen. Wij hebben een onderzoek laten uitvoeren waarvan wij de uitkomst nog met elkaar moeten bespreken en hier wordt in het dictum al bepaald wat de opgave zou moeten zijn. Daar heb ik moeite mee en het lijkt mij niet de juiste volgorde.

De **VOORZITTER**: U bent toe aan stemming? Stemverklaringen?

Mevrouw **STRENS** (D66): Voorzitter. Wij willen graag eerst het gesprek voeren over doelstellingen die ook op feiten gebaseerd zijn, voordat wij opeens lukraak met elkaar een getal gaan vaststellen.

Mevrouw **VAN ROOIJ** (PvdA): Daar sluit ik mij bij aan.

De heer **BRUGGEMAN** (SP): Dat doen wij ook.

De **VOORZITTER**: Ik vraag de voorstanders van deze motie om de handen op te steken. Dat zijn de fracties van GL en de PvdD en CU/SGP, de overige leden tegen, zodat de motie is verworpen. Dan de voordracht. Stemverklaringen? Niet. Mag ik de tegenstanders van de voordracht vragen de hand op te steken? Die zijn er niet, zodat de voordracht unaniem is aanvaard.

14. Statenvoordracht 46 Extra ruimtelijke kwaliteit Markermeerdijken

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Voorzitter. Ik heb een hele korte. De SP wil hier kort over zijn. Over het algemeen zijn wij heel tevreden over de plannen. Wel is het zaak en daar komt hij weer, zoveel mogelijk contact te houden met alle mensen die hierbij betrokken zijn en hun bijdragen in ernstige overweging te nemen. Wij maken ons wel een beetje zorgen over de ontwikkeling. Laten wij ervoor zorgen dat de omgeving van de Markermeerdijken nu ook niet te lijden krijgt van een overmaat aan huisjes, lodges en andere zogenaamde recreatieparken. Ik heb er al een paar gesignaleerd. Het is zaak om ook in deze de gemeentelijke bestemmingsplannen goed door te lichten. Mogelijk moet er dan naast een kustpact ook nog een Markermeerpact komen en GL komt met een ander stukje.

De **VOORZITTER**: U hebt zich niet aangemeld.

De heer **KRAMER** (GL): Dat zou vreemd zijn, want ik heb het agendapunt geagendeerd. Dat zou een beetje raar zijn.

De VOORZITTER: Het agendapunt geagendeerd? U wenste niet dat dit een hamerstuk zou worden. Mits zeer beperkt, ik zal ruimhartig zijn, maar dan achter het katheder. Sprekers moeten zich aanmelden.

De heer **KRAMER** (GL): Voorzitter, excuus. Dit onderwerp gaat over ophoging van het budget met bijna 5 miljoen euro. De intentie extra geld voor meer ruimtelijke kwaliteit en werk met werk te maken delen wij. Geen misverstand daarover. De voordracht is op dat punt volstrekt helder. Die helderheid ontbreekt als het gaat om de rol van PS in de vervolgprocedure. De nadruk ligt op het informeren van PS, maar de definitieve toekenning van middelen lijkt te zijn voorbehouden aan GS. Het is ons niet gelukt om de rol van PS in de commissiebehandeling scherp te krijgen. Daarom hebben wij een amendement opgesteld om de gevraagde middelen van 4,7 miljoen euro nog niet ter beschikking te stellen, maar te reserveren voor de projecten Markermeerdijken, zodat GS door kunnen met de planvorming en PS in een latere fase kunnen beslissen over de middelentoedeling in relatie tot beoordeling van de plannen. Ambtelijke screening heeft inmiddels uitgewezen dat de besluitvormingsprocedure al vastligt en wel in het instellingsbesluit van de reserve Actieprogramma 2010. Daar staat precies hoe gehandeld moet worden en ik citeer: “GS leggen aan PS uitgewerkte en uitvoeringsgereed zijnde besluiten voor ter uitvoering van de projecten. Na PS besluitvorming kunnen de middelen worden uitgegeven.” Een heldere procedure die precies weergeeft hoe het onzes inziens moet gaan. Het enige wat wij nu nog willen horen is dat GS deze procedure ook zullen volgen. Als dat wordt toegezegd, dan kan een amendement achterwege blijven en kunnen wij instemmen met het voorliggende ontwerpbesluit.

Gedeputeerde **LOGGEN**: Voorzitter. Te beginnen bij de SP. Wij zullen ernaar streven en dat staat ook in de voordracht, dat wij kijken naar zoveel mogelijk draagvlak. Daar is de alliantie voor verantwoordelijk. Wij moeten wel beseffen dat in dat gebied 2,1 miljoen mensen wonen, werken en leven, dus het is een onmogelijke opgave om al die 2,1 miljoen mensen langs te gaan. Vandaar dat wij dat doen met bijvoorbeeld ateliers. Dat is al in de voorgaande periode gedaan en dat zal ik in de verdere uitwerking op die manier vorm proberen te geven. Ik ben nog geen plannen tegengekomen binnen de meekoppelkansen om het zo te noemen, die pleiten voor meer huisjes, maar wel om op verantwoorde wijze kleinschalige recreatie en natuur mogelijk te maken. Dat is ook een van de doelstellingen die genoemd staan. In deze fase acht ik een Markermeerdijkenpact overbodig. Dan GL. Wij komen natuurlijk sowieso terug naar de Staten als straks de plannen gereed zijn. Maar dit is hoe wij als GS denken hoe die middelen op een verantwoorde wijze besteed kunnen worden. Maar het is altijd aan u om het daar niet mee eens te zijn en daar het debat met elkaar over te voeren. Volgens mij past het in het rollenpatroon zoals wij dat met elkaar hebben afgesproken, enerzijds doen GS een voorstel en daar kunt u iets van vinden. Volgens mij is dat hetzelfde als wat u op schrift heeft staan.

De heer **KRAMER** (GL): Voorzitter. U komt terug bij de Staten en dat is prima, maar betekent dat dat wij nog steeds kunnen besluiten dat wij die middelen daar niet voor uittrekken? Is dat een besluit of ligt het dan toch bij GS wat zij daarmee doen?

Gedeputeerde **LOGGEN**: Het is buitengewoon onverstandig om als wij met een voorstel komen waar de Staten in meerderheid heel anders over denken, dit toch door te zetten. Er verandert niets aan onze rolverdeling. Er wordt fors gewerkt niet alleen nu, maar al eerder en ook naar de toekomst toe, aan het creëren van draagvlak. Alle plannen zullen door ons getoetst worden op hoe de regio en de gemeenten daarin participeren en hoeveel geld zij daarvoor uittrekken, zodat u als u daarover van mening verschilt, goed beslagen ten ijs komt. Die uitdaging ligt dan bij u. Volgens mij zeggen wij allebei hetzelfde.

De **VOORZITTER**: Volgens mij is het helder.

De heer **KRAMER** (GL): Toch nog even een korte reactie. In zijn algemeenheid kan ik dat hele verhaal van u onderschrijven, maar mijn vraag betrof natuurlijk hoe het formeel ligt en of u van plan bent de procedure waar de Staten al toe besloten hebben, te volgen.

De **VOORZITTER**: Als u nee zegt tegen een plan en er staat geld gereserveerd, dan hebben de Staten ook de zeggenschap om nee te zeggen tegen de financiering.

De heer **KRAMER** (GL): Oké, dank u wel.

De **VOORZITTER**: Wij gaan eerst stemmen over de voordracht, tenzij de Staten een tweede termijn willen. Niet nodig. Mag ik de tegenstanders van de voordracht vragen de hand op te steken? Dat is niet het geval, dan constateer ik dat de voordracht unaniem is aanvaard.

15. Statenvoordracht 50 Rapport Randstedelijke Rekenkamer uitvoering op afstand. Provinciaal opdrachtgeverschap voor uitvoering VTH-taken bij majeure risicobedrijven

Mevrouw **ROMMEL** (VVD): Voorzitter. Naar aanleiding van de vorige commissievergadering is er bij de VVD op dit punt nog een ding blijven hangen, op punt 5 van de aanbeveling, dat gaat over het mandaatbesluit. Volgens het mandaat dat er ligt, moet de directeur van de Omgevingsdienst alle besluiten die op basis van het mandaat worden genomen, melden bij GS. GS hebben aangegeven dat dat voor hen niet nodig is, maar dat voldoet dus niet aan het mandaatbesluit. De VVD zou graag de zienswijze van de gedeputeerde horen hoe hij hiermee omgaat en of hij voornemens is om het besluit aan te passen.

Gedeputeerde **TALSMA**: Voorzitter. Het gaat over het feit dat de Omgevingsdienst door ons is gemandateerd om bepaalde taken uit te voeren, de controle van bedrijven. Dat vertrouwen is er, dat hebben wij als provincie met elkaar besloten. Dat neemt niet weg dat ik het wel prettig vind als de Omgevingsdienst rapporteert over de dingen die zij doen en dat gebeurt ook. Wij hebben regelmatig gesprekken met de Omgevingsdienst waarin zij vertellen over wat zij tegenkomen bij

bepaalde bedrijven en als dat bedrijven zijn met een bepaald risico, dan wordt dat in het zogenaamde risico- en aandachtsdossier overlegd. Ik weet dat de Randstedelijke Rekenkamer – en ik vind het nogal formalistisch – adviseert om alle besluiten die genomen worden door de Omgevingsdienst, te rapporteren en dat lijkt mij wat overdreven. Ik ga ervan uit dat als je een mandaat geeft, degene die het mandaat ontvangt, dat doet volgens de afspraken die je maakt. Daar zijn kaders voor aangegeven. Als blijkt dat in dit geval de Omgevingsdienst dat niet goed zou doen, dan kun je ze altijd ter verantwoording roepen om toe te lichten welke besluiten zij genomen hebben. Maar om alle besluiten van een Omgevingsdienst die door ons gemandateerd is, op mijn bureau terug te laten komen, zodat ik kan zeggen, dat heb je goed gedaan of niet, lijkt mij echt overdreven. Daarom ben ik niet van plan om deze aanbeveling van de Randstedelijke Rekenkamer over te nemen. Ik ben uiterst tevreden met de wijze waarop het mandaat ingevuld wordt door de Omgevingsdienst, maar laten wij het daarbij laten.

De **VOORZITTER**: Geen behoefte meer aan een tweede termijn? Dan constateer ik dat wij kunnen stemmen over de voordracht. Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te steken? Die zijn er niet, zodat ook deze voordracht unaniem is aanvaard.

16. Statenvoordracht 51 Rapport Randstedelijke Rekenkamer Geluidhinder provinciale wegen

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter. Allereerst kan misschien de suggestie gewekt zijn dat wij in de laatste vergadering van RWW hiermee ingestemd hebben, en als dat zo is, dan bied ik u daarvoor mijn oprechte excuses aan. Ik ga tegen stemmen en ik zal u uitleggen waarom. Het betreft hier de eis om in kaart te brengen in welke mate vastgestelde hogere waarden voor woningen worden overschreden in Noord-Holland. GS zeggen dat hier verschillende bestuurslagen over gaan en informatie dienen te verstrekken aan het kadaster. 50plus vindt dat de provincie wel degelijk verantwoordelijk is voor geluidshinder langs provinciale wegen, dus wij vinden dat de provincie ervoor dient te zorgen dat ook andere partijen die info up-to-date aan het kadaster leveren. 50plus vindt dat de provincie hier haar best voor moet doen. Tevens zeggen GS dat ter voorbereiding van SWUNG-2 de hogere waarden vervallen, waardoor het compleet krijgen van hogere waarden niet efficiënt is in het volgende actieplan. Wij vinden het heel belangrijk dat dat op dit moment gebeurt, zeker als ernaar gekeken kan worden wat de provincie aan overschrijding van geluidswaarden bij woningen zou kunnen doen. Graag horen wij van de gedeputeerde wat hij hiervan vindt.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Voorzitter. Wij vinden het helemaal goed dat u de aanbeveling van de Randstedelijke Rekenkamer zo netjes opvolgt, in die zin hebben wij geen reden om tegen te stemmen. Geluidshinder heeft niet alleen te maken met het soort asfalt dat er ligt – natuurlijk is stil asfalt beter – maar de snelheidsverlaging en de aanleg van geluidsschermen, van welke soort dan ook, zijn ook oplossingen die tot minder geluidsoverlast leiden. De SP heeft zich inmiddels voor de zoveelste keer in moeten zetten om het geluid en de fijnstof om en nabij de A8 en de Coenbrug – niet uw pakkie an – te beperken, en ja, de luidruchtigste wegen zijn ook de meest vervuilende, dus een integrale aanpak is het beste, maar dat wist u al. Wij helpen u graag met het

vinden van locaties waar dat schoner, slimmer en stiller kan. Het betoog van 50plus kunnen wij ondersteunen.

De heer **STRUBEN** (D66): Voorzitter. De provincie mag zelf bepalen in welke mate zij de geluidshinder beperkt, behoudens waar het gaat over nieuwbouw en reconstructie van wegen. Het nieuwe geluidsbeleid zal ingebed worden in de Omgevingswet. Het Rekenkamerrapport geeft aan dat de provincie zich goed voorbereidt en anticipeert op SWUNG-2. Langs provinciale wegen zijn maximale geluidsniveaus, de zogenaamde geluidsproductieplafonds, geïntroduceerd en bij overschrijding moet de wegbeheerder er iets aan doen. De provincie heeft echter nog geen goede maat om die kwaliteit te waarderen c.q. het doelmatigheidscriterium vast te stellen. De vraag aan GS is wanneer dit beschikbaar komt en of zij dit aan PS voorleggen. De stellingname van D66 is, omdat burgers mobiliteit willen, is het vervolgens ook noodzakelijk dat er middelen komen om de consequenties die het heeft voor de kwaliteit van het leefmilieu, te compenseren. De provincies zijn in IPO-verband nog in gesprek met I&M over de betaalbaarheid van de wetgeving en de Rekenkamer heeft opgemerkt dat de provincie tot nu toe eigenlijk geen gebruik maakt van die subsidies, maar het is goed dat GS daar thans wel werk van gaan maken. Een hoge geluidsproductie heeft een negatieve invloed op de volksgezondheid. Wij dringen erop aan dat GS niet alleen mikken op stil asfalt, maar ook waar mogelijk en noodzakelijk, snelheidsbeperking invoeren en in het bijzondere geval waar sprake is van aantasting van het leefmilieu, meewegen dat ondertunneling onvermijdelijk is. Liever investeren in veiligheid en minder hinder voor de kwaliteit van het leefmilieu dan in nieuwe wegen. Wij beseffen dat het ingewikkeld ligt, enerzijds zorgen wij met vele miljoenen voor beperking van geluidsoverlast en binden wij luchtvaart en bedrijven aan strenge normen en anderzijds storten 35.000 inwoners zich een weekendlang in een oorverdovend festival of willen wij de helden van de Formule 1 ondersteunen en racemachines horen. Persoonlijk kan ik dat niet rijmen, maar dat zal wel aan mijn leeftijd liggen. De motie van 50plus die niet ingediend is….

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Die ga ik zo meteen indienen.

De heer **STRUBEN** (D66): Ik heb hem wel gezien en ik zeg bij voorbaat dat deze voor ons overbodig is, want GS hebben duidelijk aangegeven dat zij naar de Staten komen in de commissie voordat zij de actieplannen vaststellen en dat is voor ons voldoende. D66 dankt de Rekenkamer voor haar rapportage en stemt bij voorbaat in met de voordracht.

De **VOORZITTER**: Ik vind het wel aardig om te zien dat de gewoonte om moties in eerste termijn in te dienen, zo ingesleten is dat iedereen er al op reageert, terwijl mevrouw De Meij zich in feite keurig gedraagt door de motie gewoon achter de hand te houden.

De heer **STRUBEN** (D66): Voorzitter, ik wilde een tweede termijn voorkomen.

Gedeputeerde **TALSMA**: Even voor de duidelijkheid, het onderwerp waar het hier om gaat, is het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer. Ik kan mij voorstellen dat het voor verschillende fracties aanleiding is om in het algemeen nog eens te praten over geluid en geluidsoverlast, dat

is prima, maar ik denk dat het beter is om dat naar aanleiding van bijvoorbeeld een voordracht van GS of misschien een initiatiefvoorstel van de Staten zelf te doen. De opmerkingen zijn nogal algemeen en die kan ik volledig beamen. Mevrouw De Meij zegt, de provincie is verantwoordelijk voor het geluid, helemaal mee eens. De provincie moet zijn best doen, ook helemaal mee eens. De Randstedelijke Rekenkamer zegt zelfs dat wij goed ons best doen. Men is positief over wat men aangetroffen heeft in de provincie, zeker in relatie met andere provincies. Zij doen een aantal aanbevelingen, die gaan wij zoveel mogelijk opvolgen. U noemt ook SWUNG-2. Daar zitten wij volop in. Wij zijn zelfs een van de provincies die als eerste een pilot begonnen is met SWUNG. Mevrouw De Groot zegt ongeveer hetzelfde, dat het belangrijk is dat wij in de gaten houden hoeveel geluid er op de gevels bij huizen is. Dat doen wij ook en dat meten wij ook. Dat wil niet zeggen dat daarmee alle huizen meteen geïsoleerd worden of dat er allerlei maatregelen genomen worden, maar wij kijken wat redelijk is en wat heel erg verstoort. U krijgt er elke 5 jaar een actieplan voor en jaarlijks rapporteren wij hoe het staat met de geluidsituatie in Noord-Holland. Daar is de Randstedelijke Rekenkamer heel erg positief over, dus ik kan het alleen maar beamen. De heer Struben zegt, er moet een goede maat komen voor geluid. Daar zijn wij mee bezig. Dat kunnen wij doen in het kader van SWUNG en in de discussie over de Omgevingswet en Omgevingsvisie. Snelheidsbeperking invoeren. Bij elk wegstuk waar wij over gaan, wordt die afweging steeds gemaakt. Wat betekent deze weg voor de bewoners die erlangs wonen. Wat betreft uw smaak ten aanzien van 35.000 mensen die muziek maken en recreëren en mensen die naar snelle auto's kijken, ja, dat is aan de inwoners zelf. Daar wil ik mij verder niet over uitlaten.

Tweede termijn

Mevrouw **DE MEIJ** (50plus): Voorzitter. Prinses Máxima zou zeggen, een beetje dom en heel erg dom dat ik hem niet tijdens de eerste termijn heb ingeleverd. Wij hadden inderdaad een motie. De SP was een van de eerste die hem steunde. Ondanks wat de heer Talsma heeft gezegd, handhaven wij hem. In Utrecht is hij er al doorheen gekomen, dus ik heb er het volste vertrouwen in dat het hier ook lukt.

Motie 35/27062016
PS zelfde rechten als raad bij Actieplan Geluidhinder

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:

- *De Wet Milieubeheer voorschrijft dat GS elke vijf jaar een actieplan geluidhinder provinciale wegen moeten vaststellen;*
- *De rol van PS bij zo'n actieplan niet wettelijk is vastgelegd;*
- *Dit wel het geval is voor gemeenteraden: "B&W stellen een actieplan niet vast dan nadat de gemeenteraad een ontwerp van het actieplan is toegezonden en deze in de gelegenheid is gesteld zijn wensen en zienswijzen ter kennis van B&W te brengen."*

Overwegende dat:

- *PS dezelfde rol hebben als de gemeenteraad;*
- *Het daarom logisch is om voor PS dezelfde regels te laten gelden als voor de gemeenteraad.*

Verzoeken GS om:
Binnen IPO of op andere wijze ervoor te pleiten om PS dezelfde rechten te geven rondom Actieplannen Geluidhinder als gemeenteraden

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties 50plus, ONH, SP

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen. Ik heb de indruk dat gedeputeerde Talsma wel kan reageren op de motie.

Gedeputeerde **TALSMA**: Daar kan ik zeker op reageren. Deze motie verrast mij enigszins, zeker in relatie tot wat u in eerste termijn gezegd heeft, want dit is een heel ander verhaal. Dit is ook een leuk discussiepunt, maar niet wat een van de andere partijen in eerste termijn heeft aangeroerd. Wat is het geval? Elk jaar is er een actieplan, waarin wordt aangegeven hoe de geluidshinder is en waar die problemen zich voordoen. Dat is voorschrift. Dat geven wij jaarlijks aan en één keer in de vijf jaar krijgt u altijd een actieplan. Ik weet dat het bij gemeenten een verplichting is en wat bij gemeenten een verplichting is, doen wij vrijwillig uit eigen initiatief, omdat wij het belangrijk vinden dat u op de hoogte blijft van wat er allemaal speelt. Ten aanzien van de motie, die vraagt om dit ook verplichtend te doen in de provincie, dat doen wij al, dus wat dat betreft is die overbodig en wil ik hem afraden. Als u zegt, wij vinden dat wij als Staten dezelfde rechten hebben als de gemeente, dat is aan u. Dat moet aan de wetgever voorgelegd worden. Dus als u die motie aanneemt, dan zal ik zeker in opdracht van u in IPO-verband aankaarten dat u als Staten vraagt of het IPO zich sterk wil maken bij de staatssecretaris of minister om dit ook voor de provincie te regelen. Maar dat is eigenlijk een heel ander verhaal dan waar wij het net over hadden, het geluid in de provincie. Ik ben niet de gedeputeerde die u in uw rechten wil beperken. Wat mij betreft, het is aan u. In de voortgang zoals de provincie die nu heeft, is hij niet nodig, want wij doen het. Volledig overbodig, maar als u dat recht opeist, ik ben de laatste die u in uw rechten zou willen beperken.

De **VOORZITTER**: Acht u zichzelf in staat om over de motie te stemmen? Het verzoek is volgens mij erg overzichtelijk. Als dat het geval is, dan gaan wij stemmen. Stemverklaringen?

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Wij gaan hem steunen, niet omdat het moet, maar omdat het kan.

De **VOORZITTER**: Andere stemverklaringen? Niet. Dan gaan wij over tot stemming over de motie. Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties PvdA, SP, PVV, PvdD, ONH, CU/SGP en 50plus. Ik heb de indruk dat de motie verworpen is. 25 leden hebben voor de motie gestemd, de overige leden daartegen, zodat de motie is verworpen. Dan de voordracht. Stemverklaringen over de voordracht? Niet. Mag ik de tegenstanders vragen de hand op te

steken? Dat is de fractie van 50plus. Mag ik concluderen dat de overige leden voor de voordracht hebben gestemd? Dat is het geval, dan is de voordracht aanvaard.

9. Statenvoordracht 33 Jaarstukken 2015

De heer **LEEVER** (ONH): Voorzitter. De jaarrekening 2015 zit weer in hetzelfde jasje als 2014, maar dan wel gevuld met nieuwe getallen. Alle kritische opmerkingen die wij en andere fracties in de commissies hebben gemaakt over de begroting, gaan wij hier niet herhalen. Onze kritiek moet nu toch wel bekend zijn bij GS. Toch nog een paar algemene opmerkingen. Het standaardantwoord van de gedeputeerde op alle kritiek is steeds dat PS alles zelf gewild hebben zoals de begroting nu is. Klopt dat wel? Volgens ONH zeker niet. Enige jaren geleden hebben PS het kader voor de begroting en de rekening vastgesteld en sinds die tijd werken wij daarmee. Op programmaniveau het algemeen maatschappelijk doel en daaronder de doelenboom die het algemeen maatschappelijk doel verder uitsplitst naar de operationele doelen met hun budgettabellen en toelichtingen. Dit raamwerk van PS is een goed raamwerk, maar dit raamwerk moet wel gevuld worden met de nodige informatie en dat is de verantwoordelijkheid van GS en niet van PS. De kritiek van ONH richt zich met name op de vulling van het raamwerk en dan speciaal de vulling van de toelichting op de budgettabellen. Die informatie schiet op vele punten te kort. In sommige gevallen wordt helemaal geen toelichting gegeven of in andere gevallen wordt het gevuld met een stroom van oninteressante detailinformatie en in vele gevallen worden grote sprongen van de bedragen in de budgettabellen nog eens in de tekst aangegeven. Je vraagt je af of bij de vulling van de jaarrekening met de nodige informatie er een centrale regie is, laat staan een kwaliteitscontrole. Als wij de grote sprongen in de apparaatskosten ten opzichte van de begrote waarde zien, dan rijzen er wel vragen over de betrouwbaarheid van de achterliggende begroting 2015. Wordt er wel nauwkeurig begroot of leeft de opvatting, wij trekken het wel recht bij de rekening? Er valt nog veel over de jaarrekening te zeggen. Wij laten het dus verder rusten. De kritiek op de jaarrekening en de begroting is zo breed dat PS de gehele begrotingssystematiek gaan evalueren en de Rekeningencommissie gaat daarvoor de opdracht formuleren. Wat dat oplevert, wachten wij af. Nu een werkgroep de begrotingssystematiek gaat evalueren, zegt ONH laat het raamwerk en het kader intact. Dat is goed. PS zouden zich diskwalificeren als er om de zoveel jaar een nieuwe begrotingsopzet moet komen. Laat de werkgroep zich richten op de informatie die GS moeten leveren voor de toelichting. Die informatie moet zodanig zijn dat met weinig lezen in een enkele oogopslag wordt ingezien hoe het er met het operationele doel voor staat wat betreft de uitvoering. Ook de omvang van de begroting en rekening terugbrengen van 350 pagina's naar 250 pagina's lijkt ONH zeer gewenst en in onze optiek beslist geen lastige opgave.

De **VOORZITTER**: Even namens mij een omissie. Vanmorgen was bij het verschuiven van dit agendapunt het springende punt of er nog wel een accountantsverklaring zou komen. Die verklaring is er en op die gang van zaken gaat de voorzitter van de Rekeningencommissie straks in zijn bijdrage even in.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Voorzitter. Over de jaarstukken 2015. De PVV blijft zich zorgen maken dat om de begroting sluitend te maken, er elk jaar weer geput wordt uit de reservepotten. Potten die zoals wij vandaag al eerder gehoord hebben, medio 2020 leeg zullen zijn. Wij kunnen alleen maar hopen dat het college zich hiervan goed bewust is en zich realiseert dat lenen – wat de provincie ongetwijfeld zal gaan doen – bijna altijd leidt tot wenen. De samenleving is geen laboratorium. Dat staat bij de inleiding van de jaarstukken 2015. Dat is mooi gezegd, maar maken GS dat ook waar? Burgers krijgen niet altijd die indruk als je ziet hoe hard overheden proberen om opvanglocaties voor asielzoekers door te drukken. Onze fractie vindt de jaarstukken 2015 een goede aanleiding voor een beschouwende blik op het afgelopen jaar tussen de cijfers door. Er is een ambtelijke taskforce Vluchtelingenproblematiek geformeerd. Om te helpen bij het doorduwen van meer AZC's? Onder de inwoners van Purmerend is er geen draagvlak voor. De PVV prijst de gemeenteraad die democratisch en moedig heeft gehandeld. Daar komt geen permanent AZC, voorlopig niet, want de trein rijdt en overheden proberen het vaak nog een keer. Ook op IJburg in Amsterdam komt geen AZC, omdat er geen draagvlak was in de buurt. Ook hier dient men het woord 'voorlopig' erbij te denken. De volksvertegenwoordigers uit deze plaatsen hadden in ieder geval de moed om te luisteren naar de zorgen van burgers en daar ook echt iets mee te doen, want er zijn te veel problemen in en rond AZC's, criminaliteit, mensenhandel, intolerantie van Islamitische asieleisers tegen christelijke en homofiele asielzoekers. Je bent er niet met al die opvangcentra, want de meerderheid van de asielzoekers zal na verloop van tijd waarschijnlijk statushouder worden en vervolgens recht krijgen op een sociale huurwoning. Zoals vandaag al eerder opgemerkt is, is in Noord-Holland de wachttijd voor starters nu al om en nabij de tien jaar. Er zijn zelfs gemeenten waar starters zo lang moeten wachten dat zij bij hun geboorte eigenlijk al hadden moeten worden ingeschreven voor een sociale huurwoning. Ook van die kant wordt de druk op de Noord-Hollandse burgers dus groter, om van de druk op de hele samenleving maar niet te spreken, van veiligheid tot huisvesting. En de kosten zijn voor de belastingbetaler.

De **VOORZITTER**: Gaat u het ook nog over de rekening hebben?

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Dit heeft allemaal met de rekening te maken onzes inziens. Laten wij als PS kritisch zijn op deze massale instroom en ervoor zorgen dat wij blijven opkomen voor de belangen van de Noord-Hollanders. Besef u terdege dat het Noord-Holland van morgen nu wordt gevormd en dat de onbeheersbare instroom van migranten onze welvaart, veiligheid en vrijheden zal bedreigen. Zoals gezegd heeft het college naar de mening van de PVV onvoldoende oog voor de zorgen van burgers, toch gloort er hoop aan de horizon. Programma 1 van de provincie gaat over het bewerkstelligen van goed openbaar bestuur. Hiervoor is een werkgroep Burgerparticipatie ingericht. Daar staan wij volledig achter en als het aan de PVV ligt, gaat burgerparticipatie tot het DNA van de provincie behoren.

Mevrouw **ZAAL** (D66): Voorzitter, even terug naar de vluchtelingen. Waar staat dat volgens u precies in de jaarrekening?

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Dat staat misschien niet direct in de jaarrekening, maar je kunt het er wel uit afleiden. Er wordt gesproken over de taskforce Vluchtelingenproblematiek en ik weet dat daarop gezegd is dat er geen extra gelden voor onttrokken zijn aan andere posten, maar ik ben opgegroeid met de wet van communicerende vaten. Het moet uit de lengte of de breedte komen. Burgers moeten wat ons betreft zoveel mogelijk worden betrokken bij provinciale projecten, waarbij hun mening en ideeën zoveel mogelijk worden gebruikt, ook als dit betekent dat de provincie beleid moet aanpassen of misschien zelfs schrappen. Onze fractie zal constructief meedenken in de werkgroep om burgerparticipatie zo goed mogelijk vorm te geven. Zoals mijn collega Van der Sluijs vandaag al eerder meldde, is de PVV tegen windmolens, omdat deze overlast veroorzaken, het landschap vervuilen, niet rendabel zijn, huizen in de omgeving minder waard maken en zo kan ik nog wel even doorgaan. Windpark Wieringermeer en windpark Westfrisia voldoen niet eens aan de door de provincie opgestelde voorwaarden en draagvlak is er niet, ondanks de door PS aangenomen motie waarin het draagvlak een belangrijk onderdeel dient te zijn.

De **VOORZITTER**: Ik heb de indruk dat u buiten de orde bent. Dit gaat niet over de jaarrekening.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Dan zal ik verder gaan met de jaarrekening. Ik begon met een mooi citaat uit de jaarrekening, namelijk: “De samenleving is geen laboratorium.” Maar kijkende naar de plaatsing van genoemde windparken en de opvang van asielzoekers, blijkt dat het college nog het nodige moet doen om de Noord-Hollandse burgers het tegendeel te bewijzen. Het zal u duidelijk zijn dat mijn fractie de jaarstukken niet zal steunen. Wij zullen dan ook tegen voordracht 33 stemmen.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter, mag ik een vraag stellen, want als mevrouw Bezaan de jaarstukken niet steunt, dan betekent dat in mijn beleving dat dat alleen mogelijk is op het moment dat de rechtmatigheid in het geding zou zijn. Dan wil ik graag weten wat haar kritiek is op de jaarrekening, wetende dat de accountant een goedkeurende verklaring heeft gegeven.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): U stelt de vraag op dit moment?

De **VOORZITTER**: De gedeputeerde stelt de vraag, u kondigt net aan dat u tegen deze voordracht stemt. De accountant heeft een goedkeurende verklaring afgegeven en daarin is de rechtmatigheid van deze stukken door de accountant bevestigd. De gedeputeerde wil graag van u weten op welke punten u de rechtmatigheid van deze stukken in twijfel trekt, want dat is feitelijk wat voorligt. Daar doelde ik zojuist met mijn interruptie ook op.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Oké, in programma 1 staat volgens mij dat de actualiteit de bestuurlijke prioriteit kan veranderen en onzes inziens zijn deze prioriteiten zodanig veranderd, dat wij niks anders kunnen dan niet instemmen met de jaarrekening.

Gedeputeerde **POST**: Even voor de scherpte, op welk punt trekt de PVV de rechtmatigheid van de voorliggende jaarstukken in twijfel, want dat zou een reden kunnen zijn om de jaarstukken af te

keuren. Dit is een rechtmatige weergave van de vermogenspositie en exploitatierekening van de provincie. Ik wil graag weten welke correctie u noodzakelijk vindt op de jaarstukken om ze wel aan uw eis van rechtmatigheid te laten voldoen.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): De PVV is geen voorstander van het asielzoekersgebeuren.

De **VOORZITTER**: Dat heeft niets met de rechtmatigheid te maken.

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Nee, dat begrijp ik, maar wij zijn het er gewoon niet mee eens. Dat is toch ons goed recht?

De **VOORZITTER**: Het is helder. U gaat er nog even over nadenken en ook nog of u op grond van de rechtmatigheid nog punten hebt en komt u daar in tweede termijn op terug. Ik denk dat dat de goede volgorde der dingen is.

De heer **VAN STRAATEN** (VVD): Voorzitter. Wetende en dan spreek ik ook uit eigen ervaring, hoeveel inspanningen er nodig zijn om jaarstukken samen te stellen en daar een goedkeurende verklaring van de externe accountant voor te krijgen – vandaag is nog gebleken hoe moeilijk dat kan zijn – is mijn optreden niet alleen om te zeggen dat deze jaarstukken bij hamerslag goed te keuren zouden zijn, want ik wil er wat meer woorden aan besteden. De stukken die voor ons liggen, geven aan dat de financiële positie van de provincie heel goed is. Wij beschikken over een hoog kassaldo, gestald bij de Rijksoverheid, en onze weerstandspositie is ruimschoots toereikend om alle risico's af te dekken. Vorig jaar hebben wij weer een positief begrotingsresultaat geboekt en grosso modo de afgesproken prestaties ook geleverd. Het gevoerde financiële beheer zo blijkt uit de conceptversie van het verslag van de externe accountant, is zeer goed op orde. Al met al staan wij er goed voor en doen wij het goed. Daarom willen wij het college en het ambtelijk apparaat complimenteren met het in 2015 gevoerde financiële beleid.

De **VOORZITTER**: Ik sla de heer Klein gemakshalve even over, maar een paar beknopte zinnen passen in een soepele interpretatie van de tijd.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Ik voel mij zeer begenadigd.

De **VOORZITTER**: Dat hoeft u niet, daar hou ik niet van.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Ik dan weer wel. In juni werden de jaarstukken van 2015 besproken en wederom met een positief resultaat. Dat is natuurlijk niet negatief te beoordelen, maar dat betekent ook dat het niet lukt om alle plannen te realiseren, iets wat een enigszins chronisch probleem is. Onze eerste indruk was dat er dit jaar wat meer evenwicht bestond tussen de begroting en jaarrekening, omdat het overschot minder groot was dan voorgaande jaren. Helaas wordt het beeld vertroebeld door het afboeken van 12 miljoen euro op de grondposities van Distriport en als je die meerekent, dan hebben wij veel plannen niet kunnen uitvoeren. Onze mening over de jaarstukken is dat het vaak lastig is om een goed overzicht te krijgen vanwege de

grote verschuivingen in de reserves, vaak aangeduid als budgetneutraal. Daarom stellen wij voor om de systematiek van financiën gedurende het begrotingsjaar in ieder geval vast te houden. Zou het niet beter zijn om een aparte nota met overhevelingen, onttrekkingen en stortingen te hebben, zodat het inzichtelijk is. Wij blijven pleiten voor een transparantere begroting, waar duidelijk inzichtelijk wordt welke doelstellingen wel en welke doelstellingen niet gehaald zijn, zodat ook inzichtelijk wordt of we reëler moeten begroten of meer werk moeten maken van de uitvoering. Wellicht kunnen wij in de aanstaande discussie over een andere begrotingssystematiek daar concrete stappen in zetten.

De **VOORZITTER**: Nu komt de heer Heijnen van het CDA als voorzitter van de Rekeningencommissie aan het woord.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Voorzitter, dat is inderdaad de pet waarmee ik nu even spreek en straks wissel ik. Vanuit de Rekeningencommissie is het denk ik, goed om een aantal zaken mee te geven van waarom wij dit pas hedenmiddag bespreken en niet vanochtend als een van de eerste agendapunten. Dat komt omdat er al een tijd lang een discussie loopt met de accountant en de Rekeningencommissie is daar nauw bij betrokken. De discussie gaat over de facturen voor structureel en incidenteel meerwerk. De griffie en het concern zijn hierover sinds begin van het jaar in gesprek met de accountant en sinds april is ook de voltallige Rekeningencommissie hierbij betrokken. De leden van de commissie zijn goed op de hoogte en de leden van de commissie M&F hebben sinds vrijdag – maar dat geldt ook voor vandaag en voor hierna – de mogelijkheid om alle geheime stukken van de Rekeningencommissie in te zien bij de griffie. Ik begreep dat dat ook geldt voor andere Statenleden, die daar behoefte aan hebben. De discussie met de accountant over de kosten heeft ertoe geleid dat de accountant de controle van de jaarrekening tijdelijk heeft neergelegd. Vandaar ook de vertraging. In mijn ogen en die van de commissie was dit volgens het contract niet toegestaan en bovendien een volstrekt overbodige en disproportionele actie. GS, het ambtelijk apparaat, de griffie en de Rekeningencommissie hebben sindsdien alles in het werk gesteld om de accountantscontrole tijdig te laten afronden. Dat is op het nippertje gelukt. Vorige week maandag heeft een evaluatiegesprek plaatsgevonden met de accountant en namens de commissie heb ik die gevoerd samen met mevrouw Pels, lid van de commissie. Toen hebben wij forse kritiek geleverd op de handelwijze van de accountant en ook hebben wij nadrukkelijk afgesproken dat de goedkeurende verklaring van de controle van de jaarrekening tijdig binnen zou zijn. Tijdig, dus voor de behandeling van PS vandaag. Er waren geen obstakels meer, aldus de accountant destijds. Er diende slechts nog een enkel document vanuit de organisatie te worden toegestuurd. Op 4 juli a.s. komt de Rekeningencommissie weer bij elkaar en zullen wij dit proces opnieuw evalueren. Ik vond het goed om dit aan u mee te geven, zodat u de achtergrond kent van de redenen waarom wij het agendapunt hebben moeten uitstellen. Dan wissel ik van pet met uw goedkeuring.

De **VOORZITTER**: Nou komt de heer Heijnen van de fractie van het CDA.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Het CDA dankt GS voor de jaarrekening van 2015. De financiële positie van de provincie is gezond en dat is goed nieuws. Het positieve resultaat over 2015 is

meegenomen in de kaderbrief. De afwijking – ook wel de onderbesteding – in het uiteindelijke resultaat ten opzichte van de begroting 2015 en de laatste begrotingswijziging is minder groot dan in de afgelopen jaren, al komt dat wel voor een groot deel door de afwaardering van de gronden van Distriport. Toch een positieve ontwikkeling, want dat betekent dat de beheersmaatregelen beter op orde zijn. Een constatering die ook wordt gedeeld door de accountant. De accountant heeft ook dit jaar wederom zijn goedkeuring gegeven. Gedetailleerde bespreking over de bevindingen en aanbevelingen en de reactie daarop van PS hebben plaatsgevonden in de Rekeningencommissie en in de commissie M&F. In het bijzonder noem ik daarbij nog even de afhandeling van de voorziening subsidiecrediteuren. Het zou goed zijn op korte termijn inzicht te hebben in het mogelijke overschot en het verloop van deze voorziening. Mijn fractie gaat akkoord met de jaarrekening 2015.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Voorzitter. Ook de SP heeft kennisgenomen van de jaarstukken 2015, een jaar dat is afgesloten met een positief resultaat. Op veel programmapunten is een klein positief verschil te zien in vergelijking met de begroting 2015. Zo worden veel kleine positieve verschillen uiteindelijk ruim 6 miljoen euro. Veel van die kleine positieve verschillen lijken terug te voeren op een besparing op onderzoekskosten. Blijkbaar heeft het ambtelijk apparaat meer zelf gedaan op dit gebied en dat is een goede zaak. Wij zien ook dat een aantal behoorlijke uitgaven zijn uitgesteld, doordat projecten minder vlot verlopen dan voorzien. Dat kan gebeuren. En de kosten voor deze projecten zullen in een volgende periode wel komen. Wij realiseren ons dat in het overgrote deel van de periode die deze jaarstukken beslaat, weinig te zien is geweest van plannen en beleidskeuzes van de huidige coalitie, die nu ruim een jaar op stoom is. Wat dat betreft was 2015 misschien noodgedwongen een betrekkelijk beleidsarm jaar. Wij hopen dat er de komende tijd ruimte komt voor de uitvoering van plannen. Wij zijn benieuwd hoe de nieuwe constellatie waar GS bij zijn aantreden over spraken, vorm gaat krijgen en welke financiële gevolgen die keuzes hebben. Wij zijn benieuwd in hoeverre er meer ruimte komt voor de natuur, meer ruimte voor de leefbaarheid in onze mooie provincie en wat het gaat kosten om de provincie mooi, leefbaar en sociaal te houden. Misschien moeten wij zeggen, mooier, leefbaarder en socialer te maken. Mijn voorgangers in deze bespreking zeiden het ook al. Het meest opvallende gegeven in deze jaarstukken is waarschijnlijk de afboeking van Distriport. De SP vraagt zich af hoe de financiële situatie zou zijn geweest als er geen afboeking had plaatsgevonden. Welke gevolgen zal deze afboeking hebben op de komende jaren? Zijn GS het met ons eens dat het verdampen van 12,9 miljoen euro ongetwijfeld gevolgen gaat hebben voor de mogelijkheden om nieuw beleid uit te voeren? Tot slot enige woorden over de leesbaarheid van de stukken. Over de leesbaarheid zijn wij grosso modo niet ontevreden. Wanneer je je in het boekwerk verdiept, dan worden heel veel zaken best duidelijk. Wij begrijpen ook dat je er niet aan ontkomt dat het geheel een boekwerk van enige omvang wordt, maar verantwoording van het beleid dient ook plaats te vinden aan de inwoners van de provincie, kort en bondig, want daar hebben de mensen behoefte aan, kort, bondig en duidelijk, want daar hebben mensen recht op. Dat dat mogelijk is blijkt uit het feit dat enkele gemeenten waaronder Vlaardingen, financiële verantwoording afleggen in de vorm van een overzichtelijk infogram, infographics zou je het ook kunnen noemen. Daarom heeft de SP de volgende motie.

Motie 36/27062016

De cijfers van de jaarstukken in een oogopslag

Provinciale Staten van Noord-Holland in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:

- *De provincie de ambitie heeft de communicatieve inspanningen in de richting van zijn inwoners te vergroten;*
- *De provincie de ambitie en wens heeft de bekendheid van en het vertrouwen in het werk van de provincie te vergroten;*
- *De provincie in haar communicatieve uitingen duidelijk wil zijn;*
- *De provincie het resultaat van haar werk bereikbaar wil laten zijn voor een zo groot mogelijk deel van de bewoners van de provincie.*

Overwegende dat:

- *De provincie openstaat voor een meer interactieve manier van communiceren;*
- *Er voor interactieve communicatie een zekere mate van symmetrie moet zijn in het informatieniveau van beide communicatieve partners;*
- *De jaarstukken gelden als de verantwoording van GS aan PS en daarmee ook aan de burgers van de provincie;*
- *Het noodzakelijk is dat onze inwoners nog beter bewust worden van onze digitale communicatiemiddelen.*

Zijn van mening dat:

- *Het op een begrijpelijke manier inzichtelijk maken van de jaarstukken en daarmee van het beleid van de provincie Noord-Holland, kan bijdragen aan de ambities die onze provincie onderschrijft op het gebied van communicatie;*
- *Het mogelijk is om de jaarstukken op een overzichtelijke, begrijpelijke manier in kaart te brengen door middel van een infographic, zoals recent door bijvoorbeeld de gemeente Vlaardingen is gedaan;*
- *Het mogelijk is om met behulp van regionale kranten veel van onze inwoners te bereiken.*

Besluiten het college opdracht te geven om:

- *Te komen tot een overzicht van de cijfers in de jaarstukken in de vorm van een infographic, dus in een oogopslag;*
- *Dit overzicht uiterlijk in oktober voor te leggen aan de Rekeningencommissie van PS en deze commissie te vragen dit overzicht te beoordelen;*
- *Dit overzicht te laten plaatsen in een aantal regionale kranten teneinde onze inwoners te informeren;*
- *In de regionale kranten de inwoners te wijzen op het bestaan van de digitale communicatiemiddelen van de provincie*

en gaan over tot de orde van de dag.

Fractie SP

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **DEN UYL** (PvdA): Voorzitter. Wij zijn buitengemeen blij dat de goedkeurende accountantsverklaring nog net op tijd binnengekomen is. Het laatste woord is hier nog niet over gezegd, maar in de Rekeningencommissie komen wij daar ongetwijfeld op terug en misschien ook wel verder in de Staten. De jaarrekening heeft een beperkt positief resultaat. Daar zijn wij op zich blij mee. Wij realiseren ons heel goed dat er een forse afboeking van Distriport heeft plaatsgevonden. Dat was onvermijdelijk. Je kunt er allerlei filosofieën op nahouden wat het betekent voor het idee van een ondernemende provincie wat wij vroeger allemaal moesten wezen, maar laat ik daar nu niet te veel over zeggen. In de commissie heb ik ook opgemerkt dat de systematiek van steeds maar tussentijdse begrotingswijzigingen eigenlijk betekent dat de Staten op het einde van de rit niet meer goed kunnen zien wat zij aan het begin van de rit bij het vaststellen van de begroting aan beleid hebben geformuleerd. Gelukkig gaan wij met elkaar aan de slag over een aanpassing van de begrotingssystematiek en daarin hopen wij in ieder geval dat bij de eindcontrole van de jaarrekening door de Staten heel helder kan worden teruggekeken naar de oorspronkelijke begroting die door PS is vastgesteld. Bij een goedkeurende jaarrekening past een woord van dank aan het college voor de wijze waarop met onze centen is omgegaan.

De heer **YURDAKUL** (D66): Voorzitter. Het jaar 2015 sluiten wij af met een storting van ruim 6 miljoen euro in de algemene reserve. Er is een positief resultaat en met een positief resultaat in het bedrijfsleven ben je heel erg blij. Ik vraag mij af of je zo blij moet zijn bij een overheid, want wij hebben goede intenties voor Noord-Holland waarvoor budget wordt vrijgemaakt. Wij gaan ervan uit dat dat wordt uitgegeven aan die goede zaken in de geplande periode die daarvoor is aangegeven. Wij zien een constant beeld van de jaarrekening, namelijk onderuitputting. Voor het lopende jaar gaan wij ervan uit dat dat beter wordt gestuurd, zodat wij onze doelen kunnen halen. Verder wijs ik op de werkgroep die wordt opgericht via de Rekeningencommissie, om de begrotingssystematiek verder onder de loep te nemen en verbetervoorstellen te doen voor consequente toepassing van instructies en het informatiegehalte voor het bijsturen van beleid, zodat PS de kaderstellende en controlerende rol goed kunnen invullen. Ik heb mijn tekst opgeschreven in afwachting van een goedkeurende accountantsverklaring, maar die is er al. Wij zijn daar blij mee, wij kunnen instemmen met de voordracht en wij verlenen het college decharge voor het door hen uitgevoerde financiële beleid over 2015.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter. In de richting van ONH. U hebt vergelijkbare opmerkingen gemaakt in de commissie en kortheidshalve verwijs ik u naar het antwoord dat ik in de commissie heb gegeven. In de richting van de PVV, u zegt dat u zich zorgen maakt omdat de begroting sluitend wordt gemaakt met het putten uit reserves. Dat is niet waar. Onze begroting kent voor de structurele uitgaven dekking vanuit de algemene dekkingsmiddelen, dus het is niet zo dat wij de begroting sluitend maken met het putten uit reserves. Wij hebben bepaalde projecten waarvan wij van tevoren afspreken dat wij die uit de reserves halen. Dat is niet het sluitend maken van de begroting, dat is het voldoen aan de afspraken die wij met elkaar gemaakt hebben en wij halen

niets anders uit de reserves dan voor datgene waarvoor wij die reserves bestemd hebben. Het vaststellen van de jaarrekening, u zegt dat u daar geen behoefte aan heeft. Volgens mij gaat u erover om antwoord te geven op de vraag of deze jaarrekening een getrouw beeld geeft van de rechtmatigheid van de baten, lasten en balansmutaties en van de doelmatigheid daarvan. Dat betekent of er een besluit van de Staten ten grondslag ligt aan datgene wat in de jaarrekening staat. Indien u van oordeel bent dat dat niet het geval is, dan hoor ik dat graag van u zoals ik ook al bij interruptie zei, want ik vind het zorgelijk en dan hoor ik graag van u op welke punten u deze jaarrekening geamendeerd wilt zien, waarbij ik u meegeef dat de accountant van oordeel is dat het oordeel van rechtmatigheid wel degelijk gegeven kan worden. Ik dank de heer Van Straaten voor de complimenten. Daar kan ik weinig aan toevoegen. Ik worstel even met wat de heer Klein zegt over de reserves en voorzieningen. U zegt, wij moeten de systematiek gedurende het jaar wel gelijk houden. Misschien dat wij en marge op een ander moment even moeten praten over wat u bedoelt met de systematiek. Wij zijn gewoon de systematiek gelijk te houden. U heeft daarvoor een financiële verordening vastgesteld en daar leven wij naar, naast het besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten. U zegt, ik wil graag een aparte nota stortingen en onttrekkingen reserves, maar dat staat op pagina 302 in de verloopstaat. Wat zou u nog meer willen dan die verloopstaat en de toelichting die vermeld staat bij alle hoofdstukken? Dat is mij niet helemaal scherp. Ik dank de heer Heijnen voor de complimenten en met hem spreek ik de hoop uit dat dat volgend jaar allemaal wat soepeler loopt. De SP, hoe zou de financiële situatie eruit hebben gezien als er niet was afgeboekt op Distriport. Ja, anders, dan was er een ander resultaat gepresenteerd, maar of dat effect heeft op het beleid voor de komende jaren, durf ik niet te zeggen, want anders was het in de algemene reserve gekomen en het is aan de Staten om te beschikken over de algemene reserve. Het is voor dit college dus vrij ingewikkeld om uit te leggen wat u dan in dat geval wellicht als het anders was geweest, potentieel mogelijkerwijs eventueel anders gedaan zou hebben. Dat vind ik een vrij ingewikkelde vraag waarop ik geen antwoord heb. Ik ben blij dat u niet helemaal ontevreden bent over met de leesbaarheid en de omvang. Ik hoor daar wisselende geluiden over en dat brengt mij af en toe weleens in verwarring, omdat ik dan niet meer precies weet welke kant wij op moeten met de presentatie en ik heb altijd geroepen dat ik de discussie liever over de inhoud dan over de vorm voer. Gelukkig krijgen wij daar dan geen discussie met elkaar over. U zegt, kort, bondig en duidelijk uitleggen aan de inwoners via Infographics. Daarvoor heeft u een motie ingediend. Ik hik daar even tegenaan, want ik heb inmiddels geleerd dat Infographics niet goedkoop zijn en als u ze dan ook nog wilt publiceren in dagbladen, dan loopt het al snel in de tienduizenden euro's, want wij moeten daar advertentieruimte voor gaan kopen en dat loopt in de papieren. Wij hebben in het verleden en volgens mij bestaat dat nog steeds, 'Rekening in een oogopslag' gehad. Mijn vraag aan u is, zouden wij daarin kunnen modificeren zodat we dan niet een echte infographics hebben, maar dat wij wat diagrammen maken en dan denk ik aan Excel-achtige taarten en staven, die wij op onze site publiceren. Met alle plezier wil ik verantwoording afleggen en dat grafisch doen, maar wat u vraagt, loopt financieel meteen in de papieren.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Misschien kan mevrouw Post ons toezeggen dat zij met een voorstel op dit gebied komt.

Gedeputeerde **POST**: Absoluut, absoluut.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Ik denk dat wij de motie dan kunnen intrekken.

De **VOORZITTER**: Na de toezegging motie ingetrokken.

Gedeputeerde **POST**: Met de heer Den Uyl ben ik heel benieuwd naar de discussie die volgt over de systematiek. Ik dank hem en D66 voor de uitgesproken complimenten.

Tweede termijn

Mevrouw **BEZAAN** (PVV): Voorzitter, de enige reden waarom ik hier sta, is om de vraag van mevrouw Post te beantwoorden. Dat is omdat wij vanwege politieke redenen tegen deze jaarcijfers stemmen, dat heeft niets te maken met de rechtmatigheid maar alles met de doelmatigheid.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Voorzitter. Zou de gedeputeerde mij kunnen aangeven en het is misschien vragen naar de bekende weg, maar ik wil het graag van haar horen hoe anders de financiële situatie zou zijn geweest als er niet was afgeboekt op Distriport, om hoeveel euro gaat dat?

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter. Ik moet eerlijk zeggen dat ik toch wel grote twijfel heb bij hetgeen mevrouw Bezaan zegt, zij stemmen tegen vanwege de doelmatigheid. Het gaat niet om de doelmatigheid, maar of het beheer doelmatig is gevoerd en dat is iets anders dan of u het eens bent met waar de gelden aan besteed zijn. Daar kunt u het mee oneens zijn, maar dat ligt meer in de rede om dat bij de begroting te doen. In mijn beleving is daar niets mis mee en moet ik u eerlijk zeggen dat ik verbijsterd ben dat u dan zegt om politieke redenen tegen te stemmen, terwijl u niet kunt aangeven waar die politieke reden zich precies op toespitst. Ik vind dat eerlijk gezegd een zwaktebod. Als er niet afgeboekt was voor Distriport, ik heb in de commissie al gezegd dat ik het ingewikkeld vind om op hypothetische vragen in te gaan. Er is wel op afgeboekt en het resultaat zou naar alle waarschijnlijkheid anders geweest zijn en wel ter hoogte van het afgeboekte bedrag.

De **VOORZITTER**: Dan constateer ik dat wij toe zijn aan de stemming. Stemverklaringen? Dat is niet het geval. Mag ik de tegenstanders van de voordracht vragen de hand op te steken? Dat zijn de vijf leden van de PVV – de heer Van Hooff heeft inmiddels de zaal verlaten – de overige leden voor, zodat de voordracht is aanvaard.

17. Vragenuur

De heer **KAPTHEIJNS** (PVV): Voorzitter. Ik stel wat vragen naar aanleiding van een artikel in Trouw van 14 juni 2016. In Haarlem vlogen de stoeptegels door de busramen. In het artikel laat Connexxion weten dat het absoluut geen nieuw fenomeen is en dat na Schalkwijk, Heemskerk en

Zaandam er vandaag ook tegels door de bus in Huizen zijn gevlogen. Vraag aan de gedeputeerde: bent u ook van mening dat elke Noord-Hollander te allen tijde veilig moet kunnen reizen met de bus? Deelt u dat de quality of life, een belangrijk uitgangspunt van het economische beleid van het college waar ook persoonlijke veiligheid onder valt, in het busvervoer onder druk staat? Zo nee, waarom niet? Bent u ook van mening dat een op meerdere plaatsen in Noord-Holland onveilig openbaar vervoer negatief bijdraagt aan het vestigingsklimaat van de provincie en daarmee de Noord-Hollandse economie op den duur schade kan toebrengen? Zo nee, waarom niet? Deelt u de mening dat een onveilig openbaar vervoer kan resulteren in stijgend autogebruik met alle gevolgen van dien? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid om zo snel mogelijk met betreffende busvervoerders en gemeenten in conclaaf te gaan om in kaart te brengen op welke wijze de provincie kan bijdragen aan het veiliger maken van het busvervoer en de Staten hierover te berichten.

Gedeputeerde **POST**: Voorzitter, op uw eerste vraag is ons antwoord, ja, maar dat geldt niet alleen voor Noord-Hollanders, dat geldt voor alle mensen die gebruik maken van ons openbaar vervoer. De vraag over de quality of life, in ons economisch beleid is welzijn geen doel op zich, het is onderdeel van een breed welvaartsbegrip dat wel een economisch begrip is. Dat is ons hoofddoel. Het door u centraal gestelde incident draagt zeker niet in positieve zin bij aan het algemene welzijn van onze reizigers, maar wij vinden dat u dit incident heel zwaar koppelt aan welzijn, economie en het economische beleid. U vraagt, bent u van mening dat een onveilig openbaar vervoer negatief bijdraagt aan het vestigingsklimaat. Ik verwijs kort naar mijn antwoord op de vorige vraag. Onveilig openbaar vervoer draagt zeker niet bij aan een goed vestigingsklimaat, maar het gaat ons te ver om te concluderen dat het vestigingsklimaat onder druk staat door dit soort incidenten, want dit klimaat bestaat ook uit andere factoren, zoals arbeidsmarkt, innovatieklimaat, algemene bereikbaarheid, beschikbare ruimte, enzovoorts. Deelt u de mening dat een onveilig openbaar vervoer kan resulteren in een stijgend autogebruik? Ik verwijs naar mijn vorige antwoord. Bent u bereid om in conclaaf te gaan met busvervoerders en gemeenten? Dat hebben wij reeds gedaan.

De heer **KAPTHEIJNS** (PVV): Ik wil iets verduidelijken, want het is een nogal gechargeerde weergave van de gedeputeerde. Ik stel dat het op den duur schade zou kunnen veroorzaken, dus niet direct als dit blijft doorgaan. Dat zou economische schade kunnen toebrengen, omdat de mensen zich onveilig voelen op de lijnen.

Gedeputeerde **POST**: Daarop heb ik geantwoord dat het vestigingsklimaat ook bestaat uit andere factoren, zoals arbeidsmarkt, innovatieklimaat, algemeen bereikbaarheid, beschikbare ruimte, enzovoorts.

De **VOORZITTER**: De heer Kaptheijns heeft geen nadere vragen. Zijn er nog andere leden die hierover vragen hebben? Dat is niet het geval.

18. Interpellatieverzoek van de PvdD, GL en SP over de toestemming voor het vangen en vergassen van ganzen rondom Schiphol

De **VOORZITTER**: De heer Van Liere zal het verzoek nader toelichten namens de drie fracties.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter, dat is correct. Op 1 juni 2016 verleende het college een ontheffing voor het vangen en vergassen van ganzen in het kader van de vliegveiligheid rondom Schiphol in weerwil van wettelijke beperkingen. Het college deed dit in de wetenschap dat drie verschillende rechtbanken zich hadden uitgesproken over middelen tot het vangen van ganzen. Gedeputeerde Bond zou de eerder gedane uitspraak van de rechter hebben gekwalificeerd als 'vreemd'. De PvdD pleit al jaren voor diervriendelijke methoden om de vliegveiligheid te waarborgen. Wij hebben gepleit voor zonneakkers, het gebruik van verjagende groene lasers, pachtvoorwaarden, maatregelen in de ruimtelijke ordening en het stoppen met schieten van vossen rond Schiphol. De zonneakkers komen er, maar zijn verboden rond Schiphol. Het initiatiefvoorstel voor groene lasers moest worden aangehouden. Pachtvoorwaarden konden aanvankelijk niet en toen later bleek dat het wel kon, vond gedeputeerde Bond dat te ver gaan. De maatregelen in de ruimtelijke ordening namen veel tijd in beslag, zei het college acht jaar geleden en bleef op haar handen zitten. De vos werd tegen de afspraken in afgeschoten en sindsdien broeden er ganzen in Spaarnwoude. Kortom, dit college heeft niets gedaan voor de vliegveiligheid. De afgelopen drie jaar konden ganzen worden vergast, maar het aantal birdstrikes met ganzen was vorig jaar hoger dan ooit. Het werkt dus niet. Maar zelfs nadat drie rechters oordelen dat het vangen en vergassen van ganzen onwettig is, ook rond Schiphol, ook vanwege de vliegveiligheid, zet dit college toch door en verleent ontheffing. Dit college moet toch ook geweten hebben dat het kansloos was. Het heeft er dus alle schijn van dat deze ontheffing is verleend in de hoop ervan gebruik te kunnen maken tot de rechter het onvermijdelijk zou schorsen. Naar aanleiding hiervan hebben de fracties van PvdD, SP en GL de volgende vragen. Op basis van welke juridische argumentatie, die niet te vinden was in de uitspraken van de rechtbanken, hebben GS gemeend deze ontheffing binnen wet- en regelgeving te kunnen verlenen? Heeft gedeputeerde Bond inderdaad de uitspraak van de rechter 'vreemd' genoemd? Is dat een collegestandpunt? En hoe verhoudt zich dat tot de scheiding tussen de uitvoerende en rechtsprekende macht? Hebben GS deze ontheffing verleend om ganzen te kunnen laten vangen en vergassen voordat de rechter uitspraak kon doen in een voorlopige voorziening? Zo nee, waar blijkt dat uit? Delen GS de mening dat het bestuur zich altijd moet houden aan wet- en regelgeving, ook indien dat politiek niet uitkomt, en de scheiding der machten dient te respecteren? Zo ja, waar blijkt dat uit?

Gedeputeerde **BOND**: Voorzitter. Eerst over het woord vreemd, wat vind ik nou vreemd? U weet dat ik heel lang heb gewerkt bij de politie en de recherche en daar hadden ze het over een tunnelvisie en de Schiedammer parkmoord, de Zaanse paskamermoord zijn daar mooie voorbeelden van. Dat de PvdD in die tunnel zit, wisten wij al een tijdje. Tegen het doden van dieren. Punt. Maar dat de SP en GL zich hierbij aansluiten, verbaast mij. Je hebt ook lessons learned. Laten wij het even hebben over een recent dossier, de damherten en dan kom ik terug op uw vragen, en wat hier vandaag ook nog genoemd is, het NNN, daar moet veel meer geld bij, biodiversiteit, daar maakt u zich grote zorgen over. Als het vervolgens gaat over het tegengaan van het doden van damherten, een hek dwars door het NNN, alle biodiversiteit weg in het gebied.

Dat is inderdaad door de drie partijen gesteund in de raad van Amsterdam. Toen er rapporten lagen – wetenschappelijk onderbouwd, mijnheer Van Liere, want daar vraagt u altijd om – dat de populatie van deze dieren zodanig zou groeien dat het nu inmiddels gaat om duizenden damherten en toen om een paar honderd. Daar bent u medeverantwoordelijk voor. Dan nu de ganzen, lessons learned. Die populatie groeit. Wij hebben het vandaag in deze zaal gezien, de schade gaat gewoon door. Het reguleert zich niet vanzelf sinds de Flora- en Faunawet in 2002 van kracht is geworden. Dus op basis van welke juridische argumentatie hebben wij gemeend om deze ontheffing binnen de wet- en regelgeving te kunnen verlenen? Dat heeft te maken met het zwaarwegende belang van vliegveiligheid. Dat is toch even iets anders dan landbouwschade en bestuurlijke verantwoordelijkheid is dan ook iets anders. Daarom en ook op basis van juridisch advies, is het zo dat als je kijkt naar wat er ligt en dan hebben wij het over het toestaan van CO2 als middel en dat het vangmiddel, de vangkraal, verboden wordt. Wij zijn van menig dat de wetgever dat zo niet heeft bedoeld en dat blijkt ook uit de voorrang van de nieuwe Natuurwet, waarin dat middel wel is toegestaan en die ligt inmiddels bij de Kamer zoals u weet. Als wij kijken naar het vangen en doden met CO2 ten behoeve van de landbouw, dan hebben wij hoger beroep ingesteld tegen die uitspraak. Afschot voor zonsopgang en na zonsondergang – vernietigd door de rechtbank Haarlem – hebben wij hoger beroep ingesteld. Voor het vangen en doden met CO2 ten behoeve van Schiphol is de voorlopige voorziening toegekend door de rechtbank Haarlem. Wat u dan vervolgens suggereert met uw derde vraag, of wij dat zo hebben gedaan omdat wij dan toch nog een paar dagen kunnen vangen, dat vind ik een hele vreemde suggestieve vraag. Uiteraard is de vergunning verleend voor het vangen en vergassen van ganzen rond Schiphol en die hebben wij verleend, omdat wij het niet eens waren met de uitspraak van de rechtbank. En als je dan kijkt, wordt er dan wel of geen voorlopige voorziening ingediend, dan heeft dat er ook mee te maken of iemand naar de rechter stapt voor die vergunning/ontheffing, want dat had namelijk ook niet kunnen gebeuren. Als Animal Rights en Faunabescherming hadden gedacht, vliegveiligheid is toch even wat anders als het gaat om maatschappelijk belang, dan hadden wij in de 20 km zone inderdaad kunnen vangen. Dat zijn allemaal redenen waarom wij – mede op basis van het juridisch advies dat ik net noemde – die vergunning/ontheffing hebben afgegeven. Alternatieven op Schiphol, dat vraagt u ook nog. Het convenant dat is gestart met de Nationale Regiegroep Vogelaanvaring. U heeft het over acht jaar, maar dat is ingesteld nadat een toestel van Air Maroc bijna neerstortte vanwege een gans in de motor. Dat is ingezet op vier sporen en om de populatie te beheren binnen de geldende regelgeving. Afschot wordt gepleegd en eieren worden behandeld, maar aanvullend gebeurt er ook heel veel met technische middelen, bijvoorbeeld lasers, het grondgebruik van zonnecollectoren, een ander voedselaanbod, olifantengras, dat is wel een oplossing, maar als je praat over teeltwisseling dan kun je dat niet overal doen en het moet voor mensen wel interessant zijn om dat te doen. En bij de ruimtelijke ordening gaat het over wat laten wij wel of niet toe. Dat zijn vier sporen die rondom Schiphol worden ingezet om het ook op een andere manier te doen. Er wordt onderzoek gedaan naar de agrilaser, dat weet u, want dat willen wij wat breder toepassen, maar u weet ook dat dat een verjagingsinstrument is en geen instrument voor een oplossing van de enorme populatie die wij hier in Noord-Holland hebben.

De **VOORZITTER**: Is de gedeputeerde uitgesproken?

Gedeputeerde **BOND**: Ja.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Bij mijn weten zijn interrupties bij ieder agendapunt toegestaan.

De **VOORZITTER**: Nee, het is niet zozeer een interruptie. U krijgt nu opnieuw in de rebound de gelegenheid en ik vraag de andere leden om het hunne daaraan bij te dragen. En dan moet ik de Staten vragen – dat is toch wel een beetje gek in ons reglement van orde – of zij het goedvinden dat gedeputeerde Bond antwoord geeft op eventueel nader gestelde vragen.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter, omdat wij nu naar een volgende termijn overgaan, wil ik vijf minuten schorsen om te overleggen over de antwoorden met de andere interpellanten.

De **VOORZITTER**: Ik schors de vergadering. Ik heropen de vergadering.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter, ik kan niet anders zeggen dan dat ik een beetje ernstig geschrokken ben van de beantwoording van GS, niet alleen omdat er geen enkel ander juridisch argument wordt aangehaald dat niet al eerder in de uitspraken van de rechter stond. Sterker nog, er wordt eigenlijk gezegd, met deze drie duidelijke uitspraken van de verschillende rechtbanken zijn wij het eigenlijk niet eens. Vervolgens komt de klap op de vuurpijl, ja, er had ook geen voorlopige voorziening ingesteld kunnen worden. Dat betekent volgens mij maar een ding en dat is dat GS dondersgoed wisten dat de ontheffing niet in overeenstemming was met wet- en regelgeving en daarom hoopte dat de rechter geen uitspraak zou doen. Maar GS dienen zich te houden aan wet- en regelgeving, te allen tijde. Om dat duidelijk te maken dien ik samen met GL en de SP een motie in.

Motie 37/27062016
Interpellatiedebat vangen en vergassen van ganzen

Provinciale Staten van Noord-Holland, in openbare vergadering bijeen op 27 juni 2016.

Constaterende dat:
Het college van GS op 31 mei 2016 ontheffing en aanwijzing heeft verleend dan wel gegeven voor het vangen en vergassen van ganzen.

Overwegende dat:
Rechtbanken voor het besluit van 31 mei duidelijk hebben gemaakt dat het vangen en vergassen van ganzen niet kan worden toegestaan.

Van mening dat:
De scheiding der machten dient te worden gerespecteerd.

Gehoord de discussie, spreken als hun mening uit:

Dat zij het besluit van 31 mei 2016 tot het laten vangen en vergassen van ganzen afkeuren

en gaan over tot de orde van de dag.
Fracties PvdD, GL, SP

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van onze beraadslagingen.

De heer **HIETBRINK** (GL): Voorzitter. Ik zal nog een aantal vragen stellen en ik hoop dat PS besluiten om GS nog te laten antwoorden. Dat is voor ons wel van belang voor de uiteindelijke weging van de motie. Dit interpellatiedebat gaat niet over de beste manier om overlast van ganzen te bestrijden. GL denkt daar principieel anders over dan GS. Zolang er niets verandert aan de gewassen die rond Schiphol worden verbouwd, is het afschieten of vergassen van ganzen volgens ons dweilen met de kraan open. Dit interpellatiedebat gaat volgens ons ook niet over veiligheid. GL vindt net als GS, dat de veiligheid van het vliegverkeer gewaarborgd moet zijn. Dit interpellatiedebat gaat volgens ons over de principes van de rechtsstaat. Politici stellen wetten vast en nemen besluiten en burgers en organisaties kunnen daartegen bezwaar maken en bij de rechter beroep instellen. Als de rechter een uitspraak doet, hebben politici zich daarbij neer te leggen, ook als de wet wordt uitgelegd op een manier die de bestuurder niet bevalt. De vraag die vandaag wat ons betreft voorligt, is of GS willens en wetens een ontheffing hebben afgegeven voor de vergassing van ganzen, terwijl op voorhand duidelijk was dat die ontheffing bij de rechter geen stand zou houden. Dat is een vraag die ons allemaal aangaat als leden van PS en die verder gaat dan een politieke stellingname over ganzenoverlast of vliegveiligheid. Het raakt de kern van de Trias Politica en onze rechtsstaat. Er is volgens ons geen discussie over de vraag of ganzen bij elkaar gedreven en gevangen mogen worden. Dat is niet toegestaan en gedeputeerde Bond heeft in verschillende media ook kennisgegeven van het feit dat dit verboden is. In het Noord-Hollands Dagblad geeft hij aan dat er in de Tweede Kamer een wetsreparatievoorstel ligt en de provincie in hoger beroep is gegaan tegen een eerdere uitspraak van de rechter. Praktisch gezien is daardoor het vergassen van ganzen op dit moment onmogelijk, ook daarover is geen verschil van mening. In het verweer bij de rechtbank stelt de provincie zich op het standpunt dat in dit geval van een andere situatie sprake zou zijn, omdat de grond voor het afgeven van de ontheffing een andere zou zijn. Niet de schade aan landbouwgewassen, maar de veiligheid van het luchtverkeer zou hier in het geding zijn. Daarom is er opnieuw een ontheffing verleend in weerwil van eerdere gerechtelijke uitspraken. Naast de vragen van de PvdD die net zijn gesteld en deels beantwoord en die wij van harte ondersteunen, willen wij graag weten op basis van welke overwegingen GS van mening waren dat een andere grond – veiligheid in plaats van schade – van invloed zou kunnen zijn op het oordeel van de rechter over het verbod om ganzen bijeen te drijven en te vangen. Dat verbod steunt op bepalingen uit de Flora- en faunawet waarvan alleen maar kan worden afgeweken ter voorkoming van belangrijke schade. Dat is de grond die wordt genoemd in de wet in artikel 67, 68 en dan met middelen die limitatief zijn opgesomd in het Besluit beheer en schadebestrijding dieren. Het moge duidelijk zijn dat middelen om bijeen te drijven, daarin niet zijn opgenomen. Concreet hebben wij daarom twee vragen en het haakt aan bij de opmerkingen die de gedeputeerde zojuist maakte over het zwaarwegende belang van vliegveiligheid en het juridische advies dat GS daarover hebben ontvangen, een advies dat wij

overigens graag zouden ontvangen, als dat mogelijk is. De eerste vraag. Op basis van welke overwegingen, wetsartikelen of jurisprudentie waren GS van mening dat ook andere gronden dan het voorkomen van belangrijke schade – in dit geval de veiligheid – ten grondslag zouden mogen liggen aan het verlenen van een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet? Op basis van welke overwegingen waren GS van mening dat de limitatieve lijst die is opgenomen in het Besluit beheer en schadebestrijding dieren niet zou gelden als er een andere grond zou zijn voor de ontheffing? Is er wetgeving – dat zou kunnen, dat weten wij niet – rondom veiligheid die maakt dat er een andere juridisch kader zou gelden? Naar aanleiding van de antwoorden van zojuist hebben wij twee vragen. Naar aanleiding van de opmerkingen en de vragen over het woord 'vreemd' heb ik inmiddels het artikel in het Noord-Hollands Dagblad gevonden, waarin de uitspraak staat. Wij hebben daar een vraag over gesteld, omdat het naar onze mening niet zo zou moeten zijn dat politici uitspraken doen of kwalificaties hangen aan uitspraken van de rechter. In dit geval gebeurt dat wel en wij zijn benieuwd of dat inderdaad klopt, of de heer Bond die kwalificatie over de rechter heeft gebezigd. Wij zouden denken dat je daar zeer terughoudend in moet zijn. De tweede vraag is dat ik de heer Bond hoorde zeggen dat de vergunning is verleend, juist omdat zij het niet eens zijn met de uitspraak van de rechter en dat vinden wij een rare zaak. Volgens mij moet je dan namelijk wachten totdat het hoger beroep heeft gediend. Dan zou je opnieuw kunnen nadenken over vergunningverlening, maar niet andersom. Dat lijkt ons de omgekeerde wereld.

De **VOORZITTER**: Wie verder?

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Voorzitter, omwille van de tijd wil ik zeggen dat de SP zich volledig achter de betogen van de heer Van Liere en de heer Hietbrink schaart. Wij hebben nog een aanvullende vraag. Er zitten verschillende juristen en een politieman in het college van GS en er wordt dus verondersteld dat de kennis over de Flora- en faunawet aanwezig is.

De **VOORZITTER**: Er zit maar een jurist.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Maar een jurist! Er is dus kennis van de Flora- en faunawet in het college en wat ik mij afvraag is of er in klein comité van het college over de uitspraak van de heer Bond is gesproken.

Mevrouw **KONING** (CDA): Voorzitter. De indieners van de interpellatie maken volgens ons een verkeerde vergelijking, want eerdere uitspraken gingen niet over de situatie rond Schiphol en de vliegveiligheid en zijn toch zeker wel van zwaarwegend belang.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter, als er feitelijke onjuistheden vermeld worden, dan wil ik een opmerking kunnen maken: dit is echt onzin. Op 31 mei doet de rechter in Utrecht wel degelijk uitspraken over de vliegveiligheid rond Schiphol.

Mevrouw **KONING** (CDA): Ik heb een aantal van die uitspraken bekeken en die gingen allemaal niet over Schiphol. Wij vinden het onbegrijpelijk dat er partijen zijn die veiligheid van vliegverkeer

in de waagschaal stellen en zelfs rond de luchthaven Schiphol de overlast van ganzen niet willen aanpakken. Je kunt de bescherming van de gans niet stellen boven de veiligheid van vliegtuigen en passagiers. Dat mag u toch zeker niet van GS verwachten. Wij complimenteren GS met hun inzet voor veiligheid en zullen de motie niet steunen.

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Voorzitter. Woorden van gelijke strekking zoals mevrouw Koning. Voor ons is veiligheid van het vliegverkeer uitermate belangrijk en wij steunen hierin de gedeputeerde.

De heer **HIETBRINK** (GL): Volgens mij ben ik mijn verhaal begonnen met te zeggen dat de discussie volgens mij niet zou moeten gaan over ganzenoverlast en veiligheid, maar over de rechtsstaat en of wij van mening zijn dat als er een duidelijke uitspraak van de rechter ligt, GS toch anders kunnen doen. Ik zou het wel prettig vinden als mevrouw Jellema daarop zou kunnen reageren.

Mevrouw **JELLEMA** (PvdA): Dan kan mevrouw Jellema. Ik laat die uitspraak over de woordkeuze van de gedeputeerde aan de gedeputeerde. Er wordt verder op hoger niveau heb ik begrepen, over geprocedeerd en daar wachten wij op.

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Voorzitter. Drie partijen hebben een interpellatiedebat aangevraagd. Het begint nu wel duidelijk te worden wat het doel is wat zij willen bereiken met dit debat. Volgens GL raakt het de kern Trias Politica, maar ik heb het idee dat de PvdD ook refereert aan de vos. Voor ons was het niet helemaal duidelijk welk doel deze partijen willen bereiken met dit interpellatiedebat, omdat in het kader van het singulariteitsbeginsel – en blijkbaar is dat niet bekend bij partijen – de rechter slechts iets mag beslissen over het geval dat hem is voorgelegd. Er wordt elke keer gerefereerd aan eerdere rechterlijke uitspraken, maar dat waren uitspraken die schade aan de gewassen betroffen en populatiebeheer. Waar het hier om ging, was een aanvraag of ontheffing in het kader van de vliegveiligheid.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter.

De **VOORZITTER**: Ik wil mevrouw Weemhoff even laten uitpraten.

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Ik vermoed welke vraag u mij gaat stellen en daar zal ik zo op ingaan. U vraagt aan de andere partijen, is het wel een betrouwbaar bestuur die met deze materie omgaat? Hadden GS op voorhand kunnen voorzien dat de rechter op 31 mei deze uitspraak zou doen? Wat D66 betreft niet.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): Voorzitter, ik snap dat D66 dat niet ziet als zij de uitspraak van de rechtbank er niet op nagelezen heeft, want de rechter van Utrecht wijst wel degelijk naar de onderbouwing van de vliegveiligheid rond Schiphol. Dus hadden GS dit niet alleen kunnen weten, ze hadden het moeten weten. Hoe oordeelt u hierover nu u weet dat de rechter wel degelijk over dat belang een uitspraak heeft gedaan?

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Wij zullen u daarin meenemen, want wat wij niet begrijpen is dat in tegenstelling tot D66, deze partijen blijkbaar niet voor de veiligheid kiezen en ook niet voor de minst onvriendelijke methode om ganzen te doden. Waar wij namelijk in geloven, is niet de klassieke benadering van het recht, namelijk alleen rechtshandhaving, maar wij geloven ook in rechtsvorming en rechtsontwikkeling, waarbij de dynamiek van het recht ook de lacunes in de wet kan opvullen en daardoor kan bijdragen aan de totstandkoming van jurisprudentie. Een rechterlijke uitspraak dient het resultaat te zijn van het op elkaar afstemmen van regels en feiten als een proces van recht doen, van sein en sollen. Relevante feiten zijn volgens D66 dat ten aanzien van de veiligheid van het vliegverkeer de Raad van Dierenaangelegenheden nadrukkelijk vijf categorieën heeft ingesteld en dat de vorige uitspraken niet over deze categorie gingen. Onzes inziens hadden GS dat niet kunnen voorzien. Daarbij komt dat wij kiezen voor vliegveiligheid. Daarin kunnen wij de motivering en argumentatie van GS volgen. Niet dat GS zich niet kunnen verdedigen, maar wij kunnen die motivering volgen, juist omdat de Raad het vergassen met CO2 als de meest geëigende dodingsmethode benoemt en dat de raad aangeeft dat dit alleen maar kan met behulp van hulpmiddelen, dat ook volgens die Raad en de Universiteit van Wageningen het doden met CO2 de minst dieronvriendelijke wijze is om ganzen te doden. Dat konden wij niet rijmen met de keuze die de andere partijen maken, want wij willen wel kiezen voor de meest diervriendelijke wijze van doden van ganzen. Dat de Europese Commissie per 1 juni 2015 toestemming heeft gegeven, omdat CO2 de meest diervriendelijke manier is om ganzen te doden en dat op 1 januari 2017 de wet Natuurbescherming in werking treedt, waarbij de provincie een sterkere rol krijgt in de wet Natuurbescherming, dat tijdens de Kamerbehandeling op 9 juni het laatste deel van de wet, namelijk de uitvoeringsregeling en de praktische toepassing daarvan werden behandeld en dat staatssecretaris Van Dam een duidelijke toelichting gaf op de uitvoeringsregels, namelijk dat alle hulpmiddelen voor de jacht op vogels zijn toegestaan tenzij deze expliciet verboden zijn in de Europese Vogelrichtlijn.

De heer **HIETBRINK** (GL): Ik hoor een heel hartstochtelijk pleidooi voor het vergassen van ganzen, maar het probleem is volgens mij dat de rechter heeft bepaald en daarom hebben wij een interpellatie aangevraagd, dat op dit moment in Nederland het vergassen van ganzen niet mag, omdat bijeendrijven niet op de lijst staat waarop hij had moeten staan. Dat wordt nu gerepareerd, daar heeft de heer Bond ook aan gerefereerd, maar op dit moment mag het niet. Daarom hadden GS volgens ons het besluit niet kunnen nemen. U geeft allerlei inhoudelijke overwegingen over ganzenoverlast en veiligheid, maar dat was niet ons punt en dat heb ik volgens mij zo duidelijk mogelijk gemaakt.

Mevrouw **WEEMHOFF** (D66): Volgens mij is het punt dat u aankaart, hadden GS een ontheffing mogen geven op basis van de jurisprudentie die er lag. Volgens D66 mochten GS dat, want met de argumentatie die ik heb gegeven, mochten zij ervan uitgaan dat als er een lacune is in de wet de rechter daarmee in zijn uitspraak rekening zal houden. Wij houden van die manier van rechtspreken en wij vinden het de plicht van GS dat als het om de veiligheid van mensen gaat, zij de grenzen van hun bevoegdheden opzoeken. Ik kan mij voorstellen dat als GS dit niet hadden gedaan, dat wij hier een interpellatiedebat hadden gevoerd over de nalatigheid van GS, dat zij de verkeersveiligheid van mensen in het geding hadden gebracht of indien zij een vergunning

hadden afgegeven voor het afschieten van ganzen, wij een debat hadden gevoerd, waarom kiest u niet voor het vergassen met CO2, want dat is de meest diervriendelijke manier van het doden van ganzen. Volgens mij is het gewoon nooit goed. D66 gaat voor het welzijn en de veiligheid van mensen en wij volgen de deductieve redenring van GS en wij kiezen voor de meest diervriendelijke wijze van het doden van ganzen. Wij zullen de motie niet steunen.

De heer **KLEIN** (CU/SGP): Voorzitter. Ik heb toch het idee dat de discussie over twee onderwerpen wordt gevoerd. De fractievoorzitter van GL vraagt om het te hebben over de rechtsstaat. Moeten wij de rechtsstaat respecteren? Uiteraard. Doen GS dat? Ja, dat doen GS volgens ons. Wij hebben gehoor gegeven aan de uitspraak van de rechter. Uiteraard is het zo dat je in een andere situatie als jij denkt dat de situaties anders is, anders kunt beslissen. Als de rechter anders oordeelt, dan luister je daarnaar. Wat dat betreft zullen wij de motie niet steunen.

Mevrouw **VAN LANGEN** (VVD): Voorzitter. Woorden van gelijke strekking. De VVD staat helemaal achter het betoog van de heer Bond. Zowel de vliegveiligheid als de schade zijn voor de VVD van dermate belang dat alle mogelijke hulpmiddelen geoorloofd zijn. Ik vind het persoonlijk ook vreemd dat je ganzen wel mag vergassen, maar niet vangen.

De **VOORZITTER**: Ik heb de indruk dat dit de bijdragen van de Staten waren. Ik zou de Staten willen vragen om toestemming te geven dat gedeputeerde Bond nog reageert. Is dat akkoord? Dat is akkoord.

Gedeputeerde **BOND**: Dat doe ik heel kort. Datgene wat gesuggereerd wordt en dat staat ook in de vraag, GS houden zich aan de wet. Punt. Wij zijn een overheid en hebben een voorbeeldfunctie. Wat wordt gesuggereerd is gewoon niet juist. Wij hebben een juridisch advies van Pels Rijcken en u heeft in mijn eerste betoog niet echt goed geluisterd, omdat u mogelijk was afgeleid door de damherten en dat u zich misschien realiseert dat u ook meegaat in de tunnelvisie. Ik heb gezegd waarom wij hoger beroep hebben ingesteld. Dat is gewoon een juridisch middel, ook voor ons, dat er een advies lag van Pels Rijcken over de ontheffing voor Schiphol en dat is toch echt even iets anders. In dat kader sluit ik mij aan bij de woorden van D66, dat ik liever dit debat voer dan dat je opgeroepen wordt voor een debat, omdat er iets ernstigs is gebeurd op Schiphol vanwege een invliegende gans. Daar ligt de bestuurlijke verantwoordelijkheid van ons ook. En dat wij ook het oordeel van de Raad van State hebben gevraagd, omdat het vreemd is juridisch en dat woord heb ik inderdaad gebruikt, dat je wel het middel mag gebruiken, CO2, het middel tot doden, maar niet het middel van vangen. Dat ligt bij voorrang in de Tweede Kamer, want dat is vreemd. De hele bedoeling van de wetgever in de wet zit daarin, verwijzend naar de uitspraken van de staatssecretaris en de minister daarover. Dat zijn de redenen geweest met een juridische borging waarom wij de vergunning/ontheffing hebben afgegeven voor de vangacties rond Schiphol. Ik werp verre van mij dat het college dat soort besluiten buiten de wet zou nemen. Wij respecteren de Trias Politica.

De **VOORZITTER**: Misschien nog een toevoeging mijnerzijds. Als de Commissaris tot de conclusie komt dat iets contra legem is, dan kan hij maar een ding doen en dat is het desbetreffende

besluit voor vernietiging voordragen en daar was geen juridische basis voor. Dat heeft iets te maken met het begrip proportionaliteit in de ene situatie ten opzichte van de andere situatie. Wij gaan over tot stemming over de motie. Volgens mij zijn de stemverklaringen wel afgelegd heb ik de indruk. Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties SP, GL, PVV en PvdD, de overige leden tegen, zodat de motie is verworpen. Dan tenslotte de stemming over de moties Vreemd. Wij beginnen met motie 20, de routekaart energietransitie, van CU/SGP en GL.

Gedeputeerde **VAN DER HOEK**: Voorzitter. Woorden van gelijke strekking als bij de behandeling van het zonnekader. Eerder ben ik niet ingegaan op de vraag over ambitieuzer, omdat er gewoon afspraken zijn vastgelegd en het raar zou zijn dat ik op voorhand zeg dat wij bij een eventuele uitwerking verder gaan komen dan wij nu hebben vastgesteld. Ook dat is weer onderdeel van de discussie met de Staten. Kortom, ook dit loopt weer vooruit op het proces dat wij met elkaar gaan doorlopen. Een onderzoek van ECN is uitgevoerd. De potentie van de technieken inclusief wind en zon en een bijdrage aan de doelstelling van 100% hernieuwbare energie wordt daarin uitgewerkt en open in kaart gebracht, net zoals de ruimtelijke consequenties en wij gaan daar in september met elkaar over in gesprek. Op voorhand daar iets over zeggen, lijkt ons overbodig. De strekking van de motie wordt al uitgevoerd op dit moment.

De **VOORZITTER**: Stemverklaringen?

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Wij zullen deze motie steunen, want in het dictum staat dat alle regels voor Wind op land niet worden veranderd. Dat was voor ons een voorwaarde. Vandaar dat wij mee kunnen gaan.

Mevrouw **DOEVENDANS** (PvdA): Voorzitter. Wij gaan niet mee met deze motie, want wij wachten vol goede hoop op de routekaart van GS en zullen dan alle mogelijkheden benutten om alsnog moties in te dienen als het niet naar onze wens is.

De **VOORZITTER**: Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat zijn de fracties GL, SP en CU/SGP, de overige leden tegen, zodat de motie is verworpen.

De heer **VAN LIERE** (PvdD): U keek net de andere kant op toen wij onze hand opstaken. Wij willen geacht worden voor de motie te hebben gestemd.

De **VOORZITTER**: De PvdD wordt geacht voor gestemd te hebben. De eindconclusie blijft overeind. Dan de motie over de aanpak van de benzeenvervuiling.

Gedeputeerde **TALSMA**: Het onderwerp is al een aantal keren aan de orde geweest naar aanleiding van vragen van de SP, tot twee keer toe en die hebben wij als college ook beantwoord. De motie suggereert alsof de partij die de motie ingediend heeft, geen kennis heeft genomen van de antwoorden die toen gegeven zijn. Er zijn overigens ook door de SP in de laatste commissie nog vragen gesteld over dit onderwerp en die zijn door mij schriftelijk beantwoord. Als de PVV er prijs op stelt, dan kunnen zij die antwoorden ook krijgen. Het gaat om een

benzeenverontreiniging op 10 meter diepte. Daar zijn staalslakken bovenop gegooid en de zorg die men heeft, is over de mogelijke verspreiding van benzeen daardoor. Dat is al lang een bekend feit en wij proberen dat zoveel mogelijk te monitoren. Als blijkt dat het benzeen zich verder verspreidt dan het saneringsplan en de veiligheidstoets toelaten, dan zal het verontreinigde water worden verwijderd. Dat is allemaal al eerder gezegd. Om de onrust in de omgeving weg te nemen, heeft de gemeente Beverwijk besloten een onafhankelijke grondwatermonitor te laten uitvoeren. Daar sluiten wij ook bij aan. Als er resultaten uitkomen, dan zal ik daar de Staten van op de hoogte stellen. Wij zijn er volop mee bezig. Als de peilbuizen aangeven dat de actiewaarden hoger zijn dan toegestaan, dan gaan wij actie ondernemen. De motie vraagt drie dingen, in de eerste plaats om de meerstort van staalslakken tot nader order stop te zetten. Onzin, want naar mijn informatie is dat al lang gestopt en gaat men niet verder met het storten van staalslakken. Ten tweede, om tot een aanpak te komen dat als doel heeft de verdere verspreiding van benzeen in het grondwater tegen te gaan, daarvan hebben wij gezegd dat wij dat al doen. Er zijn peilbuizen. Ik moet er nog bij zeggen dat de provincie niet de eerst aangewezene is die hierover gaat, maar de gemeente die de vergunning heeft verleend, volgt het ook allemaal. Daarna bepaalt de Omgevingsdienst of sprake is van een overschrijding. Ik heb vandaag even met de Omgevingsdienst gebeld en men blijft vasthouden aan het feit dat men het allemaal goed in de gaten houdt en als er een terugval blijkt te zijn, dat men dan optreedt. Het derde wat gevraagd wordt is de Staten hierover te berichten. Ik heb al gezegd dat ik de SP en daarmee alle Statenleden al uitvoerig heb ingelicht naar aanleiding van de vragen. Dit is drie keer niet juist en daarom ontraad ik de motie.

De **VOORZITTER**: Stemverklaringen.

De heer **BRUGGEMAN** (SP): Voorzitter. De gedeputeerde heeft een zeer volledig feitenrelaas gehouden, waar ik niets aan heb toe te voegen. De gemeenteraad van Beverwijk heeft intussen besloten een onafhankelijk raadsonderzoek te gaan doen naar de problematiek. Dat ondersteunen wij als SP van harte. Wij wachten de uitkomsten daarvan af. Op 3 november 2014 hebben wij al gevraagd om te stoppen. Het is inderdaad correct wat de gedeputeerde zegt dat alle staalslakken helaas inmiddels gestort zijn, dus om te vragen met storten te stoppen twee jaar nadat ermee begonnen is, is mosterd na de maaltijd. Kortom, dit is een volstrekt overbodige motie.

De **VOORZITTER**: Geen andere stemverklaringen? Mag ik de voorstanders vragen de hand op te steken? Dat is de fractie PVV, de overige leden tegen, zodat de motie is verworpen. Ik moet u melden dat mij hedenochtend het bericht bereikte en dat is nou ook in de media bekend, dat de heer Jacques Zuurbier, Statenlid voor de PPR van 1972 tot 1981 en gedeputeerde van 1975 tot 1979, hedennacht is overleden. Wij zullen zijn nabestaanden ook van uw medeleven kond doen.

19. Sluiting

De **VOORZITTER**: Ik kan de vergadering sluiten en hoef deze niet te schorsen, daaraan hebt u vandaag allemaal bijgedragen, waarvoor dank. Ik wens u en mijzelf een goede BBQ toe, een

goede zomer en gezond weer terug. Wij zien elkaar op 3 oktober terug. Dan sluit ik nu de vergadering om 19.00 uur.

***

Strategische Statenagenda Commissie NLM voor 19 september 2016

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

	2016 (d.d)			2017 (d.d)								2018 (Q)				2019 (Q)		GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie NLM	**19 sep**	**27 okt**	**28 nov**	**23 jan**	**27 feb**	**27 maa**	**15 mei**	**19 jun**	**18 sep**	**19 okt**	**4 dec**	**1e**	**2e**	**3e**	**4e**	**1e**	**2e**			
Natuur																				
Provinciaal meerjarenprogramma Groen		PS 7-11																	Gedeeltelijk Bob	Jaarlijks vast te stellen door PS
Implementatie wet Natuur-bescherming	PS 03-10																		Bob-model	30-11 tweede beeldvormende technische briefing. In cie NLM 13-6-16 is de 2e fase met een B-nota van GS en een discussienota van PvdD. De besluitvormende fase is in september en oktober 2016. Komt ook een werkconferentie (voor Stakeholders, PS, GS, etc.)
Evaluatie beleidskader Groen Grondbeleid																				Bespreking in de gecombineerde Cie M&F en NLM gekoppeld aan ontwerp-grondbeleid
Toekomst Gooise Natuurreservaat																			Gedeeltelijk Bob	Eind 2015 begin 2016 besluitvorming over GNR verwacht. Evaluatie 1 jaar na invoering transitie. 1-6-2016 brief ontvangen GNR aangepast transitieplan nav zienswijzen ter besluitvorming in AB GNR op 23-06-2016
Onderzoek beheer-problematiek versnipperde gebieden																			Gedeeltelijk Bob	Resultaten eind 2015 verwacht, aan PS begin 2016. In Cie NLM 22-02-2016 is door GS aangegeven dat: *"Over het besteden van het bedrag van 760.000 euro voor de versnipperde gebieden zal voor het zomerreces een voorstel voorgelegd worden en hij verzoekt PS nadrukkelijk deze regeling in stand te houden"*
Programma Groen Kapitaal en Biodiversiteit																			Geen Bob model, GS besluiten	11-1-16 BOT-overleg op locatie. In februari 2016 zal een eerste discussiestuk ter bespreking worden voorgelegd aan de Statencommissie NLM. Met medeneming van de uitkomsten daarvan zal het e.e.a. verder worden vormgegeven
Groene Hart bureau																			Jaarlijkse rapportages, dus geen Bob	Gezamenlijke commissies Groen N-H, Z-H en Utrecht. Jaarlijkse voortgangsrapportage
Groene Hart Visie	Start-nota						Visie Groene Hart													Startnotitie 2e helft 2016, visie (gedeelde viseie met ZH en Utrecht) in 2017
Collectief agrarisch natuurbeheer																				Evaluatie collectieven, na 1 jaar (toezegging)
Natuurbeheerplan																			Jaarlijks vast te stellen	23-6-2016 oordeelsvormende bespreking in extra NLM vergadering

Strategische Statenagenda Commissie NLM voor 19 september 2016

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

	2016 (d.d)			2017 (d.d)								2018 (Q)				2019 (Q)		GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie NLM	**19 sep**	**27 okt**	**28 nov**	**23 jan**	**27 feb**	**27 maa**	**15 mei**	**19 jun**	**18 sep**	**19 okt**	**4 dec**	**1e**	**2e**	**3e**	**4e**	**1e**	**2e**			
Milieu																				
Milieudialoog IJmond																				1e kwartaal 2016 komt een stand van zaken notitie. Werkbezoek OD IJmond op 20 juni 2016
VTH-stelsel/omgevingsdiensten																				In 2016 wordt door de provincie invulling gegeven aan het begrip ‘coördinatie VTH-stelsel’ en wordt een verordening vastgesteld voor de kwaliteitscriteria van de uitvoering van de VTH-taken.
Actualisatie beleid stiltegebieden																			Bob-model	*In cie. Januari 2016 t.k.n. onderzoeksrapport. Medio 2016 vervolg.*
Provinciale Milieuverordening, tranche 10																				Wijziging in het kader van het mogelijk maken van een verbod op varend ontgassen. Over ‘Varend Ontgassen’ heeft de commissie op 18 april 2016 een technische briefing gehad.
Innovatieve ganzenverjaging																				Initiatiefvoorstel PvdD
Metropolitaan landschap																				Op verzoek PvdA (ook RWW). Komt medio 2016 een Actieplan.
nul-meting energiebeheer bedrijven (door ECN)																				nul-meting over energiebheer bij bedrijven (industrie, scholen, kantoren) wordt door ECN uitgevoerd. Komt medio 2016 ter kennisname naar PS (n.a.v. cie NLM 22-02-16) Portefeuille Van der Hoek (komt in EEB)
Initiatiefvoorstel SP: "Op weg naar een duurzaam evenementen- en festivalbeleid".																				EEB & NLM
Zienswijzen op financiële stukken Omgevings-diensten																				Jaarlijks ontvangen PS de financiële stukken van de 4 Noord-Hollandse omgevingsdiensten voor zienswijzen op de Jaarrekening * bestemmingsresultaat en op de (meerjaren)Begroting. Het gaat om: - Omgevingsdienst IJmond - Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied - Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland noord - Omgevingsdienst Flevoland, Gooi & Vechtstreek

Strategische Statenagenda Commissie NLM voor 19 september 2016

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

	2016 (d.d)			2017 (d.d)								2018 (Q)				2019 (Q)		GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie NLM	**19 sep**	**27 okt**	**28 nov**	**23 jan**	**27 feb**	**27 maa**	**15 mei**	**19 jun**	**18 sep**	**19 okt**	**4 dec**	**1e**	**2e**	**3e**	**4e**	**1e**	**2e**			
Landbouw																				
Actualiseren Uitvoeringsprogramma TWIN-H Greenport Aalsmeer'			PS 12-12																	Wens dat PS vóór februari hierover besluit i.v.m. de mogelijkheid om aan te sluiten met cofinanciering bij het Europese subsidieprogramma POP3. Deze tender gaat in februari 2017 open en dan moet duidelijk zijn of de Staten vanuit de TWIN-H willen cofinancieren.
Onderzoek om de problematiek van leegstaande agrarische bebouwing op te lossen																				In samenwerking IPO, PvA onderzoek 1e kwartaal 2016. Het Rijk is afgehaakt op de verkenning. Binnen IPO wordt discussie gevoerd of dit verder wordt opgepakt.Het IPO standpunt is dat de gemeente moet handhaven (welstandsplicht) en er dus geen provinciale rol is m.b.t. het opruimen van oude opstallen. Dit kan wel een onderdeel zijn van de herziening PRV op het thema landbouw en in dat proces worden verkend. Verwachte herziening onderdeel Landbouw in de PRV medio 2017
50% minder overschrijdingen in het gebruik van landbouwgif																				Op verzoek CU. Realisatie in 2018. Het gebruik van bestrijdingsmiddelen wordt, vaak in samenwerking, gecontroleerd door verschillende diensten van het rijk, gemeenten en waterschappen in het kader van het Besluit Landbouw milieubeheer, de Wet Verontreiniging oppervlaktewater en Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden. De provincie heeft hierin geen wettelijke taak.
Voorstel algemene verduurzaming visserij																				Valt onder de Economishce Agenda 2016-2020 (Cie. EEB is hierin leidende commissie) Dit wordt nu behandeld in de cie NLM. Provincie haakt aan bij Europees en Rijksbeleid.
Duurzame landbouw																				De invulling duurzame landbouw wordt besproken in de cie NLM als bouwsteen nieuw economisch beleid, Agenda landbouw valt verder onder de Economische agenda 2016-20 (EEB). De verdere besluitvorming zal onderdeel zijn van de economisch agenda.

Strategische Statenagenda Commissie RWW per 2 mei 2016

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

	2016 (d.d)			2017 (d.d)								2018 (Q)				2019 (Q)		GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie RWW	**19 sep**	**27 okt**	**28 nov**	**23 jan**	**27 feb**	**27 maa**	**15 mei**	**19 jun**	**18 sep**	**19 okt**	**4 dec**	**1e**	**2e**	**3e**	**4e**	**1e**	**2e**			
Ruimte																				
Wind op Land-voortgangsrapportage																		Vd Hoek		
Omgevingsvisie	Burgerparticipatie vanuit PS																	Geld-hof	Bob-model	Commissie overstijgend (M&F, NLM, EEB)De startnotitie wordt 18 april aan de commissie RWW worden voorgelegd. In de startnotitie zal een planning worden opgenomen voor het gehele proces van totstandkoming. Op basis daarvan kan bepaald worden hoe BOB het beste kan worden toegepast. Het proces valt namelijk uiteen in verschillende fasen die stuk voor stuk een beeldvorming/oordeelsvorming/besluitvormingsmoment kennen. Daarnaast speelt ook nog het voorstel vanuit PS om nauw betrokken te zijn bij de wijze waarop (burger)participatie wordt toegepast bij de ontwikkeling van de Omgevingsvisie.
OV-knooppunten communicatiestrategie	Cncpt UVP Zaancorridor																	Geld-hof	Bij besluitvorming TWIN-H Bob gebruiken.	Commissie overstijgend:M&F wordt ook uitgenodigd. Uitgangspunt is de planning van UVP Zaancorridor (18 april in de cie RWW). Voorafgaand wordt een toelichting gegeven op het programma OV Knooppunten.De voordracht TWIN-H komt in PS volgens de Bob-systematiek, wanneer is nog niet duidelijk. Het schema zal nader worden ingevuld als we de verder zijn in het programma.
Initiatiefvoorstel Groen Links schuilstallen		PS 7 nov																Geld-hof		
PRV			PS 12-12															Geld-hof		PS 12-12 vaststellen PRV 1e ronde
Provinciale landschappen																		Geld-hof		niet van toepassing
Ruimtelijk Kader Zon																		Geld-hof		
MRA agenda																		Geld-hof		De concept MRA Agenda is op 18/10 bij de technische briefing en 29/10 in de commissie RWW besproken. De bestuurlijke vaststelling in MRA verband heeft plaatsgevonden op 17/12/15. Op 18/2/16 is er een MRA congres over de MRA Agenda. Vervolgens wordt de MRA Agenda aan PS aangeboden. PS kunnen de inhoud van de MRA gebruiken als basis bij de op te stellen Omgevingsvisie.
Wonen																				
Motie Stads- en dorpsontwikkeling	PS 3-10																	Geld-hof		

Strategische Statenagenda Commissie RWW per 2 mei 2016

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

	2016 (d.d)			2017 (d.d)								2018 (Q)				2019 (Q)		GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie RWW	**19 sep**	**27 okt**	**28 nov**	**23 jan**	**27 feb**	**27 maa**	**15 mei**	**19 jun**	**18 sep**	**19 okt**	**4 dec**	**1e**	**2e**	**3e**	**4e**	**1e**	**2e**			
Stimuleringsregeling Binnenstedelijk bouwen	PS 3-10																	Geld-hof	Geen BOB-model	
Stelling van Amsterdam																		Geld-hof	Bob-model	Uitvoeringsprogramma 2017 Naast dit nieuwe uitvoeringsprogramma zal PS ter kennisname de halfjaarlijkse update krijgen over de voortgang projecten van de stelling van amsterdam
RAP's 2.0 vaststellen																		Geld-hof		De RAP's worden door GS vastgesteld. PS zal per brief worden geïnformeerd.
Uitvoeringsregeling Collectieve Zelfbouw																		Geld-hof		wo initiatiefvoorstel PS Ruimte voor CPO
Vervolgactiviteiten Waterlands wonen																		Geld-hof		
Programma leefbaarheid/vitaliteit																		Geld-hof		De verwachting is dat in april, na het afronden van de ambtelijke verkenning leefbaarheid en vitaliteit, informatie kan worden gegeven over de procedure en planning richting Staten.
Regeling Verduurzaming van bestaande woningvoorraad																		Geld-hof		onderdeel van Beleidskader Duurzame Energie
Opzetten monitor aansluiting onderwijs/sectoren in krimpgebieden																		Geld-hof		Loopt in principe na april 2016 mee in de UitvoeringsAgenda Arbeidsmarkt en Onderwijs 2016-2019, als deelaspect van een uit te laten voeren periodieke Arbeidsmarkt en Onderwijsmonitor. Realisatie is afhankelijk van regionaal draagvlak en mogelijkheden om een dergelijke monitor onder te brengen in (regionale) duurzame structuren. Planning eerste opzet A&O-monitor NH(N) najaar 2016.
Woningbouw in Schipholregio en de luchtvaart toets: SMASH																		Geld-hof	Bob-model kan van toepassing zijn indien er een akkoord komt met regio, rijk en luchtvaartsector. Vooralsnog alleen fase 1 / 'beschouwing'.	Provincie NH is in gesprek met de regio en de luchtvaartsector over het dossier wonen-vliegen. Er wordt gewerkt aan een gezamenlijk voorstel voor de staatssecretaris. De verwachting is dat het (concept) voorstel in januari 2016 naar de staatssecretaris wordt gestuurd.
Water																				
Wijziging Waterverordening HHNK	PS 3-10																	Loggen	Geen BOB-model	
Investeringskader Wadden	PS 3-10																	Loggen	Geen BOB-model	

Strategische Statenagenda Commissie RWW per 2 mei 2016

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

	2016 (d.d)			2017 (d.d)								2018 (Q)				2019 (Q)		GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie RWW	**19 sep**	**27 okt**	**28 nov**	**23 jan**	**27 feb**	**27 maa**	**15 mei**	**19 jun**	**18 sep**	**19 okt**	**4 dec**	**1e**	**2e**	**3e**	**4e**	**1e**	**2e**			
De nieuwe Afsluitdijk																			Geen Bob-model	Uitvoeringsprogramma 2017-21. Tweede kwartaal 2016: ondertekening realisatieovereenkomsten obv eerdere besluitvorming GS en PS
Diverse dijkversterkingsprojecten																		Loggen	Geen Bob-model	GS is bevoegd voor het vaststellen van het projectplan dijkversterking. PS worden hierover geïnformeerd. PS besluiten over budget tbv extra ruimtelijke kwaliteit. Voorlopige planning goedkeuring projectplan in GS: Waddenzeedijk Texel: voorjaar 2016; Prins Hendrikdijk Texel: tweede helft 2017; Markeermeerdijken: Begin 2017; Den Oever: Eind 2016; Marken: Eind 2016 Planning PS-besluit budget extra ruimtelijke kwaliteit: Markermeerdijken: mei/juni 2016; Marken: tweede helft 2016
Implementatie Kaderrichtlijn Water																		Loggen	Bob-model	

Strategische Statenagenda Commissie M&F per 31 mei 2016

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

	2016 (d.d)			2017 (d.d)								2018 (Q)				2019 (Q)		GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie M&F	**12-sep**	**24-okt**	**21-nov**	**16 jan**	**13 feb**	**20 maa**	**8 mei**	**12 jun**	**11 sep**	**16 okt**	**27 nov**	**1e**	**2e**	**3e**	**4e**	**1e**	**2e**			
Mobiliteit																				
Verkeersbeleid in relatie tot de Omgevingsvisie																				**Onderwerp aangedragen in commissie 26 oktober 2015.** Wordt ingevuld op basis van het Plan van Aanpak van de Omgevingsvisie. Zie commissie RWW
Bereikbaarheid Waterland																				09052016Tijdens en extra vergadering van de commissie 9 mei is een technische toelichting gegeven op de variant van de Dorpsraad. Bereikbaarheid Broek in Waterland/N247. Tijdens de vergadering 9 mei is gesproken over de brief van GS waarin wordt aangegeven dat de variant van de Dorpsraad tot een vergelijkbaar niveau uit te laten werken als de Stuurgroep varianten. Begin 2017 worden de resultaten verwacht van de nadere uitwerking.
Randstadstrategie Europa																				Memo stand van zaken in de commissie en PS van juni 2016. Belangrijke rol voor COE, Bezoek Brussel in december 2015
Pilot Fiets als natransport																				Brief met informatie over de aanpak is geagendeerd voor de commissie van 6 juni 2016. Na bespreking in de commissie zal de planning in de strategische agenda worden opgenomen.
Verkeersmanagement op provinciale infrastructuur ontwikkelen, realiseren en beheren.Pilot venstertijden stadsdistributie. A. In samenwerking met de transportsector **stimuleren wij de uitvoering van een pilot van gecombineerde venstertijden voor stadsdistributie.** B. In het kader van verkeersmanagement blijven wij ons inzetten voor **innovatieve technieken in de (vracht-) auto en op de weg.**																				**Uitvoeringsprogramma Coalitieprogramma 2015-2019** **A.**Wij treden met de EVO (Eigen Verladers Organisatie) in overleg over de pilot afstemming venstertijden. **B.** Ten behoeve van de introductie van coöperatieve auto's worden pilots uitgevoerd met betrekking tot communicatie tussen auto's en wegkantsystemen, onder andere in het kader van Beter Benutten. **C.** Zodra er nieuwe technologische ontwikkelingen beschikbaar komen worden deze geïmplementeerd in de verkeerscentrale of in de wegkantsystemen (met name VRI's). PS 09112015 toegezegd een toelichting op vereersmanagement in de Cie.

Strategische Statenagenda Commissie M&F per 31 mei 2016

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

	2016 (d.d)			2017 (d.d)								2018 (Q)				2019 (Q)		GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie M&F	**12-sep**	**24-okt**	**21-nov**	**16 jan**	**13 feb**	**20 maa**	**8 mei**	**12 jun**	**11 sep**	**16 okt**	**27 nov**	**1e**	**2e**	**3e**	**4e**	**1e**	**2e**			
C.Wij **ondersteunen regelscenario's voor doorstroming, calamiteiten en evenementen en benutten toekomstige ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement**																				
Verbreding Solaroad-experiment																				In overleg met de griffie wordt bekeken of het mogelijk is een presentatie over SolaRoad aan de commissie te geven
Verbindingsweg A8-A9 - voorkeursalternatief																			Voorstel: Bob-model bij alle fasen.	9 mei 2016 is in de commissie gesproken over de stand van zaken. Twee varianten worden nader onderzocht. Wanneer na afronding van de aanvullende onderzoeken het voorlopig voorkeursalternatief wordt gekozen volgt een inspraakprocedure. Omstreeks maart 2017 wordt een nader voorstel verwacht. Voorkeursalternatief 11 april 2016 in commissie. Ligt dan ook ter inzage voor zienswijzen(wellicht rol burgerparticipatie). Na 3 oktober 2016 start de planuitwerkingsfase (deze is naar verwachting eind 2017 gereed. Aansluitend wordt PIP opgesteld. 09022016: Informatie over besluit minister inzake opstelterrein sprinterterreinen komt richting commissie(s).
Evaluatie Verbonden partijen	3 okt. PS																			Eens in de 4 jaar wordt het beleid Verbonden partijen geevalueerd. De Nota Verbonden partijen 2014 is door PS vastgesteld februari 2015.
HOV Gooi-PIP Ontwerp Deel Hilversum/Laren Deel Huizen/Blaricum (nog niet in kaart gebracht)																				Ontwerp PIP Hilversum-Laren ter inzage eind 2015. 09022016: besproken in commissie van 18 jan. 2016. Nota van Beantwoording op Zienswijzen wordt verwacht in juni. Vaststelling PIP sep/okt.

Strategische Statenagenda Commissie M&F per 31 mei 2016

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

	2016 (d.d)			2017 (d.d)								2018 (Q)				2019 (Q)		GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie M&F	**12-sep**	**24-okt**	**21-nov**	**16 jan**	**13 feb**	**20 maa**	**8 mei**	**12 jun**	**11 sep**	**16 okt**	**27 nov**	**1e**	**2e**	**3e**	**4e**	**1e**	**2e**			
24-uurs Centrale brugbediening																				Vervolg stand van zaken 24-uurs centrale brugbediening in de Commissie van ..... Aanbesteding eind in 2016, koppeling aan centrale 2017. Besluit Uitbreiding programma investering steunpunten als gevolg van toevoeging 24-uurs bediencentrale aan steunpunt Langebalk genomen in PS 23 mei 2016. 090342016 Voordracht verzoek krediet bedieningscentrum inclusief notitie stand van zaken wordt aangeleverd voor bespreking in april. Voorstel: stand van zaken notitie begin 2016. Verwacht 11 april in de commissieBesluit GS 08072014/B-agenda MenW 08092014. Voorbereidende werkzaamheden lopen.
Duinpolderweg; tussenstap																				Planning bespreken resultaten Tussenstap: - 24 maart - technische toelichting voor statenleden,gezamenlijke sessie commissie M&F met Statencommissie Zuid-Holland. - 6 april (ZH) en 11 april (NH) afzonderlijke commissie-vergaderingen (met mogelijkheid in te spreken) - 20 april gezamenlijke vergadering in Den Haag (geen inspraak).
Integrale studie bereikbaarheid Den Helder																			Voorstel: BOB model	Medio 2016 komt beschouwende/beeldvormende notitie in de Commissie als eerste stap van de studie.
Studie vaste oeververbinding Burgervlotbrug																				Besluitvorming in overleg met belanghebbenden pas na 2e kwart 2017
Toegang landbouwverkeer prov. Hoofdinfrastructuur																				Afhankelijk of, en wanneer snelheid landbouwverkeer verhoogd wordt. De verwachting dat dit per 1 januari 2017 zal worden.
OV-knooppunten																				Commissie-overstijgend, zie commissie RWW
Inventarisatie knelpunten fietsnetwerk/Prioritering																				De inventarisatie van de knelpunten levert de ENFB in het 3e kwartaal 2016 op. Relatie: amendement A13-14/12-2015

Strategische Statenagenda Commissie M&F per 31 mei 2016

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

	2016 (d.d)			2017 (d.d)								2018 (Q)				2019 (Q)		GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie M&F	**12-sep**	**24-okt**	**21-nov**	**16 jan**	**13 feb**	**20 maa**	**8 mei**	**12 jun**	**11 sep**	**16 okt**	**27 nov**	**1e**	**2e**	**3e**	**4e**	**1e**	**2e**			
Pilot vervoer op maat Texel		7 nov. PS																		Pilot loopt tot eind 2016. Presentatie evaluatie voorzien in Q1 2017. Uitkomst tussenevaluatie is in de commissie van 18 januari besproken.
MvA Begroting 2017		7 nov. PSov. PS																		
Meerjarenprogramma infrastructuur 2015-2019		7 nov. 7 nov. PS																		
Meerjarenprogramma beheer & onderhoud 2015-2019		7 nov. PS																		
OV-visie; rapportage stand van zaken.																				
Voortgangsrapportage Westfrisiaweg N23																				Halfjaarlijkse voortgangsrapportages uitvoering, 2017 realisatie
Voortgangsrapportage HOV Velsen																				Halfjaarlijkse voortgangsrapportages uitvoering, 2017 realisatie
Voortgangsrapportage HOV in 't Gooi																				
OV-concessie NH-noord ontwerp PvE																				11 april: bespreking ontwerp PvE NHN in cie 18 januari: bespreking NvU NHN in cie
Afslag A9 Heiloo																				Voorstel: afvoeren onderwerp.
Auditplan informatiebeveiliging																				09022016: Naar aanleiding van de bespreking in de Programmaraad op 16 juni 2015 heeft de Randstedelijke Rekenkamer een vooronderzoek uitgevoerd naar Informatieveiligheid. Op basis daarvan is oktober 2015 een onderzoek gestart. Centrale vraag van dit onderzoek is 'Heeft de provincie de informatieveiligheid voldoende geborgd?' De def. versie van het onderzoeksrapport wordt in het voorjaar 2016 aangeboden aan PS.
Evaluatie tankstationbeleid																				Beleid is vastgesteld 4 juni 2012. Daarbij is afgesproken dat het beleid na drie wordt geeavalueerd. Evaluatie start medio 2016. Uitkomst zal t.k.n. aan decommissie worden voorgelegd.

Strategische Statenagenda Commissie M&F per 31 mei 2016

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

	2016 (d.d)			2017 (d.d)								2018 (Q)				2019 (Q)		GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen tav de voorbereiding
Commissie M&F	**12-sep**	**24-okt**	**21-nov**	**16 jan**	**13 feb**	**20 maa**	**8 mei**	**12 jun**	**11 sep**	**16 okt**	**27 nov**	**1e**	**2e**	**3e**	**4e**	**1e**	**2e**			
Sluis-en haven infopunt																				05042016 PS akkoord met de Voordracht. Informatie geheim. Voorstel onderwerp af te voeren. 09032016 voordracht aangeleverd voor commissie 14 maart en PS 4 april. Inspanningen worden voortgezet. Dit voorjaar volgt een stuk voor PS. Er wordt een voorstel verwacht voor de vergadering in juni.
Financiën																				
Fin:Toekomstbestendige begroting																				**Onderwerp aangedragen in commissie 26 oktober 2015.** In de Kaderbrief 2017 geven GS een 8-jarig beeld. Het voornemen is in de Kaderbrief wat explicieter stil te staan bij de visie en werkwijze van het tot stand komen van het langjarig financieel beeld, zodat PS daar op dat moment een discussie over kunnen voeren.
Verbetering begrotingscyclus en formulering van doelen en resultaten																				**Onderwerp aangedragen in commissie 26 oktober 2015.** In de kaderbrief 2017 en in de ingekomen brief van GS over de begrotingssystematiek is aangegeven dat dit onderwerp wordt opgepakt zodat een aangepaste systematiek kan worden toegepast bij de begroting 2018. In de Kaderbrief is een planningsvoorstel volgens het BOB-model opgenomen. Na vaststelling daarvan zullende data in de strategische agenda worden verwerkt. In de Kaderbrief 2017 willen GS ingaan op de doorontwikkeling van de begrotingscyclus, onder meer over hoe verder te gaan met het Programma Groen, de eventuele uitbreiding van de doelenboom op het gebied van Milieu en Duurzaamheid, een eventueel apart programma Economie en het SMART maken van diverse onderdelen.
Evaluatie Rekenkamer																				

Lijst ingekomen stukken PS 3 oktober 2016

(aangevuld na Presidium d.d. 12 september 2016)

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
18335	Milieu: Aangenomen motie PS Utrecht bij Rekenkamerrapport Geluidhinder. PS zelfde rechten als Raad bij actieplannen Geluid	10-06-2016	PS Utrecht	PS	Ingekomen stukken 30-06-2016
18336	RO Duurzame energie (RWW leidend) Brief Wethouder Tigges gemeente Medemblik inzake PIP Windpark Westfrisia i.v.m. niet kunnen inspreken in cie RWW d.d. 13 juni 2016	10-06-2016	Wethouder Tigges	PS	RWW 13-06-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18337	RO Duurzame energie (RWW leidend): Brief Stuurgroep Tegenwind Turbinelocaties in de dorpen inzake PIP Windpark Westfrisia	10-06-2016	mevr. Weeber	PS	RWW 13-06-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18338	Natuur/ Fauna: Reactie met advies Terreinbeheerders-overleg Noord-Holland (TBO) op wet natuurbescherming en diverse concept-verordeningen	10-06-2016	TBO	PS	NLM 23-06-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18339	Evaluatie huisvesting	10-06-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18341	RO Duurzame energie (RWW leidend): Brief gemeente Diemen aan PS inzake windturbines gemeente Diemen	10-06-2016	gemeente Diemen	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18343	RO Duurzame energie (RWW leidend): Brief GS aan PS inzake voornemen tot verlenen van ontheffing voor het plaatsen van een windturbine aan de Afsluitdijk	13-06-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18344	Wonen: Brief GS aan PS inzake Onderwerpen RAP's	13-06-2016	GS	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18346	Recreatieschappen: agenda vergadering algemeen bestuur van Groengebied Amstelland op donderdag 23 juni 2016	13-06-2016	Groengebied Amstelland	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18347	Uitbreiding mandaat aan RUD Noord-Holland Noord in kader van overdracht groene VTH-plustaken en aanpassen Organisatieregeling	14-06-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18345	Natuur: Ingekomen mail 10-06-2016 over Hoorneboeg	14-06-2016	hr. Jansen	PS	Ingekomen stukken 30-06-2016
18356	RO/Economie (RWW leidend): Brief GS aan PS inzake Intentieverklaring Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (REOS)	14-06-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18362	Brief Natuurmonumenten aan PS na afloop van inspraak cie RWW d.d. 13 juni 2016 inzake Marker Wadden	14-06-2016	Natuurmonumenten	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
18363	Water: Brief Stichting de Kwade Zwaan aan PS inzake Markermeerdijken; een 5e denkrichting	15-06-2016	Stichting de Kwade Zwaan, mevrouw Daan	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18357	RO / Duurzame energie (RWW leidend): Brief GS aan PS met afschrift van brief GS aan LTO West-Friesland inzake verstedelijking agrarisch gebied tussen Zwaagdijk en Noorderboekert	15-06-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18358	Brief GS over promotie N243 naar de planfase PMI	15-06-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18349	Economie: brief GS inz. beantwoording toezeggingen commissie EEB van 11 april en 6 juni 2016	15-06-2016 820602	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18350	Duurzame Energie: brief GS inz. advies over het initiatiefvoorstel 'Klimaatinitiatief Noord-Holland', Motie 18 en Amendement 5	15-06-2016 798684	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18351	Randstedelijke Rekenkamer;1e begrotingswijziging 2016	15-06-2016	Randstedelijke Rekenkamer	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18352	Uitvoeringsprogramma Noordzeekanaalgebied 2016 (M&F is leidende commissie).	15-06-2016	Programnmadirecteur NZKG	PS	EEB 12-09-2016 M&F 12-09-2016 RWW 19-09-2016 NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18353	Beantwoording openstaande vragen uit de commissies Mobiliteit & Financiën en Economie, Energie en Bestuur over de jaarstukken 2015	15-06-2016 821173	GS	PS	Ingekomen stukken 30-06-2016
18354	Duurzame energie: brief GS inz. Green Deal InVesta	15-06-2016 815759	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18355	Recreatieschappen: brief GS inz. indienen zienswijze uittreding uit gemeenschappelijke regeling recreatieschap Geestmerambacht	15-06-2016 819229	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18359	RO Luchtvaart (RWW leidend): Brief GS aan PS met afschrift van brief GS aan Staatssecretaris Dijksma inzake adviesaanvraag wonen en vliegen	17-06-2016	GS	PS	NLM 19-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18360	RO Greenport Aalsmeer: Brief GS aan PS inzake Uitvoeringsagenda Ruimtelijke Visie Greenport Aalsmeer	17-06-2016	GS	PS	RWW 19-09-2016 NLM 26-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18364	RO Duurzame Energie (RWW leidend): Brief insprekers Parlevliet en Oostwouder n.a.v. inspreken in cie RWW d.d. 13 juni 2016 inzake Zonneparken	20-06-2016	Mevr. Oostwouder en mevr. Parlevliet	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
18365	Afschrift mail van dhr. De Hond inzake OV Den helder	20-06-2016	hr. DE Hond	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18361	D66 Initiatiefvoorstel Modernisering Tankstationbeleid	21-06-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18370	RO: Brief St Behoud Waterland aan PS inzake bescherming werelderfgoed De Beemster	21-06-2016	st. Behoud Waterland	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18371	Werkgroep Jongerenparticipatie: Brief Dalton college aan PS inzake jeugddebatten	21-06-2016	Dalton College, Alkmaar	PS	Ingekomen stukken 30-06-2016
18377	Bestuur: brief GS inz. omgang provincies met tabaksindustrie; WHO-Kaderverdrag inzake tabaksontmoediging	22-06-2016 816453	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18366	Milieu: Nieuwsbrief OD NZKG juni 2016 aan Raadsleden en Statenleden	22-06-2016	OD NZKG	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18367	Cultuur en Energietransitie: Toegezegde informatie over proces rondom beleidskaders Cultuur en Energietransitie.	22-06-2016 820108	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18368	Economie: brief GS inz. uitwerking Motie 'Verbeteren inzetbaarheid Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland B.V.'	22-06-2016 821748	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18369	PMI: Brieven van dhr. Van Eendenburg inzake onderhoud Provinciale weg N236 1e en 2e fase. Bij beide brieven is een voorstel voor een motie toegevoegd.	23-06-2016	Van Eendenburg	PS	Ingekomen stukken 30-06-2016
18380	Cultuur: brief GS inz. Uitvoeringsregeling subsidie restauratie rijksmonumenten Noord-Holland 2016.	23-06-2016 807914	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18374	Verslag buitenlandreis gedeputeerde Mobiliteit maart 2016.	23-06-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18390	Recreatieschappen: agenda vergadering DB Recreatieschap Het Twiske.	23-06-2016	Het Twiske	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18403	Cultuur: Jaarverslag 2015 NH en AT5	23-06-2016	NH en AT5	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18372	RO Duurzame energie: Afschrift brief GS aan Energiepark Zwanenburg inzake mogelijk maken initiatief middels wijzigen PRV	24-06-2016	GS	(Geen)	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18302	Interpellatieverzoek PvdD, GL en SP over de toestemming van het vangen en vergassen van ganzen rondom Schiphol.	24-06-2016	Statengriffie	(Geen)	PS 27-06-2016
18379	Recreatieschappen: agenda DB recreatieschap Spaarnwoude 7 juli 2016.	27-06-2016	Recreatieschap Spaarnwoude	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18373	Onderhoud Provinciale weg N236 1e fase en 2e fase	27-06-2016	hr. Van Eendenburg	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
18375	Brief van mw. Van Bussel over moestuin op grond Crailo	27-06-2016	mw. Van Bussel	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18376	Economie: jaarverslagen 2015 adviescommissies detailhandel.	27-06-2016 816191	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18378	Evaluatie Verbonden partijen, IV Stichtingen (cie M&F is trekkende commissie voor beleid verbonden partijen algemeen; voor verdeling van de provinciale verbonden partijen binnen het college zie bijgevoegde brief van 25 juni 2015).	28-06-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 M&F 12-09-2016 RWW 19-09-2016 NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18384	Nieuwsbrief R-net	28-06-2016	R-net	PS	Ingekomen stukken 30-06-2016
18385	Cultuur: brief GS inz. Intentieverklaring deelname programma Cultuureducatie met Kwaliteit in het primair onderwijs 2017-2020	29-06-2016 822307	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18386	Economie: Brief GS inz. Reglement Regionale Advies Commissie detailhandel Noord-Holland Noord	29-06-2016 820842	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18387	Cultuur: Brief GS inz. Herijking provinciale monumentenlijst in de gemeente Schagen.	29-06-2016 808130	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18381	Milieu: Bestuursrapportage RUD Noord-Holland noord juni 2016	29-06-2016	RUD NHN	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18382	Landbouw: Overzicht grondposities verpachtingen n.a.v. toezegging in cie NLM	29-06-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18383	Natuur: Jaarverslag 2015 nationaal park Zuid-Kennemerland	29-06-2016	nationaal park Zuid-Kennemerland	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18408	RO Duurzame Energie (RWW leidend): Brief gemeenten Drechterland en Medemblik aan PS inzake reactie op vaststellen concept-ontwerp PIP Windpark Westfrisia	29-06-2016	Gemeenten Drechterland en Medemblik	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18429	Budgettair neutrale wijziging productenraming 2016 (5)	29-06-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18430	Verkeer en Vervoer: Programma Uitvoeringsregeling subsidie gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid NH-2016	29-06-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18388	Bestuur: voordracht convenant versterken samenwerking MRA	30-06-2016 824923	GS	PS	PS 03-10-2016 EEB 12-09-2016 M&F 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-06-2016
18395	Discussie verbetering begrotingssystematiek	30-06-2016	Statengriffie	PS	Rekeningencommissie 04-07-2016
18431	Financiën: Verkoop ISK op	01-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
	escrow rekening Landsbanki				Ingekomen stukken 31-07-2016
18432	Verkeer en Vervoer: beantwoording openstaande vragen uit de commissie M&F 6 juni 2016	01-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18402	Recreatieschappen: Recreatieschap Geestmerambacht agenda AB 13 juli 2016.	01-07-2016	recreatieschap Geestmerambacht	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18409	Ruimtelijke inrichting/ economie/infrastructuur/ Schiphol: aanbieding rapport "de mainports voorbij "door de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur.	04-07-2016	Raad voor de leefomgeving en infrastructuur	PS	EEB 12-09-2016 M&F 12-09-2016 RWW 19-09-2016 NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18401	Natuur: Verwerking provinciale zienswijze transitieplan Goois Natuurreservaat	04-07-2016	GS	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18404	RO Duurzame energie (RWW leidend): Brief GS aan PS inzake voortgangsrapportage Wind op Land februari-mei 2016	04-07-2016	GS	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18405	RO/ Duurzame energie (RWW leidend): Brief GS aan PS met afschrift van brief GS aan Havenbedrijf Amsterdam inzake herstructurering windlocaties Westpoort	04-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18406	RO: Brief GS aan PS met afschrift van brief GS aan gemeente Wormerland inzake bestemmingsplan Neck-Zuid	04-07-2016	GS	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18407	RO/Duurzame energie (RWW leidend): Brief GS aan PS met afschrift van brieven GS aan wethouder Choho en NDSM inzake vergunningaanvraag windpark NDSM i.h.k.v. herstructurering Wind op Land	04-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18428	Gewaarmerkt ex. Jaarrekening 2015	05-07-2016	EY	PS	Ingekomen stukken 31-07-2016 Rekeningencommissie P.M.
18433	Verkeer en Vervoer: BDU Programma Kleine infrastructuur NH 2016	06-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18434	Verkeer en Vervoer: Verzoek tot start adm. onteigeningsprocedure N417	06-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18437	Natuur: Bestuursinformatiebrief Goois Natuurreservaat. Nr. 4-2016	06-07-2016	GS	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18438	Milieu: Ontwerp-wijziging PMV tranche 10. Bespreking B-agenda NLM.	07-07-2016	GS	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18410	Fauna: Afschrift brief Dierenbescherming aan GS over afschot knobbelzwanen	07-07-2016	Dierenbescherming	PS	NLM 26-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18424	RO / Wonen: Brief Zeestad aan PS inzake jaarverslag Zeestad 2015	07-07-2016	Zeestad	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
18436	Milieu: Afdoening motie 27/2015. Pilotprojecten geluidbelasting bij Actieplan geluidhinder provinciale wegen 2014-2018	07-07-2016	GS	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
17265	Voordracht Visie Waterrecreatie 2030 en uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2016-2019	07-07-2016 820405	GS	PS	PS 03-10-2016 EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18425	Water: Brief GS aan PS met beantwoording openstaande rondvragen inzake palingvisserij cie RWW 13 06 2016	08-07-2016	GS	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18426	Water: Brief Regionaal Bestuur Rijnland-West aan PS inzake Schoon water in beeld: Rapportage kaderrichtlijn water Rijn-West 2009-2015	08-07-2016	Regionaal Bestuur Rijnland-West	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18427	RO / Duurzame energie (RWW leidend): Brief gemeenten Hollands Kroon, namens alle gemeenten in Noord-Holland Noord inzake ontwerpwijziging PRV (zienswijze)	08-07-2016	gemeente Hollands Kroon	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18411	Voordracht investeringsimpuls NH busvoorzieningen A1	08-07-2016	GS	(Geen)	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18416	Vaststelling notulen van de vergadering van 27 juni 2016.	08-07-2016	Statengriffie	(Geen)	PS 03-10-2016
18439	Milieu: Analyse mogelijke locaties standplaats traumahelikopter	08-07-2016	GS	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18435	Water / Natuur (RWW leidend): Brief PWN aan PS inzake jaarverslag 2015	08-07-2016	PWN	PS	NLM 19-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18441	Cultuur: nieuwsbericht inzake voornemen fusie Cultuurcompagnie en Huis van Hilde.	08-07-2016	Cultuurcompagnie	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18440	Brief GS inz. vervolgstap behoefteraming Noord-Holland Noord (EEB leidend)	11-07-2016 788304	GS	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18442	Natuur: Financiering natuur- en landschapsbeheer Noord-Holland. Uitwerking motie 54-2014	12-07-2016	GS	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18444	RO / Duurzame energie (RWW leidend): afschrift aan PS van brief Haven van Amsterdam aan GS inzake herstructurering windlocaties Westpoort	12-07-2016	Havenbedrijf Amsterdam	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18445	Verkeer en Vervoer: Afschrift brief aan gedeputeerde mw. Post inzake Fietstunnel Laren zigzaghekjes maken gebruik onmogelijk	12-07-2016	D en B. Prinssen	(Geen)	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18446	Natuur: Voortgangsrapportage Agenda Groen	12-07-2016	GS	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
18447	RO Duurzame energie (RWW leidend): Brief GS aan PS met beantwoording vragen dhr Bruggeman (SP) gesteld in cie RWW d.d. 13 juni 2016	12-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18448	Uitstelbrief beantwoording Statenvragen ivm zomerreces	12-07-2016	GS	PS	Ingekomen stukken 31-07-2016
18449	RO Duurzame energie (RWW leidend): afschrift aan PS van brief GS aan Stuurgroep Tegenwind Turbinelocaties in de dorpen inzake aanvraag ENGIE windturbines aan de Broerdijk te Midwoud	12-07-2016	Stuurgroep Tegenwind tubinelocaties in de linten	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18452	Brugbediening: Outsourcing bediening kunstwerken	14-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18455	Verkeer en Vervoer: brief GS aan PS inzake addendum bestedingsplannen Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer voorgaande jaren	14-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18456	Brief van GS; aanstelling nieuwe provinciesecretaris.	14-07-2016	GS	(Geen)	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18463	Natuur: Ontwerp Natura 2000-beheerplannen IJsselmeer, Markermeer & IJmeer en Eemmeer & Gooimeer Zuidoever	14-07-2016	GS	PS	NLM 19-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18464	Openbaar Vervoer: Nieuwe verdeelsleutel Studenten Openbaar Vervoer kaart	14-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18476	Grondzaken/Verkeer en Vervoer: overeenkomst fietsbrug A9 met de gemeenten Heiloo en Castricum	14-07-2016 826565	GS	PS	M&F 12-09-2016 RWW 19-09-2016 NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18477	Verkeer en Vervoer: onderzoek nul/emissie busvervoer Zuidtangentbaan	14-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18479	Voornemen tot herijking provinciale monumentenlijst in de gemeente Gooise Meren	14-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18480	Museumregistratie Huis van Hilde	14-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18481	Onderzoek verzelfstandiging archeologisch depot	14-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18482	Openbaar Vervoer: verlenging Pilot Texelhopper 2017-2018	14-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18457	RO/Duurzame energie (RWW leidend): Brief GS aan PS inzake Besluit tot het verlenen van ontheffing voor het plaatsen van een windturbine aan de Afsluitdijk	15-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18458	RO / Duurzame energie (RWW leidend): Brief GS aan PS inzake Uitvoeringsregeling zonne-energie in het landelijk gebied	15-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
18459	RO / Duurzame energie (RWW leidend): Brief GS aan PS met afschrift van brief aan Stichting Windpark Haarlemmermeer-Zuid inzake opname in planvorming Wind op Land.	15-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18460	RO/OV (RWW leidend): Brief GS aan PS inzake actie- en uitvoeringsprogramma Zaancorridor	15-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18461	Wonen: Afschrift aan PS van brief CdK aan alle burgemeesters inzake voortgang opvang vluchtelingen in Noord-Holland	15-07-2016	GS	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18462	Water: Brief GS aan PS inzake Voordracht Wijziging Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	15-07-2016	GS	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18483	Concept Uitvoeringsagenda Economie/ Relatie met Motie 9/23-05-2016.	18-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18484	Uitvoering Motie 4 PS 23-05-2016, vreemd aan de orde van de dag: ouderenwerkloosheid in de UitvoeringsAgenda Arbeidsmarkt 2016-2019.	18-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18485	Uitwerking pilot herstructurering detailhandel, motie 45-2015	18-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18486	Milieu: Uitvoeringsprogramma's omgevingsdiensten 2016 en de regionale VTH-strategie van de RUD NHN	18-07-2016	GS	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18487	Openbaar vervoer: OV Ambitiebeeld 2040 voor heel Noord-Holland en Flevoland	18-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18488	Afschrift brief GS aan w. Van Bussel inzake moestuin op Crailo Zuid; reactie op brief van mw. Van Bussel aan PS en GS.	18-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18489	Water: Brief GS aan PS inzake Intentieverklaring bouwsteen H "Innovatie Programma Veen"	19-07-2016	GS	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18497	Milieu: Voordracht zienswijze Jaarstukken 2015 en bestemming jaarrekeningresultaat 2015 Omgevingsdienst Flevoland, Gooi & Vechtstreek	19-07-2016	OFGV	PS	PS 03-10-2016 NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18491	OV: brief GS aan PS over de Projectovereenkomst HOV in 't Gooi	19-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18493	RO: Brief van Vereniging Deltametropool aan PS inzake Publicatie Blind Spot - metropolitan landscape in the global battle for talent	19-07-2016	Vereniging Deltametropool	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
18490	Distriport: Brief GS aan PS met afschrift van Beslissing op bezwaar Wob verzoek Distriport	20-07-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18494	RO / Duurzame energie / Recr schap (RWW leidend): Brief recreatieschap Spaarnwoude aan PS inzake windmolens in recreatiegebied Spaarnwoude	21-07-2016	recreatieschap Spaarnwoude	PS	EEB 12-09-2016 NLM 19-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18495	RO / Wonen: Brief van mevr. Riemersma aan PS inzake Bufferwoningen ijsbaan Middelie	21-07-2016	Actiecomité mevr. Riemersma	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18496	Onderzoeksrapport Randstedelijke Rekenkamer Informatieveiligheid	21-07-2016	Randstedelijke Rekenkamer	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18492	RO: Brief Wethouden Groot-gemeente Hollands Kroon aan PS inzake Gemeentelijke beleidsvrijheid op het gebied van de Ruimtelijke Ordening	21-07-2016	Wethouder Groot	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18498	Brief Stichting Erfgoed Kruidpad Muiden aan PS inzake afschrift van brief aan Raad Gooise Meren	25-07-2016	Stichting erfgoed Kruidpad Muiden, dhr. Veenhuysen	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18499	Water: Brief Centrale Dorpenraad Landelijk Amsterdam-Noord aan PS inzake dijkversterking rondom Durgerdam	25-07-2016	Centrale Dorpenraad Landelijk Amsterdam-Noord	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18526	Ingekomen brieven derden bij beleidskader Cultuur: brief Cultuurcompagnie N-H inz. bezwaarschrift en aanvullende gronden beëindiging boekjaarsubsidie per 1-1-2017	25-07-2016	Cultuurcompagnie N-H	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18500	Duurzame energie: brief GS inz. uitstel advies over Motie 18 en het initiatiefvoorstel 'Klimaatinitiatief Noord-Holland'	26-07-2016 835028	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-07-2016
18571	Verkeer en Vervoer: verbinding A8-A9 aanvulling op de werkwijze om te komen tot een voorlopig voorkeursalternatief	28-07-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18551	RO / Omg. visie: Participatieplan PS Omgevingsvisie Werkgroep Burgerparticipatie	28-07-2016	Statengriffie	PS	RWW 19-09-2016
18572	Verkeer en Vervoer: Brief van Stichting Oer IJ inzake besluit opstelterrein voor sprinters nabij Uitgeest	29-07-2016	Stichting Oer IJ	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18570	Landbouw/Grond: Aanvulling op duurzaamheidscertificaten-of systemen erkend in pachtbesluit 2017	01-08-2016	GS	PS	M&F 12-09-2016 NLM 26-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18573	Recreatieschappen: Jaarverslag 2015 recreatie Noord-Holland.	03-08-2016	Recreatie N-H	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
18575	Wind op land: brief GS inz. voortgang herstructurering Wind op Land (RWW is leidende commissie).	08-08-2016 829133	GS	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18578	Landbouw/ Natuur: Ingekomen brief 'Veldleeuwerik positief, tevens probleem'	08-08-2016	dhr. Van 't Hul	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18576	Ruimtelijke Ordening: brief GS inz. reactie op het ontwerpbestemmingsplan 'Tussenweg 10-16 Middenmeer.	09-08-2016 831570	GS	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18574	Water: brief GS n.a.v. vraag in cie RWW van 18 april 2016 inz. luwtemaatregelen Hoornse Hop.	11-08-2016 838099	GS	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18606	Bestuur: mail van Burgerrekenkamer Langedijk inz. falend lokaal bestuur.	13-08-2016	Burgerrekenkamer Langedijk	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18577	Duurzame energie, mobiliteit en Milieu: Brief van Stichting Waterstofland inz. realiseren Waterstofgas H2 als energiedrager voor mobiliteit.	17-08-2016	Stichting Waterstofland	PS	EEB 12-09-2016 M&F 12-09-2016 NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18579	Ingekomen brieven derden bij Visie Waterrecreatie: zienswijze van Stichting Vecht terug in het dorp Nederhorst den Berg inz. visie waterrecreatie	18-08-2016	Stichting Vecht terug in Nederhorst den Berg	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18580	Voordracht Zomernota 2016	23-08-2016 819482	GS	PS	PS 03-10-2016 EEB 12-09-2016 M&F 12-09-2016 RWW 19-09-2016 NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18581	Voordracht PIP HOV 't Gooi, tracédeel Hilversum Laren	24-08-2016	GS	PS	PS 03-10-2016 M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18582	RO/duurzame energie: brief GS inz. vaststelling en ter visie legging van het ontwerp PIP windpark Westfrisia met bijbehorende vergunningen	24-08-2016 845343	GS	PS	EEB 12-09-2016 RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18601	Wegen: brief Randstedelijke Rekenkamer inz. onderzoeksopzet vervolgonderzoek beheer en onderhoud kunstwerken en wegen	24-08-2016	Randstedelijke Rekenkamer	PS	M&F 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18602	Milieu: Afdoen motie 74 / PS 15-12-2014 Creëren Milieudialoog.	25-08-2016	GS	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18604	Duurzame energie: brief GS inz. voorverkenning provinciaal duurzaam energiebedrijf.	29-08-2016 848203	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18605	Burgerinitiatief Stop de hobbyjacht	29-08-2016	dhr. F. van Waard	PS	NLM 26-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
18607	Recreatieschappen: mail Raum inz. afgeven verklaring voor het onder de Algemene Verordening laten vallen van de Buitenlanden.	29-08-2016	RAUM	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18666	Bestuur: bestuurskrachtonderzoek Gooi- en Vechtstreek	29-08-2016	J. van der Hoek	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18609	Advies over haalbaarheid Motie 18 en initiatiefvoorstel 'Klimaatinitiatief Noord-Holland'	30-08-2016 827284	GS	PS	PS 03-10-2016 EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18610	Economie: beantwoording vragen uit commissie EEB van 6 juni 2016 (Floriworld en planning pilots herstructurering winkelstraten).	30-08-2016 848170	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18611	Agenderingsverzoek Statenvragen PvdA: nr 74 - 2016: Bouwdrift aan de Noord-Hollandse kust	30-08-2016	Statengriffie	PS	RWW 19-09-2016
18612	Water: Investeringskader Waddengebied 2016-2026	30-08-2016	GS	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
17264	Voordracht Beleidskader Cultuur in ontwikkeling, cultuurbeleid 2017-2020	30-08-2016 834336	GS	PS	PS 03-10-2016 EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18613	RO/Wonen: Discussienota 50+ inzake in behandeling nemen bouwaanvraag door Stuurgroep	31-08-2016	Statengriffie	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18662	Natuur: Onderzoeksopzet Randstedelijke Rekenkamer Natuurcompensatie	31-08-2016	Randstedelijke Rekenkamer	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 31-08-2016
18663	Tussenstap Duinpolderweg: toelichting oplossingsrichtingen PlanMER	31-08-2016	GS	PS	M&F 08-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18664	Economie: Brief GS inz. rapportage HIRB	31-08-2016 848028	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18665	Inkoop: brief GS inz. evaluatie optimalisatie GS-vervoer 2012-2015	01-09-2016 848168	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18686	Voordracht begroting 2017	01-09-2016	GS	(Geen)	PS 07-11-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18299	Natuur: Startnotitie Groene Hart visie en Voortgangsrapportage Groene Hart 2015	01-09-2016	GS	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18685	Brief GS inzake invulling motie 25 Kaderbrief 2017Brief zal als onderdeel van brief onderdeel zijn van uw begrotingsbesluit via deze voordracht.in alle commissies geagendeerd worden bij de begrotingsbehandeling in oktober 2016bij alle commissie	02-09-2016 850830	GS	PS	PS 07-11-2016 EEB 24-10-2016 M&F 24-10-2016 NLM 27-10-2016 RWW 27-10-2016
18714	Statendag 31 oktober	06-09-2016	(Geen)	(Geen)	Presidium 12-09-2016

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
18715	Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer	06-09-2016	(Geen)	(Geen)	Presidium 12-09-2016
18716	Stand van zaken budgetten Provinciale Staten	06-09-2016	(Geen)	(Geen)	Presidium 12-09-2016
18717	Brief GS inz. beantwoording motie glasvezel (M11 PS 23-05-2016).	07-09-2016 843137	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18727	Economie: brief GS inz. Regionale Detailhandelvisie West-Friesland.	07-09-2016 848021	GS	PS	EEB 24-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18728	Economie: brief GS inz. Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016-2020	07-09-2016 841733	GS	PS	EEB 24-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18729	Milieu: Evaluatie uitvoeringsregeling bodemsanering Noord-Holland 2010 - 2015	07-09-2016	GS	PS	NLM 27-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18752	Begroting 2017 en Memorie van Antwoord	07-09-2016	GS	(Geen)	EEB 24-10-2016 M&F 24-10-2016 NLM 27-10-2016 RWW 27-10-2016
18730	Bestuur: Wob-verzoek RTV Noord-Holland over geheimhouding van stukken.	08-09-2016	GS	PS	EEB 24-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18731	RO/Stelling: Brief GS aan PS inzake herstel dak en afwatering Fort Benoorden Spaarndam	08-09-2016	GS	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18720	Traject Agendacommissie 2.0	08-09-2016		(Geen)	Agendacommissie 13-09-2016
18724	Werkbezoek 12 oktober. Zie memo.	08-09-2016	(Geen)	(Geen)	Agendacommissie 13-09-2016
18725	Training commissievoorzitters. Zie memo en bijlage.	08-09-2016	(Geen)	(Geen)	Agendacommissie 13-09-2016
18726	Voordracht vaststellingsbesluit wet Natuurbescherming	08-09-2016	GS	PS	PS 03-10-2016 NLM 26-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18663	Duinpolderweg: oplossingsrichtingen PlanMER	09-09-2016	Statengriffie	PS	M&F 08-09-2016 M&F 16-09-2016 M&F 22-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18732	Brief LTO Noord met brief LTO aan PS waddenprovincies inzake Investeringskader Wadden	09-09-2016	LTO Noord	PS	RWW 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18733	Beantwoording technische vragen cie EEB	09-09-2016	GS	PS	EEB 12-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18738	Ingekomen reactie E. Nieuwenhuis inzake oplossingsrichtingen MER Duinpolderweg	13-09-2016	E. Nieuwenhuis	PS	Ingekomen stukken 30-09-2016
18739	Wonen: Verzoek SP en 50PLUS tot agenderen beantwoording statenvragen 100 inzake te weinig woningen voor stijgend aantal daklozen en mensen uit kwetsbare groepen	13-09-2016	Statengriffie	PS	RWW 19-09-2016

ID	Onderwerp	Datum registratie Registratienummer	Afzender	Aan	Behandeling door Presidium
18740	Ingekomen brief Natuur- en Milieufederatie NH over Milieudialoog (agendapunt 7.b. cie NLM 19-09)	14-09-2016	NMF	PS	NLM 19-09-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18747	Bestuur: brief GS inz. bestuurskrachtonderzoek Gooi en Vechtstreek	14-09-2016 851 1 55	GS	PS	EEB 24-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18748	Economie: brief GS inz. Convenant werklocaties regio Alkmaar	14-09-2016 850664	GS	PS	EEB 24-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18751	Openbaar vervoer: bestek aanbesteding OV-concessie Noord-Holland Noord	15-09-2016 854992	GS	PS	M&F 24-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18749	Water: Brief Waddenacademie aan PS inzake INvesteringskader Wadden	16-09-2016		PS	RWW 27-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18750	Water: Mail Coalitie Wad Natuurlijk aan PS inzake investeringskader Wadden	16-09-2016	Coalitie Wad Natuurlijk	PS	RWW 27-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18753	Besluit over de rechtsgeldigheid Burgerinitiatiefvoorstel “stop de hobbyjacht in Noord-Holland”.	19-09-2016	(Geen)	(Geen)	PS 03-10-2016
18754	Water: Brief LTO Noord aan PS Noord-Holland Groningen en Friesland inzake investeringskader Waddengebied	19-09-2016	LTO Noord	PS	RWW 27-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18755	Water: Brief GS aan PS inzake dijkversterking Markermeerdijken	19-09-2016	GS	PS	RWW 27-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18756	Water: Brief GS aan PS inzake versterking Prins Hendrikzanddijk Texel coördinatie uitvoerings-besluiten conform Waterwet	19-09-2016	GS	PS	RWW 27-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18757	Brief GS aan PS met Stand van zaken projecten Uitvoerings-programma Stelling van Amsterdam 2014-2016 eerste helft 2016 (RWW leidend)	19-09-2016	GS	PS	EEB 24-10-2016 RWW 27-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18758	Brief GS aan PS inzake Ruimtelijke toekomst-perspectieven op een volledig hernieuwbare energievoor-ziening in Noord-Holland	20-09-2016	GS	PS	EEB 24-10-2016 RWW 27-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18759	RO/Duurzame energie (RWW leidend) Brief Raad van State aan PS met uitnodiging voor beroepszitting inzake PIP Netuitbreiding Kop van Noord Holland op 8 december 2016	20-09-2016	Raad van State	PS	EEB 24-10-2016 RWW 27-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18760	RO/Duurzame energie: WOL (RWW leidend): Mail NLVOW aan PS inzake Aarhusklacht	20-09-2016	NLVOW	PS	EEB 24-10-2016 RWW 27-10-2016 Ingekomen stukken 30-09-2016
18761	Afgeven verklaring om het deelgebied "De Buitenlanden" onder de werkingssfeer van de Algemene Verordening van het recreatieschap Alkmaarder-en Uitgeestermeer te brengen.	20-09-2016	(Geen)	(Geen)	PS 03-10-2016

Provincie Noord-Holland

Aan
Provinciale Staten

Uw contactpersoon
V. Mulder
AD/STG

Bijlage
Lijst moties

Doorkiesnummer 023-514 4186
mulderv@noord-holland.nl

Betreft lijst moties ten behoeve van PS 3 oktober 2016

Memo

22 september 2016

Inleiding:
Hierbij treft u aan de vernieuwde lijst moties. De kolommen “Stand van zaken GS” en “Voorstel Presidium” zijn op een aantal punten verder geactualiseerd.

Voorstel:
Instemmen met het nieuwe afdoeningsvoorstel bij de volgende motie:

ID	Motienummer/PS-datum	Titel
440, pag. 16	M10/PS 26-05-2015	(aangehouden) Motie Vreemd a/d Orde; museale status Huis van Hilde

Instemmen leidt tot een opschoning van de lijst moties na vaststelling in PS van 3 oktober 2016.

Toelichting m.b.t. aangehouden moties:
Aangehouden moties kunnen alleen met een inhoudelijke motivering worden afgedaan. Weging van de motivering vindt plaats in het Presidium.
Daarnaast benadrukt het Presidium de verantwoordelijkheid van de indieners om tijdig de voortgang van toezeggingen rondom een aangehouden motie in de functionele Statencommissie aan de orde te stellen.

Lijst Moties PS 3 oktober 2016

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
477	M33 PS 27-06-2016	informatiepakket zonnepanelen.	PS verzoeken GS: een informatiepakket te ontwikkelen, waarin alle mogelijkheden tot het plaatsen van zonnepanelen in categorie 1 t/m 5 en het combineren van functies opgenomen zijn in aanvulling en in combinatie met categorie 6a en 6b, en deze onder de aandacht van gemeenten te brengen.	VVD SP PvdA ONH CU-SGP CDA 50PLUS	Geldhof, J.		
476	M31 PS 27-06-2016	Maatwerk voor zonne-energie in bufferzones.	PS verzoeken GS: * een voorstel uit te werken waarin wordt onderzocht voor welke bufferzones, uitgezonderd het Natuur Netwerk Nederland, de UNESCO Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie en de weidevogelleefgebieden, er kansen liggen voor zonne-opstellingen en onder welke voorwaarden dit mogelijk gemaakt kan worden. Beginnend bij de Haarlemmermeerpolder en naar aanleiding daarvan onderzoek doen naar de andere bufferzones; * indien blijkt dat er kansen zijn, deze voorwaarden in de PRV te verankeren en ter besluitvorming aan PS voor te leggen.	PvdD PvdA GroenLinks D66	Geldhof, J.		
475	M27 PS 27-06-2016	PMI; Pilot gebiedsatelier 2e fase verbetering N236 tussen	PS verzoeken GS: 1. zo spoedig mogelijk als pilot een "burgerparticipatie N236 2e fase" vóór de	SP PvdD PvdA ONH	Post, E.		

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
		Nieuwe 's Gravelandseweg en Loodijk	aanbesteding van dit deel van de weg te starten; 2. daartoe in overleg met betrokkenen een stappenplan te maken en 3. de leden van de Commissie Mobiliteit en Financiën over het stappenplan alsmede de bereikte resultaten te informeren.	GroenLinks D66 CU-SGP 50PLUS			
474	M25 PS 27-06-2016	Motie Prioriteiten Kaderbrief	PS verzoeken Gedeputeerde Staten om: * Prioriteit te geven aan het uitvoerings gereed maken van de volgende projecten: - De Kop werkt (AO) - Glasvezel (AQ) - Markerwadden (AT) - Groen Kapitaal: Biodiversiteit (AU) - OV-knooppunten (AV) * Voorstellen hiervoor zo snel mogelijk aan PS voor te leggen, bij voorkeur bij de begroting van 2017; * Bij het project Markerwadden (AT) Provinciale Staten actief te betrekken bij ontwikkelingen, nut en noodzaak, consequenties en de financiering.	VVD PvdA D66 CDA	Post, E.	02-09-2016 Uit besluitenlijst GS d.d. 30-08-2016 bij het onderwerp Begroting 2017:5. de brief m.b.t. de afhandeling van motie 25 vast te stellen en aan PS te verzenden.	05-09-2016 brief wordt betrokken bij begrotingsbehandeling in commissies oktober en PS van 07-11-2016.
472	M18/PS23-05-2016	Beleidsagenda Energietransitie; onderzoeken haalbaarheid van punten.	PS dragen het college op de volgende punten te onderzoeken op haalbaarheid en daar over op korte termijn terug te rapporteren: 1. doelstelling op de nemen waarbij aangesloten wordt bij de Europese en Nederlandse doelstellingen: 80-95 procent	PvdA D66	Van der Hoek, J.	25-07-2016 Motie 18 wordt momenteel uitgewerkt en besproken tijdens het GS-themaberaad op 23 juni. De planning is om op 12 juli in GS het advies over Motie 18 te bespreken. Voor het zomerreces sturen van GS-advies aan Statencommissie EEB ter bespreking. De Staten zijn middels een brief geïnformeerd over deze	22-09-2016 Motie is besproken in cie EEB van 12-09-2016 (met uitloop naar 15-09-2016) en kan worden afgedaan na behandeling in Presidium van 24-10-2016 en PS van 07-11-2016. 01-09-2016 Uitwerking

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
			minder C02-uitstoot en 100 procent duurzame opgewekte energie in Noord-Holland in 2050; 2. meerjarige klimaatplannen op te stellen met (beleids)maatregelen, in samenhang met andere overheden; 3. in deze klimaatplannen steeds tenminste vier concrete doelen te stellen: a. percentage reductie C02, b. percentage energiebesparing, c. percentage duurzame energie, d. een (telkens aan te passen) CO2reductie-tussendoelstelling voor 2030; 4. inzichtelijk te maken hoe de doelstellingen doorwerken in de verschillende beleidsterreinen, bijvoorbeeld in de uitvoeringsagenda; 5. de C02-voetafdruk van beleidsmaatregelen integraal mee te nemen in de beleidsontwikkeling; 6. jaarlijks te rapporteren over de voortgang door bijvoorbeeld een klimaatcalculatie.			aanpak waarbij we bij de uitwerking van Motie 18 ook ingaan op het klimaatinitiatief.	motie wordt gelijktijdig met initiatiefvoorstel Klimaatinitiatief besproken in de commissie EEB van 15 september 2016 (uitloopvergadering).
471	M11/PS23-05-2016	Glasvezel.	PS dragen Gedeputeerde Staten op: onderzoek te doen naar hetgeen er voor nodig is op juridisch, operationeel en financieel vlak om het internet in heel Noord-Holland in 2020 ontsloten te hebben via een	VVD SP PvdD PvdA ONH GroenLinks D66 CU-SGP CDA	Bond, J.	02-09-2016 Uit besluitenlijst GS d.d. 30-08-2016:Het college besluit: 1. kennis te nemen van het onderzoeksrapport ter uitvoering van de motie glasvezel (M11 PS 23-05-2016); 2. op basis van het uitgevoerde onderzoek de ambitie ten aanzien van breedband zoals opgenomen in	22-09-2016 Motie is besproken in cie EEB van 12-09-2016 (met uitloop naar 15-09-2016) en kan worden afgedaan na behandeling in Presidium van 24-10-2016 en PS van 07-11-2016.

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
			glasvezelnetwerk en de uitkomsten daarvan voor 1 september 2016 met de Staten te delen.	50PLUS		het Strategisch Beleidskader Economie ongewijzigd te laten; 3. PS te informeren met brief en voor te stellen de motie glasvezel als afgedaan te beschouwen; 4. De gedeputeerde te machtigen voor redactionele aanpassingen. 25-07-2016 Het gevraagde onderzoek wordt momenteel uitgevoerd.	05-09-2016 Wordt behandeld in commissie EEB van september of oktober.
470	M10/PS23-05-2016	Verbeteren inzetbaarheid Participatiefonds Duurzame Economie.	dragen het college op: 1. de aanbevelingsrichtingen zoals genoemd in de tussenevaluatie (p. 4) te gebruiken om met een uitgewerkt voorstel te komen voor een verbeterd PDENH; 2. dit voorstel ter besluitvorming voor te leggen aan Provinciale Staten; 3. de lessons learned uit de tussenevaluatie ook te gebruiken bij het inrichten van het MKB innovatiefonds en duurzame energie innovatiefonds zodat deze fondsen goed op elkaar aansluiten; 4. een businessplan op te stellen voor de drie fondsen.	VVD PvdD PvdA GroenLinks D66 CU-SGP CDA	Bond, J.	25-07-2016 Voor uitvoering van deze Motie is een aantal vervolgstappen nodig, hierover zijn PS per brief geïnformeerd. In de komende maanden wordt een juridische analyse uitgevoerd van de mogelijkheden om het financieel instrumentarium van PDENH uit te breiden, en de governance van het fonds geëvalueerd. De planning is om in het eerste kwartaal van 2017 een uitgewerkt voorstel voor een verbeterd PDENH aan PS voor te leggen. 23-06-2016 Uit GS-besluitenlijst van 14-06-2016:Het college besluit:* Provinciale Staten met brief te informeren over de vervolgstappen voor uitwerking van de Motie 'Verbeteren inzetbaarheid Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland B.V.' (M10/230516).	
469	M9/PS23-05-2016	Verwachtingen Uitvoeringsagenda Beleidskader Economie.	PS verwachten dat: 1. Provincie Noord-Holland zich ontwikkelt als lerende organisatie door concrete doelstellingen op te nemen	VVD PvdA D66 CDA	Bond, J.	25-07-2016 Het college van GS zal voor het zomerreces (begin juli) een besluit nemen over een concept-uitvoeringsagenda Economie, die ook ingaat op de beantwoording	01-09-2016 Uitwerking van de motie wordt behandeld in de commissie EEB van 12 september 2016

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
			en door evaluatie te zien waaraan afwijkingen van die doelstellingen te wijten zijn; 2. in kaart wordt gebracht wat Noord-Holland hoger op de 'lijstjes' van vestigingsplaatsen brengt en prioritering zo nodig, na overleg met PS, bijstelt; 3. de kennis van Amsterdam wordt gebruikt om de creatieve sector ook breder in Noord-Holland te bevorderen; 4. uitvoeringsagenda houdt rekening met de totstandkoming van de Grondstoffenrotonde om de bijdrage aan een nieuw Business model voor de haven zo groot mogelijk wordt; 5. A. Het acquisitiebeleid aan een SWOT analyse van de Noord-Hollandse economie wordt gekoppeld en er samen wordt gewerkt met partijen in de MRA die elders al succesvol zijn; B. geworven bedrijven in de provincie kunnen bijdragen aan de 4 O's; 6. arbeidsmarktanalyses worden gebruikt in de Uitvoeringsagenda of de bijstelling daarvan; 7. welzijn en de verbetering van welzijn door een geschikte monitor wordt gemeten; 8. de Kansen voor West agenda wordt gekoppeld aan			van de motie. Een deel van het antwoord is dat GS een concept van de Uitvoeringsagenda aan de commissie EEB zullen voorleggen. De commissie wordt gevraagd of zij hiermee kan instemmen en de vragen van de motie voldoende beantwoord zijn. Het college van GS zal daarna de uitvoeringsagenda definitief vaststellen, met de eventuele aanpassingen die vanuit de commissie zijn aangegeven. 22-07-2016 Uit besluitenlijst GS d.d. 12-07-2016: Het college besluit: 1. de concept-Uitvoeringsagenda Economie als uitwerking van het Strategisch Beleidskader Economie, met het daarin opgenomen 'Dashboard Welvaart en Welzijn' vast te stellen. 2. Provinciale Staten door het versturen van bijgevoegde brief te verzoeken om de concept-Uitvoeringsagenda voor behandeling te agenderen voor de B-agenda van de commissie EEB van 12 september a.s., mede als antwoord op motie 9/23-05-2016 over de verwachtingen van PS voor de Uitvoeringsagenda. 3. Provinciale Staten in boven-genoemde brief eveneens te verzoeken de motie als afgedaan te beschouwen. 4. na behandeling in de commissie EEB een definitief besluit te nemen over de Uitvoeringsagenda Economie.	

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
			de innovatie-agenda, waarbij cross-sectorale innovaties worden bevorderd en er wordt beschreven hoeveel start-ups en scale-up's we verwachten door provinciale inzet; 9. er een analyse voor wat betreft Incubators wordt gemaakt om te bepalen of het een succes is, of er markt voor is en wat de provinciale rol vervolgens is; 10. Provincie dienstbaar is richting haar ondernemers bij het faciliteren door middel van toegankelijke informatie en fondsen en het verbinden daar waar ondernemers dit nodig hebben (uitvoeren loketfunctie). PS verzoeken GS: 1. deze verwachtingen bij het uitwerken van de uitvoeringsagenda's ter hand te nemen; 2. waar dit het leerproces van de formulering van indicatoren ten goede komt, Provinciale te betrekken.				
468	M4/PS23-05-2016	Motie vreemd; bestrijding werkloosheid ouderen in uitvoeringsagenda arbeidsmarkt 2016-2019.	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: * bij alle projecten die worden gestart onder de uitvoeringsagenda arbeidsmarkt het belang van werklozen in de genoemde leeftijdsgroep te allen tijde mee te nemen en onder de aandacht te brengen;	ONH 50PLUS	Talsma, T.	25-07-2016 De motie is uitgevoerd. PS worden hier nog voor het zomerreces per brief over geïnformeerd. Voorgesteld wordt de motie als afgedaan te beschouwen. 22-07-2016 Uit besluitenlijst GS d.d. 12-07-2016:Het college besluit: 1. kennis te nemen van de bereidheid van de TechniekRaad	22-09-2016 Motie is besproken in cie EEB van 12-09-2016 (met uitloop naar 15-09-2016) en kan worden afgedaan na behandeling in Presidium van 24-10-2016 en PS van 07-11-2016. 01-09-2016 Uitwerking van de motie wordt

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
			* in samenwerking met de werkambassadeur Provinciale inspiratiedagen te organiseren voor werkzoekenden en werkgevers samen met VNO/NCW en MKB, zodat werkgevers meer geïnspireerd worden om 45-50 plussers in dienst te nemen. Onterechte beeldvorming kan hier aan de orde komen, maar ook handreikingen voor leeftijds bewust HR beleid; * bij de tussentijdse evaluatie van de uitvoeringsagenda P5 op de hoogte te brengen van de vorderingen die er zijn gemaakt.			Noord-Holland om samen met de Werkambassadeur zorg te dragen voor uitvoering motie 4 PS 23-05-2016; 2. de in de motie opgenomen “inspiratiedagen”, als resultaat in de UitvoeringsAgenda Arbeidsmarkt op te nemen; 3. PS te verzoeken motie 4 PS 23-05-2016 hiermee als afgedaan te beschouwen; 4. Provinciale Staten te informeren via een brief en bijlagen.5. De portefeuillehouder te machtigen - gehoord de vergadering – wijzigingen in de brief aan te brengen.	behandeld in de commissie EEB van 12 september 2016
467	M1/PS08-02-2016	Motie Vreemd a/d Orde; Handhaving Broerdijk als weidevogelgebied. AANGEHOUDEN	PS verzoekt het College om: de Broerdijk te handhaven als weidevogelgebied.	PVV ONH 50PLUS	Talsma, T.		15-02-2016 Reden aanhouden motie uit notulen PS 08-02-2016: "De VOORZITTER: .... overigens heeft de gedeputeerde zojuist een brief toegezegd. Die kan in de commissie geagendeerd worden."
463	M82/PS14-12-2015	Altijd inhoudelijke en constructieve beoordeling voorstellen uit de Staten.	PS roept alle gedeputeerden en Statenleden op: alle ingediende moties, amendementen en initiatiefvoorstellen altijd te beoordelen op hun merites en niet op door welke partij of partijen deze zijn ingediend.	PVV	Alle gedeputeerden	25-07-2016 Moties, amendementen en initiatiefvoorstellen zijn voor de Staten belangrijke instrumenten om hun kader stellende en controlerende te kunnen vervullen. GS zijn zich terdege bewust van het gewicht van deze instrumenten en besteden zorg aan de manier waarop het College hierop reageert.	

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						GS streven er naar tijdig te reageren en zorgvuldig op de voorstellen te adviseren. GS betrachten deze tijdigheid en zorgvuldigheid ongeacht de partijpolitieke achtergrond van de indiener. Aandachtspunt is hierbij wel dat sommige voorstellen over taken van andere overheden gaan. GS moeten hier dan in hun advies naar verwijzen.	
462	M 78/PS14-12-2015	Motie Vreemd a/d Orde; klimaatakkoord.	PS verzoek GS om: * op korte termijn te inventariseren wat de consequenties van het klimaatakkoord voor de provincie NH zijn; * inzichtelijk maken wat de provincie moet doen om als onderdeel van de Staat haar bijdrage te leveren aan het halen van de klimaatdoelstellingen.	GroenLinks CU-SGP	Van der Hoek, J.	25-07-2016 Het opstellen van de routekaart start in het derde kwartaal van 2016. 11-02-2016 Wij spannen ons in om zo optimaal mogelijk bij te dragen aan gemaakte afspraken (zo ook het Europese doel om in 2050 klimaatneutraal te zijn en de opgave-16% hernieuwbare energie in 2023 uit het nationaal Energieakkoord). In de Beleidsagenda Energietransitie die wij in de loop van het tweede kwartaal 2016 aan PS voorleggen, doen wij voorstellen voor onze bijdragen hieraan.	31-03-2016 Moties zullen worden betrokken bij het opstellen van een routekaart. Dit is aangegeven in de agenda Energietransitie die zal worden behandeld in de cie EEB van 11 april 2016 en PS van 23 mei 2016
461	M77/PS14-12-2015	Motie Vreemd a/d Orde; ondertekenen Klimaatverklaring	PS verzoekt Gedeputeerde Staten om: 1. op korte termijn te inventariseren wat de consequenties zijn van de doelstelling dat a. de eigen organisatie uiterlijk 2030 geen broeikasgassen meer uitstoot; b. en Noord Holland voor 2050 klimaatneutraal moet zijn gemaakt;	GroenLinks CU-SGP	Van der Hoek, J.	25-07-2016 Het opstellen van de routekaart start in het derde kwartaal van 2016. 29-04-2016 De Beleidsagenda Energietransitie is voor besluitvorming verstuurd naar PS (na GS van 8 maart jl.). Deze Beleidsagenda is nog geen 'Routekaart' naar 100 procent duurzaam in 2050. Wel zijn we gestart met het uitwerken daarvan.	31-03-2016 Moties zullen worden betrokken bij het opstellen van een routekaart. Dit is aangegeven in de agenda Energietransitie die zal worden behandeld in de cie EEB van 11 april 2016 en PS van 23 mei 2016.

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
			2. Op korte termijn te inventariseren wat nodig is om deze doelstellingen te behalen; daartoe inzichtelijk te maken wat de huidige stand van zaken is, welke effecten verwacht worden van reeds ingezet beleid; 3. de uitkomsten hiervan zo spoedig mogelijk na het kerstreces aan Provinciale Staten voor te leggen); 4. deze doelstellingen onderdeel te maken van de Beleidsagenda energietransitie die volgend jaar door Provinciale Staten wordt vastgesteld.			Dat doen we aan de hand van een aantal 'toekomstperspectieven' (wat is de potentie van een bepaalde techniek, en wat kan die bijdragen aan het totaal?). De volgende stap, het opstellen van de 'Routekaart' (welke keuzes maken we op basis van die potentie en wat is er nodig om de doelen in 2030 en 2050 te bereiken?), kunnen we niet alleen. We zijn immers één van meerdere spelers. We zullen de omgeving, partners en belang-hebbenden, hierbij betrekken en waar mogelijk reageren op het energiebeleid van het Rijk. Dit is ook in ontwikkeling en bovendien zijn er volgend jaar Tweede Kamerverkiezingen. In de uitvoeringsparagraaf komt het uitwerken van deze Routekaart dan ook als actie terug. Bij het bespreken van de Routekaart met PS betrekken we de twee moties 'Klimaatakkoord' en 'Ondertekenen klimaatverklaring' (Vreemd aan de orde, M77 en M78 14-12-2015.	
460	M76/PS14-12-2015	Motie Vreemd a/d Orde; Weidevogels.	PS draagt het College op: * in samenspraak met relevante maatschappelijke organisaties zoals de Vogelbescherming, Landschap Noord-Holland en de nieuwe collectieven voor agrarisch natuurbeheer de mogelijkheden te onderzoeken voor het opzetten en uitvoeren van één of meerdere pilots in NH; * in overleg te treden met het ministerie van EZ om duidelijkheid te krijgen over	PvdD ONH GroenLinks CU-SGP 50PLUS	Talsma, T.	25-07-2016 Het werkbezoek voor PS leden op 26 mei 2016 heeft statenleden meer inzicht gegeven in (agrarisch) natuurbeheer en weidevogels. In de brief bij het ontwerpnatuurbeheerplan 2017 (mei 2017, verseon 773831/773838) staat de voortgang in behandeling van de motie: Van partners, zoals de Vogelbescherming, agrarische collectieven, Landschap Noord-Holland hebben wij pilotsuggesties ontvangen. De ideeën behoeven nadere uitwerking en gaan mee in	

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
			de voorwaarden die verbonden worden aan de door het Rijk beschikbaar gestelde extra middelen voor weidevogelbescherming; * PS in maart 2016 of zoveel eerder als mogelijk te informeren over de mogelijkheden om in NH één of meerdere pilots uit te voeren.			het overleg met EZ met het verzoek om (een deel van) de door EZ gereserveerde middelen aan te wenden voor een pilot in Noord-Holland. 29-04-2016 Conform de motie is met o.a. de agrarische collectieven, Landschap Noord-Holland en Vogelbescherming overleg gevoerd. Van diverse partijen zijn voorstellen voor pilots ontvangen en de uitwerking vindt thans plaats. Ook wordt overleg met het ministerie gevoerd. Het Rijk heeft voor de komende 3 jaar jaarlijks € 500.000,- gereserveerd voor pilots weidevogels. Deze middelen zijn niet op korte termijn beschikbaar. EZ is voornemens de genoemde bedragen niet te versnipperen maar beschikbaar te stellen voor substantiële innovatieve projecten gericht op behoud van weidevogels in het agrarisch gebied. De criteria waaraan de pilots moeten voldoen zijn nog niet geformuleerd. Sleutelwoorden zijn: innovatie op het boerenbedrijf, betrekken van ketenpartners en systeeminnovatie. De besteding van de middelen wordt door het ministerie van EZ gekoppeld aan het nog op te stellen “plan van aanpak weidevogels” dat de staatssecretaris heeft aangekondigd. De provincie Noord-Holland is vertegenwoordigd in een ambtelijke werkgroep van economische zaken die verbonden is aan het op te stellen plan van aanpak. Gezien de brede opzet (een landelijke aanpak met meerdere	

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						sporen) zal een plan van aanpak vermoedelijk niet voor eind 2016 gereed zijn. 11-02-2016 PS zullen in maart worden geïnformeerd over de voortgang. Weidevogels krijgen ook aandacht in het werkbezoek voor de commissie NLM dat nu ambtelijk wordt voorbereid en in april of in mei 2016 zal plaatsvinden (bezoek naar aanleiding van een verzoek van PS tijdens de commissievergadering van december 2016: bezoek aan een agrarisch collectief. Dit bezoek wordt gecombineerd met andere actuele onderwerpen uit het (agrarisch) natuurbeheer).	
459	M72/PS16-11-2015	Waarborgen democratische controle Waddenfonds. AANGEHOUDEN	PS verzoeken het collega van GS om: in de Gemeenschappelijke Regeling PS de mogelijkheid te bieden het AB van het Waddenfonds op te roepen om een nieuw Uitvoeringskader op te stellen en deze aan PS voor te leggen ter vaststelling.	PvdD	Loggen, C.		30-11-2015 Reden aanhouden motie vanuit notulen PS 9 en 16 november 2015: "Mevrouw VERMAAS (PvdD): Voorzitter, u hebt een vooruitziende blik. Als u zegt, wij gaan het over twee jaar evalueren, dan gaan wij opnieuw kijken of dit de juiste werkwijze is en of de democratische controle goed is geborgd, dan wil ik inderdaad deze motie voorlopig aanhouden. Ik zal even kijken hoe het zit met Friesland, want daar moet natuurlijk ook nog iets gebeuren. Maar als u die toezegging doet, wil ik voor nu de motie aanhouden."

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
458	M64/PS09-11-2015	Begroting; OV-fietsvoorzieningen bij bushaltes. AANGEHOUDEN	PS dragen het college op: * te onderzoeken welke busstations en haltes het meest kansrijk zijn voor realisatie van een OV-fiets voorziening; * met de Stadsregio Amsterdam in gesprek te gaan om te bezien of zij hierbij willen aanhaken.	PvdA D66 CDA	Post, E.		30-11-2015 Reden aanhouden motie vanuit notulen PS 9 en 16 november 2015: "Gedeputeerde POST:....Waar ik wel goed mee uit de voeten zou kunnen, is om verder na te gaan naast het halte uitvoeringsprogramma dat wij al hebben gerealiseerd, welke faciliteiten men wel graag op bepaalde busknooppunten zou zien. Daarmee zou ik uit de voeten kunnen, maar een onderzoek dat zich toespitst op een enkel bedrijf, is geen handige route om op te gaan. Ik kan mij voorstellen dat wij hier nader van gedachten over wisselen in de commissie."
456	M62/PS09-11-2015	Begroting; zeewier als energiebron.	PS dragen het college op: * te onderzoeken welke mogelijkheden er vanuit Noord-Holland zijn voor zeewierteelt; * alles in het werk te stellen om de kennis beschikbaar te stellen, duurzame initiatieven te bundelen en lokale partnerschappen te organiseren; * deze vorm van duurzame energieproductie mee te nemen bij het opstellen van de beleidsagenda energietransitie.	VVD D66	Hoek van der, J.	25-07-2016 ECN, NIOZ en IMARES zijn momenteel bezig om een gezamenlijk plan van aanpak biomassateelt op zee op te stellen. Begin juli verwachten wij concept plan van aanpak. Dat wordt begin juli eerst ambtelijk besproken. Het plan van aanpak zal voorlopig een processtuk zijn waarin verschillende stappen en fasen in het proces worden vastgesteld. Dat plan zien wij als een groei-document: per fase kan sprake zijn van bijstelling en/of het vergroten van de kring van betrokkenen.	

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						29-04-2016 Met ECN als belangrijke partner is een gesprek gevoerd over de kansen. Verdere verkenning met ook andere stakeholders op dit gebied volgt nog in de komende maanden. Wij verwachten dat de eerste ronde van verkenning voor de zomer afgerond is waarna samen met de betrokken partners eventueel gewerkt kan worden aan een plan/programma met daarin acties en activiteiten. Het onderwerp Biomassateelt op zee is opgenomen in de startnotitie Circulaire Economie. Deze wordt voor de zomer naar PS gestuurd. Daar waar er een link is met energietransitie, is deze opgenomen in de beleidsagenda energietransitie, die recent naar PS is gestuurd. 11-02-2016 Op initiatief van en met ondersteuning van de Energy Board hebben ECN, IMARES, WUR en het NIOZ een Routekaart opgesteld voor biomassateelt op zee. Momenteel wordt die routekaart besproken met mogelijke partners, met als doel beschikbare kennis te mobiliseren, rollen te verdelen, en initiatieven verder te bundelen. Het lijkt erop dat biomassa op zee relevanter is voor de productie van hoogwaardige suikers en eiwitten dan als energiebron. Naast de Beleidsagenda Energietransitie zal de Startnotitie circulaire economie dan ook hierop ingaan. Deze wordt in april aan u voorgelegd.	

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
453	M43/PS09-11-2015	Begroting; ontwikkeling light railnet. AANGEHOUDEN	PS verzoeken het college: in samenwerking met de Stadsregio Amsterdam (SRA, straks Vervoersregio) en in verband van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) het overleg aan te gaan over de ontwikkeling van een lightrailnet en daarover te rapporteren aan Provinciale Staten.	SP			30-11-2015 Reden aanhouden motie vanuit notulen PS 9 en 16 november 2015: "Mevrouw ALBERTS (SP): ....Motie 43 zullen wij aanhouden en mogelijkerwijs op terugkomen als de discussie over de verrailing niet goed loopt."
451	M39/PS09-11-2015	Motie Vreemd a/d Orde; Strategische Agenda. AANGEHOUDEN	PS verzoeken het college van GS om: * de bereidheid uit te spreken de Staten te ondersteunen bij het invullen van haar Strategische Agenda; * deze bereidheid concreet te maken door voor het einde van het jaar een nadere tijdsplanning te geven voor de onderwerpen op de Strategische Statenagenda waarvoor die nog niet duidelijk is.	ONH GroenLinks CU-SGP	Alle gedeputeerden		30-11-2015 Reden aanhouden motie vanuit notulen PS 9 en 16 november 2015: "Gedeputeerde POST: Voorzitter, volgens mij heb ik zojuist aangegeven dat daar waar u input van ons verwacht, wij met alle plezier bereid zijn om aan te geven wanneer u die input redelijkerwijs van ons kunt verwachten, zodat u een planning kunt maken voor uw agenda. Als het gaat om iets wel of niet te agenderen, dat is aan de Staten."
446	M27/PS29-06-2015	Actieplan Geluid; groene geluidsschermen	PS verzoeken het college van GS om: * op meerdere locaties waar de hinder hoger is dan 60 dB proefprojecten te starten met groene geluidsschermen van onder andere bamboe en kokosvezels.	SP PvdD ONH GroenLinks 50PLUS	Talsma, T.	25-07-2016 De motie is uitgevoerd. PS worden hier nog voor het zomerreces per brief over geïnformeerd. Voorgesteld wordt de motie als afgedaan te beschouwen. 07-07-2016 Uit GS-besluitenlijst d.d. 05-07-2016: Het college besluit: 1. PS door middel van brief te informeren over de wijze waarop wij uitvoering hebben gegeven aan	07-07-2016 De betreffende brief zal op 19 september op de B-agenda van NLM worden besproken.

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						Motie 27/2015 (d.d. 29 juni 2015); 2. PS voor te stellen de motie als afgedaan te beschouwen. 19-11-2015 Voorgesteld wordt de motie te koppelen aan het innovatieplan geluid reducerende maatregelen. Hierin zijn innovatieve maatregelen opgenomen die toegepast kunnen worden op geluid belaste locaties van meer dan 60 dB. Uitbreiding van de proef met bamboeschermen is echter niet mogelijk. De enige locatie is onlangs aangeplant en het duurt enkele jaren voordat het resultaat daarvan bekend is.	
441	M11/PS 26-05-2015	Coalitieakkoord; CETA en TTIP AANGEHOUDEN	PS verzoeken het College van GS: * in interprovinciaal verband, in Brussel en Den Haag de mening van Provinciale Staten over CETA en TTIP uit te dragen; * in interprovinciaal (IPO) verband de dialoog aan te gaan met andere provincies die zich zorgen maken over de gevolgen van CETA en TTIP.	SP PvdD	Bond, J.	15-10-2015 Uit besluitenlijst GS 13-10-2015: Het college besluit: 1. Provinciale Staten te informeren over het vervolg van de aangehouden motie betreffende het Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) door middel van bijgaande brief; 2. De gedeputeerde te machtigen voor redactionele aanpassingen.	15-10-2015 In GS van 13 oktober 2015 is besloten Provinciale Staten te informeren over het vervolg van de aangehouden motie betreffende het Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP). Brief is behandeld in de EEB vergadering van 23 november 2015. Partij voor de Dieren beraadt zich over het vervolg. 28-08-2015 Na bespreking in IPO op agenda commissie om verder te bespreken. De toezegging zal worden opgenomen op de LTA van de commissie EEB. 12-06-2015 Uit notulen

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
							PS 26-05-2015; reden aanhouden motie:Mevrouw ALBERTS (SP): "Ik heb geen behoefte aan een tweede termijn, maar wel een reactie op de motie. De toezegging van mevrouw Post over het aankaarten in IPO-verband enzovoorts, vinden wij goed om te horen, want dat is eigenlijk ook de bedoeling geweest van de motie. Wij kunnen hem in stemming brengen, maar u verzoekt hem aan te houden. Die uitgestoken hand nemen wij aan."
440	M10/PS 26-05-2015	Motie Vreemd a/d Orde; museale status Huis van Hilde AANGEHOUDEN	PS verzoekt het college: te onderzoeken of het Huis van Hilde de museale status kan krijgen.	PVV	Van der Hoek, J.		30-08-2016 GS hebben op 14 juli 2016 aan PS geschreven: 1. Te verklaren dat Huis van Hilde, archeologiecentrum Noord-Holland, museale taken uitvoert, volgens de definitie van de International Council of Museums (ICOM); 2. Huis van Hilde aan te melden bij het Museumregister Nederland en (na opname in het register) lid te maken van de Museumvereniging, waardoor acceptatie van de Museumkaart mogelijk is. Voorstel: aangehouden motie van de lijst afvoeren.

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
							02-03-2016 Mededeling hr. Van der Hoek in commissie EEB van 15/2/16: . GS zal op korte termijn een besluit nemen over de uitkomsten van het onderzoek en of de procedure voor de museumregistratie zal worden opgestart. Als dit besloten wordt dan zal PS ook een tijdspad ontvangen. 03-02-2016 Nav vraag mw. Bezaan naar stand van zaken in cie EEB 18-1-2016 wordt gemeld dat de nieuwe gedeputeerde hier op terugkomt. 12-06-2015 Uit notulen PS 26-05-2015; reden aanhouden motie: Gedeputeerde De Vries: "Ik wil het volgende met u afspreken. Op het moment dat sprake is van witte rook – en dat zal eind november, december het geval zijn – dan wil ik daar graag in de commissie op terugkomen en kan ik u melden in hoeverre het mogelijk is de Museumregistratie te plegen en daarmee het gebruik van de Museumjaarkaart en dergelijke toe te passen."

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
433	M74/PS15-12-2014	Milieubeleidsplan; milieu dialoog.	PS roepen het college op: * een Noord-Hollandse milieudialoog te creëren, waarin op regelmatige basis overleg plaatsvindt met onder meer bedrijfsleven, werkgeversorganisaties, andere overheden en maatschappelijke (milieu)organisaties; * in deze dialoog te spreken over milieukwesties, zoals geur, geluid en fijnstof met als doel het milieu in Noord-Holland gezamenlijk te verbeteren en daarvoor maatregelen te ontwikkelen.	VVD D66 CDA	Talsma, T.	02-09-2016 Uit besluitenlijst GS d.d. 23-08-2016:Het college besluit: 1. PS door middel van brief te informeren over de uitvoering van motie 74/PS 15-12-14 over de milieudialoog; 2. PS voor te stellen om de motie als afgedaan te beschouwen. 25-07-2016 op 26 april heeft de Milieudialoog IJmond plaatsgevonden. Er wordt een nieuwe bijeenkomst ingepland voor oktober/november. Voor 11 juli staat er een Milieudialoog Westpoort gepland. Tijdens deze Milieudialoog staat het thema ‘energie in de industrie’ centraal. 29-04-2016 Begin dit jaar is de Milieudialoog Westpoort van start gegaan (naast de Milieudialoog IJmond die al langer loopt). Het voorstel is de motie hiermee als afgedaan te beschouwen. 11-02-2016 Er heeft 3 november jl. een ‘kleine’ Milieudialoog plaats gevonden over de inrichting van het meetnet. Voor 27-01-2016 staat een inventariserende bijeenkomst in het kader van de Milieudialoog Westpoort gepland met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Op dit moment vinden de voorbereidingen plaats voor een milieudialoog IJmond in maart 2016. 20-08-2015 De verkenning is uitgebreid naar enkele delen van Zaanstad die langs het	02-09-2016 brief komt in cie NLM van 19-9-2016. 09-06-2016 Er volgt nog een brief vanuit GS. 12-05-2016 Voorstel Presidium volgt nog.

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						Noordzeekanaal liggen. Verder geen wijzigingen ten opzichte van 23-4-2015. 23-04-2015 Er vindt een verkenning plaats voor het opstarten van een milieudialoog rond industrieterrein Westpoort. De provincie bespreekt met de relevante stakeholders de noodzaak om met elkaar in gesprek te gaan over milieukwesties en de bijbehorende ambitie. De opzet van de milieudialoog Westpoort wordt momenteel uitgewerkt en zal met de betrokken bestuurders worden afgestemd. 06-02-2015 GS zetten de Milieudialoog IJmond voort. Verder verkennen GS in het eerste kwartaal van 2015 voor één andere regio of er eenzelfde ambitie en gedeelde noodzaak bestaat om via een dialoog met elkaar aan de slag te gaan. In de loop van 2015 kan ook in andere regio's een verkenning worden uitgevoerd.	
428	M61/PS12-15-2014	Motie Vreemd a/d Orde; Natuurbeheer Vafamil terrein	PS verzoeken het College van Gedeputeerde Staten: op korte termijn de mogelijkheid te onderzoeken en uit te voeren opdat het Vafamil-terrein aan de Zeeweg in beheer komt bij een grote natuurbeheerder uit het Nationaal Park Zuid-Kennemerland.	PvdD PvdA D66 50PLUS	Post, E.	25-07-2016 Er is nog geen verandering t.o.v. 29-04-2016. 29-04-2016 stand van zaken is dat PWN en RVB over de details van de verkooptransactie onderhandelen en dat inmiddels milieukundig onderzoek heeft plaatsgevonden. Verwachting is dat dit zal leiden tot een verkoop aan PWN. Zodra die verkoop een feit is zullen Provinciale Staten worden geïnformeerd.	17-02-2015 In commissie R&M van 12 januari 2015 is naar de stand van zaken gevraagd en het gedeputeerde Bond aangegeven dat de motie onder portefeuille grondzaken van gedeputeerde Post valt en dat er bij RVOB een maand uitstel is gevraagd om de motie uit te voeren.

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						11-02-2016 In overleg met het RVB en de naastgelegen natuurbeheerders is gekeken op welke wijze aan de motie uitvoering kan worden gegeven. Als resultaat daarvan is het RVB op dit moment in gesprek met PWN als meest passende partij over de verkoop van het terrein aan PWN. Dit zou invulling geven aan de motie die PS hebben aangenomen. Mocht deze verkoop uiteindelijk niet doorgaan dan zullen wij opnieuw in overleg treden met het RVB over het vervolg. 19-11-2015 Het RVB heeft de aanliggende eigenaren (Natuurmonumenten en PWN) en de gebruiker van het terrein (de Stichting Zeeweg 71) in de gelegenheid gesteld om een gezamenlijke aanbieding te doen. 20-08-2015 Inmiddels heeft een ambtelijk gesprek plaatsgevonden met het RVB over de verkoopprocedure. Het is onduidelijk in hoeverre het RVB een voorkeurspositie moet en kan geven aan de gebruikers en naastgelegen eigenaren bij de verkoop van het terrein. Het RVB zoekt dit uit en zal de provincie informeren over de uitkomsten alvorens verdere stappen worden ondernomen. 01-05-2015 Uit Notulen PS 02-03-2015, op vraag fractie PvdD naar stand van zaken: Gedeputeerde Post: Er hebben	

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						gesprekken plaatsgevonden tussen Rijksvastgoed en het Ontwikkelingsbedrijf en een grote natuur beherende organisatie. Het RVOB onderzoekt de mogelijkheden om onderhands aan deze organisatie te verkopen en ons is toegezegd dat het RVOB ons hiervan op de hoogte houdt en met ons in gesprek gaat mocht een verkoop onverhoopt niet tot stand komen. Dat is op dit moment de stand van zaken. 06-02-2015 Motie is in behandeling genomen; er vindt overleg plaats met het Rijk. Wanneer dit overleg tot duidelijkheid leidt, worden PS geïnformeerd.	
427	M60/PS15-12-2014	Motie Vreemd a/d Orde; businesscase Pallas	PS verzoeken Gedeputeerde Staten: * Provinciale Staten voorafgaand aan het besluit over het vrijgeven van een volgende tranche een ge-update businesscase voor te leggen, met een overzicht van geïnteresseerde private partijen die bereid zijn om in te stappen.	PvdA D66	Bond, J.	25-07-2016 De eerstvolgende momenten dat PS betrokken worden in 2016 hebben betrekking op het Jaarplan 2017. 11-02-2016 Tijdens de bespreking in de cie EEB op 14 december 2015 zijn (nieuwe) afspraken gemaakt voor het informeren en betrekken van PS bij besluitvorming omtrent Pallas. De eerstvolgende momenten dat PS betrokken worden bij Pallas hebben in 2016 in elk geval betrekking op het Jaarplan 2016 en op de betaling van het tweede deel van de tweede tranche t.b.v. de activiteiten in 2017. In 2017 zullen PS betrokken worden bij het go/no-go besluit over de derde tranche. 19-11-2015 Op 5 oktober 2015 is de commissie EEB (in besloten deel)	06-01-2016 Commissie EEB is op 14 december 2015 geconsulteerd over de uitbetaling van de tweede tranche. Toegezegd is dat PS van elke stap op de hoogte worden gehouden. 28-07-2015 Behandeling in commissie EEB van 5 oktober 2015 heeft in besloten vergadering plaatsgevonden.

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						geconsulteerd over het voorgenomen besluit van GS over de ingediende businesscase. 15-10-2015 Consultatie van de commissie EEB heeft plaatsgevonden op 5 oktober 2015 20-08-2015 De aanvraag voor de volgende tranche wordt verwacht rond de zomer van 2015. 23-04-2015 Geen wijzigingen. 06-02-2015 De externe partijen zijn over deze motie geïnformeerd. Deze motie kan pas bij de volgende tranche worden afgehandeld.	
424	M54/PS10-11-2014	Begroting 2015; financiering natuur- en landschapsbeheer Noord-Holland.	PS verzoeken GS: * LNH en andere terreinbeheerders de mogelijkheid te geven om hun specifieke omstandigheden voor hogere kosten voor natuurbeheer nader te onderbouwen; * te monitoren of de nieuwe doelsubsidies voor de terreinbeheerders (en in het bijzonder voor LNH) toereikend zijn voor het uitvoeren van de provinciale taken voor ontwikkeling en beheer van natuur; * hierover halfjaarlijks verslag uit te brengen aan PS, de eerste keer in juni 2015.	PvdA D66	Talsma, T.	25-07-2016 De onderzoeken zijn afgerond. Aan PS wordt gerapporteerd in juli of direct na zomerreces 2016. 07-07-2016 Uit GS-besluitenlijst d.d. 5 juli jl.: Het college besluit: 1. PS in kennis te stellen van de onderzoeken van specifieke omstandigheden voor hogere kosten voor natuurbeheer en de wijze waarop de doelen, de tarieven en de opbouw van de standaardkostprijzen worden geëvalueerd, waar per motie M54/2014 om is verzocht; 2. PS voor te stellen om motie M54/2014 hiermee als afgedaan te beschouwen; 3. het beschikbaar gestelde budget voor 'Beheervergoeding SNL: Bijzondere versnipperde gebieden en vaartoeslag voor landbouwers'	

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						van € 760.000,- a. te besteden aan een vaartoeslag voor het uitrijden van ruige mest op vaarland door agrarische natuurbeheerders en daartoe € 51.639,- in 2016 en jaarlijks € 47.959,- in de periode 2017-2019 op de Lijst Subsidies buiten uitvoeringsregeling te plaatsen voor dit doel, voor de betreffende leden van het agrarisch collectief Water, Land en Dijken; b. voor het restant budget van € 564.484,- te besteden aan projecturen en bijkomende kosten van natuur beherende organisaties, door middel van een op te stellen subsidieregeling. 29-04-2016 De provincie heeft de aantallen en omvang van de versnipperde gebieden geïnventariseerd. Landschap Noord-Holland heeft informatie over een aantal specifieke terreinen aangeleverd, waarover binnenkort nader overleg met LNH plaats vindt. Daarna gaat aan PS worden gerapporteerd. 11-02-2016 Onderzoek is gaande. PS worden na afloop van het onderzoek, voorjaar 2016, nader geïnformeerd. 19-11-2015 Er is een onderzoeksvraag uitgezet om inzicht te krijgen in aantal en omvang van versnipperde terreinen. PS worden na afloop van het onderzoek, voorjaar 2016, nader geïnformeerd.	

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						20-08-2015 Er zijn zes reacties van de terreinbeheerders ontvangen. GS zullen hierop reageren. PS wordt dit najaar nader geïnformeerd. 23-04-2015 De terreinbeheerders is per brief gevraagd te reflecteren op de vraag die in de motie is gesteld. Reactie wordt dit voorjaar verwacht, waarna met de terreinbeheerders gesproken zal worden over hun reacties. Voorzien wordt dat PS medio 2015 kunnen worden geïnformeerd. 06-02-2015 Motie is in behandeling genomen; komende maanden zullen de terreinbeheerders worden benaderd. Voorzien wordt dat PS medio 2015 kunnen worden geïnformeerd.	
410	M13/PS12-05-2014	Motie Vreemd a/d Orde; Luwtemaatregelen Hoornse Hop. AANGEHOUDEN	PS verzoeken het College van Gedeputeerde Staten: om als voorwaarde aan het beschikbaar stellen van het budget toe te voegen dat er nadere afspraken dienen te worden gemaakt ten aanzien van de vergunningverlening voor maaien, beheer en kosten van maaien, zodat de toegankelijkheid van de haven van Hoorn en bevaarbaarheid van de recreatieve routes nabij Hoorn geborgd blijven.	VVD PvdA CDA	Loggen, C.		05-09-2016 deze aangehouden motie is doorgeschoven naar de volgende commissie van september. 12-05-2016 deze aangehouden motie wordt aan de orde gesteld in cie RWW 13-06-2016 28-01-2016 Voorstel Presidium volgt nog. 13-10-2015 IN RWW d.d. 12 10 2015 is besloten de motie nog open te laten staan; commissievergadering 29-

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
							10-2015 wordt hier op terug gekomen. 05-10-2015 Actualisatie wordt gevraagd in cie RWW van 12-10-2015. 15-10-2014 Zie brief op c-agenda WEB 1 september 2014. Op initiatief provincie zijn en worden er gesprekken gevoerd met betrokken partijen (gemeenten, Rijkswaterstaat, Ministerie l&M, recreatieschap en coöperatie Gastvrije Randmeren en de watersportsector) om de mogelijkheden te verkennen voor de organisatie en financiering van het maaibeheer van waterplanten in de Hoornse Hop. Uit deze verkenning moet blijken of maaien haalbaar is qua kosten, financiering en organisatievorm en of daar zo mogelijk afspraken uit kunnen volgen voor het maaien van waterplanten in de Hoornse Hop. Na de zomer zal u geïnformeerd worden over de resultaten van de verkenning. In de cie WEB van 27/10/14 heeft mw. Geldhof het volgende meegedeeld: zij geeft een update over de

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
							waterplantenaanpak in de randmeren en de Hoornse Hop. Deze zomer is in de randmeren een nieuwe aanpak gevolgd. De gemeenten hebben in samenwerking met een aantal organisaties succesvol een groter oppervlak gemaaid. Deze proef krijgt volgend jaar een uitgebreider vervolg. Maaien kan een oplossing zijn voor overlast door waterplanten. Er is een ambtelijke werkgroep van de kustgemeenten, recreatieschappen, recreatiepartijen, Rijkswaterstaat en de provincies aan de slag om waterplantenoverlast gezamenlijk aan te pakken. Dit vraagt geld en inzet. Eind 2014 is duidelijk of en hoe partijen willen bijdragen aan deze oplossing. op 22 mei 2015 hebben GS een brief aan PS gestuurd over het uitstel van de planuitwerking en van de luwtemaatregelen Hoornse Hop. 15-05-2014 Het gevraagde is voor GS ook een belangrijke voorwaarde. Wordt behandeld in een paralleltraject waarbij de provincie een stevige

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
							regierol heeft. Die ruimte wordt de gedeputeerde gegeven. Graag over een half jaar resultaten in commissie melden.
394	M2-24/11-11-13	Begroting 2014; gebiedsontwikkeling Haarlemmermeer-west.	PS roept GS op: Bij het Rijk er op aan te dringen dat er zo snel mogelijk duidelijkheid wordt verschaft over de SMASH opdat de provincie samen met de partners de kaders voor de ontwikkeling duidelijk kan maken en de gemeente de ontwikkeling Haarlemmermeer-west kan vervolgen.	PvdA D66 CDA	Geldhof, J.	25-07-2016 In cie RWW d.d. 30 mei is cie gevraagd of met mededeling GS de motie kan worden afgedaan. 29-04-2016 GS zullen PS actief informeren en daarmee stelt GS voor deze motie als afgedaan te beschouwen. 19-11-2015 Wij zijn nog in gesprek met het Rijk en de staatssecretaris moet nog steeds een beslissing nemen over SMASH. De situatie is ongewijzigd. 14-08-2014 Geen wijzigingen, PS voorstellen deze motie als afgedaan te beschouwen. 17-04-2014 Het college van B&W van Haarlemmermeer heeft op 1 april jl een nieuw Uitvoeringsplan voor de Haarlemmermeer West vastgesteld. Een nieuw ontwikkelingsbeeld voor de voormalige westflank, inclusief de woningbouw, maakt daar onderdeel van uit. Een bijzondere randvoorwaarde waar we in dit gebied mee te maken hebben is de luchthaven Schiphol. Formeel liggen de woningbouwontwikkelingen die voorzien zijn buiten de zogenaamde 20Ke-contour. Dit betekent dat de luchtvaart voor het voorgestelde ontwikkelingsbeeld geen enkele ruimtelijke beperking	09-06-2016 Het afdoeningsvoorstel van GS zal in september worden behandeld in cie RWW. 02-05-2016 In cie RWW d.d. 30 mei zal cie worden gevraagd of met mededeling GS de motie kan wordne afgedaan. 05-10-2015 Verzoeken om update door GS. 16-12-2014 PS 15-12-2014: op verzoek van fractie D66 blijft motie nog staan omdat er nog geen beslissing over SMASH is genomen door de minister en er nog een rapportage over in de Cie R&M is toegezegd. 20-11-2014 Presidium 17-11-2014: deze motie wordt afgedaan na vaststelling in PS van 15-12-2014. 07-10-2014 Op 6-10-14: besproken in cie R&M, motie kan worden afgedaan. 21-08-2014 Voorstel voor afdoen moet nog in de

ID	Motienummer	Onderwerp	Inhoud	Indiener	Portefeuille-houder	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						oplegt. Ook in de toekomst lijkt de luchtvaart geen beperkende effecten te hebben op Haarlemmermeer-west. Het Uitvoeringsplan zal nu door de gemeenteraad moeten worden bekrachtigd waarna het aan de provincie zal worden aangeboden met het verzoek voor de uitvoering de bij de provincie neergelegde Nota ruimte-middelen beschikbaar te stellen. 13-02-2014 In behandeling.	commissie R&M besproken worden. 21-08-2014 Voorstel Presidium volgt nog.

randstedelijke rekenkamer
flevoland | noord-holland | utrecht | zuid-holland

Aan Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland

Datum	*Bijlage*	*Uw kenmerk*	*Ons kenmerk*
14 juni 2016	1		2016/AH/071

Onderwerp
Concept 1e begrotingswijziging 2016

Geachte leden van Provinciale Staten,

Hierbij bieden wij u de concept 1e Begrotingswijziging 2016 voor een zienswijze aan.
In deze begrotingswijziging is ons geactualiseerde onderzoeksprogramma opgenomen.

Om duidelijk te maken wat precies is aangepast ten opzichte van de primitieve begroting, hebben wij in de begrotingswijziging een samenvatting van wijzigingen opgenomen.

Op 8 oktober 2015 vond de tweede bijeenkomst plaats van de Programmaraad in deze statenperiode. Na advies van de Programmaraad heeft de Rekenkamer besloten de onderwerpen Natuurcompensatie en Onderhoud wegen op te pakken. Daarnaast is er in 2016 ruimte voor nog nader uit te werken onderzoek (Stiltegebieden, Spaarnwoude en Waddenfonds). Op 12 mei 2016 is dit in de derde bijeenkomst van de Programmaraad toegelicht. In deze begrotingswijziging is aangegeven hoe de lopende en nieuwe onderzoeken in het totale onderzoeksprogramma van 2016 zijn opgenomen.
Tevens is in de begrotingswijziging een kleine financiële wijziging opgenomen t.a.v. de bijdragen van de provincies gebaseerd op gegevens uit de meicirculaire provinciefonds 2015.

Aangezien de begrotingswijziging een aanpassing bevat van het onderzoeksprogramma, vraag ik u uiterlijk 14 september aanstaande uw zienswijze hierop aan mij kenbaar te maken. Daarna zal de Randstedelijke Rekenkamer de 1e Begrotingswijziging 2016 vaststellen en deze terstond toesturen aan u en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Met vriendelijke groet,

dr. ir. Ans Hoenderdos-Metselaar MBA
Bestuurder/directeur
Randstedelijke Rekenkamer

Teleportboulevard 110 | 1043 EJ AMSTERDAM | 020 - 5818 585
info@randstedelijke-rekenkamer.nl | www.randstedelijke–rekenkamer.nl

randstedelijke rekenkamer
flevoland | noord-holland | utrecht | zuid-holland

1e begrotingswijziging 2016

Concept voor Provinciale Staten

Randstedelijke Rekenkamer | juni 2016

Inhoudsopgave

Samenvatting van wijzigingen 3

1 Beleidsbegroting 5

1.1 Programmaplan/onderzoeksprogramma 5

1.2 paragrafen 11

1.2.1 Weerstandsvermogen 11
1.2.2 Financiering 11
1.2.3 Bedrijfsvoering 12

2 Financiële begroting 14

Samenvatting van wijzigingen

Aanleiding

Op 8 oktober 2015 vond de tweede bijeenkomst plaats van de Programmaraad in deze statenperiode. Op dat moment was de Rekenkamer gestart met drie provincievergelijkende onderzoeken: Geluidhinder, Besluit risico's zware ongevallen en Informatieveiligheid. De leden van de Programmaraad werd gevraagd de onderzoeksonderwerpen voor de tweede helft 2016/begin 2017 te prioriteren. De Rekenkamer heeft vervolgens besloten de onderwerpen Natuurcompensatie en Onderhoud wegen op te pakken. Daarnaast is er in 2016 ruimte voor nog nader uit te werken onderzoek (Stiltegebieden, Spaarnwoude en Waddenfonds). Op 12 mei 2016 is dit in de derde bijeenkomst van de Programmaraad toegelicht. In deze begrotingswijziging wordt aangegeven hoe de lopende en nieuwe onderzoeken in het totale onderzoeksprogramma van 2016 zijn opgenomen.

Om voor u in één oogopslag duidelijk te maken wat de wijzigingen zijn ten opzichte van de oorspronkelijke begroting 2016, hebben wij hieronder een samenvatting opgenomen.

Wijzigingen t.o.v. oorspronkelijke begroting 2016

Beleidsbegroting
In het onderzoeksprogramma zijn de volgende onderzoeken opgenomen:

I. Geluidhinder: De Rekenkamer is in het derde kwartaal van 2015 gestart met een vooronderzoek naar geluidhinder. Op basis van het vooronderzoek is besloten om onderzoek te doen naar geluidhinder veroorzaakt door verkeer op provinciale wegen. Conform planning is het onderzoek in mei 2016 gepubliceerd.
II. Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO): De Rekenkamer is in het derde kwartaal van 2015 ook gestart met een vooronderzoek naar de rol van de provincies bij de uitvoering van het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo). Op basis van het vooronderzoek is besloten om onderzoek te doen naar het opdrachtgeverschap van de provincies bij de uitvoering van het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO). Conform planning is het onderzoek in mei 2016 gepubliceerd.
III. Informatieveiligheid: Provincies zijn voor de uitvoering van hun primaire taken steeds meer afhankelijk van informatiesystemen en informatiestromen. Digitale veiligheid neemt een steeds belangrijker positie in. Het doel van dit onderzoek is om inzichtelijk te maken of de informatieveiligheid van de provincie voldoende is geborgd. Het onderzoek zal iets later dan oorspronkelijk gepland worden gepubliceerd in juli 2016.
IV. (Vervolgonderzoek) Onderhoud kunstwerken/wegen: De Rekenkamer is in het tweede kwartaal van 2016 gestart met een vooronderzoek op het gebied van onderhoud kunstwerken en wegen. Het beoogde onderzoek is gedeeltelijk een doorwerkingsonderzoek van het onderzoek *Onderhoud onderbouwd* uit 2009 naar het beheer en onderhoud van civiele kunstwerken. In dit vervolgonderzoek willen we nagaan in hoeverre de aanbevelingen uit 2009 op zowel het gebied van kunstwerken als wegen zijn opgepakt. Daarnaast zullen nieuwe inzichten van assetmanagement worden betrokken bij het onderzoek. Op basis van het vooronderzoek zal de focus van het onderzoek worden bepaald.
V. Natuurcompensatie: De Rekenkamer is in het tweede kwartaal van 2016 gestart met een vooronderzoek naar de rol van de provincie bij natuurcompensatie. Op basis van het vooronderzoek zal de richting van het onderzoek worden bepaald.

VI. Diverse kleine onderzoeken:
   - Stiltegebieden: In de onderzoeksopzet van Geluidhinder provinciale wegen is opgenomen dat de PS nog nader geïnformeerd zullen worden over Stiltegebieden. Naar Stiltegebieden zal een beknopt onderzoek worden uitgevoerd, waarover in het derde kwartaal van 2016 gerapporteerd zal worden.
   - Spaarnwoude: In de tweede bijeenkomst van de Programmaraad op 8 oktober 2015 hebben de Noord-Hollandse leden belangstelling getoond voor een onderzoek naar het Recreatieschap Spaarnwoude. De Randstedelijke Rekenkamer voert overleg met de andere rekenkamer(commissie)s van de gemeenten, die deelnemen aan de gemeenschappelijke regeling van dit recreatieschap over de mogelijkheden tot een gezamenlijk onderzoek.
   - Waddenfonds: De Noordelijke Rekenkamer is van plan om in de tweede helft van 2016 een (vervolg)onderzoek te doen naar het Waddenfonds. De Randstedelijke Rekenkamer heeft in overweging om op een nader te bepalen wijze met de Noordelijke Rekenkamer samen te werken in dit onderzoek.

VII. Verkenningen: Door structureel aandacht te besteden aan de verschillende beleidsvelden en oriëntatie op nieuwe onderzoeksonderwerpen wil de Rekenkamer zorg dragen voor een goede aansluiting op de behoeften van de provincies en de actualiteit.

Financiële begroting

De verdeling van de lasten is aangepast aan de meest recente ramingen. De vaste personeelslasten zijn neerwaarts bijgesteld vanwege zwangerschapsverlof, ouderschapsverlof en een medewerker die uit dienst is getreden. Vanwege deze (tijdelijke) capaciteitsruimte is gestart met de werving van twee nieuwe tijdelijke medewerkers en heeft een medewerker die in tijdelijke dienst was een vast contract aangeboden gekregen.

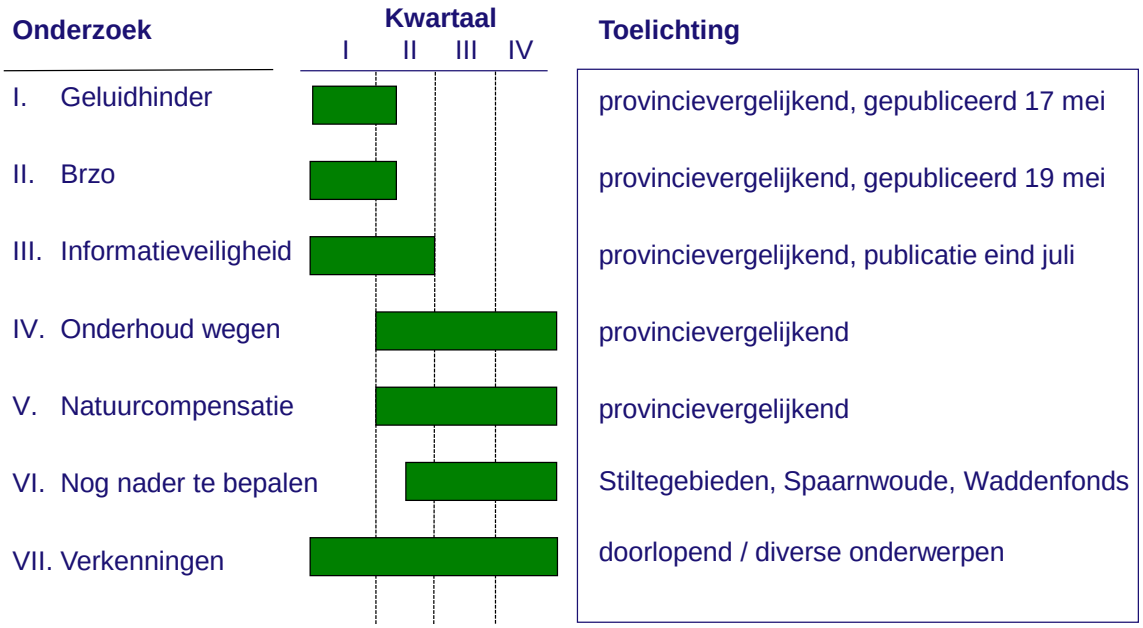
In 2016 worden geen rentebaten meer verwacht. Tijdelijke overtollige middelen kunnen conform de Financiële beleids- en beheersverordening en het Treasurystatuut op een spaarrekening worden gezet indien de verwachte meeropbrengst hoger is dan het in het statuut opgenomen drempelbedrag. Het drempelbedrag van € 4.000 zal in 2016 waarschijnlijk niet behaald kunnen worden, waardoor we geen middelen uitzetten en geen gebruik meer maken van de spaarrekening. De bijdragen van de provincies gaan hierdoor iets omhoog.

| 1 | Beleidsbegroting

1.1 Programmaplan/onderzoeksprogramma

De Randstedelijke Rekenkamer wil met het uitvoeren van haar onderzoeksprogramma het functioneren van het provinciaal bestuur verbeteren. Voorafgaand aan de vaststelling van het onderzoeksprogramma laat de Rekenkamer zich adviseren door de Programmaraad. Deze bestaat uit leden van Provinciale Staten van de vier provincies. De Programmaraad heeft op 16 juni 2015 en 8 oktober 2015 de Rekenkamer geadviseerd over haar onderzoeksprogramma voor 2016.

Schematisch ziet het onderzoeksprogramma er als volgt uit:



De onderzoeken, die de Rekenkamer in 2016 doet, worden hierna kort gepresenteerd. Per onderzoek wordt aangegeven: “Wat is de aanleiding?”, “Wat willen we bereiken?”, “Wat gaan we daarvoor doen?” en “Wat mag het kosten?”.

I. Geluidhinder(Flevoland, Noord-Holland, Utrecht, Zuid-Holland)

Wat is de aanleiding?

Ongewenst geluid, bijvoorbeeld veroorzaakt door voorbijrijdende auto's, horeca, buren of overvliegende vliegtuigen, kan als hinderlijk worden ervaren. Dergelijk lawaai kan leiden tot irritatie, stress en slapeloosheid wat nadelige effecten heeft op de gezondheid en het welzijn van mensen.

De provincie heeft belangrijke verantwoordelijkheden op het gebied van geluid. Daarin ziet zij zichzelf geconfronteerd met een complexe afweging: enerzijds wil de provincie graag volop ruimte bieden aan tal van (geluidproducerende) activiteiten, bijvoorbeeld ter stimulering van de economie of de mobiliteit, anderzijds wil de provincie ook een goede leefomgeving realiseren waarin burgers gezond en zonder geluidhinder kunnen wonen en werken. Bij deze overweging moet rekening worden gehouden met de mogelijke inzet van kostbare geluidreducerende maatregelen, zoals geluidschermen. Dankzij het gebruik van geavanceerde technologieën voor onder andere het berekenen van geluid kan deze afweging steeds meer geobjectiveerd plaatsvinden.

De rol van de provincie bij dit onderwerp, alsmede het maatschappelijke belang, zijn belangrijke redenen voor de Randstedelijke Rekenkamer geweest, om het thema geluidhinder te willen onderzoeken. Bovendien staat in de nabije toekomst een ingrijpende wetswijziging op het gebied van geluidhinder gepland, waarvoor het belangrijk is dat de provincie zich nu al goed voorbereidt. De Programmaraad van de Randstedelijke Rekenkamer heeft op 16 juni 2015 positief geadviseerd om het onderwerp geluidhinder te onderzoeken.

Wat willen we bereiken?

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te bieden in zowel het beleid als de uitvoering als het gaat om het beperken van geluidhinder dat wordt veroorzaakt door verkeer op provinciale wegen. De focus voor dit onderzoek ligt op het autonome beleid op het gebied van geluidhinder zoals opgenomen in de "Actieplannen". Daarnaast is onderzocht hoe de provincie zich voorbereidt op de wetswijziging die wordt aangeduid met de term "Swung-2". Met Swung-2 zullen voor alle provinciale wegen geluidproductieplafonds (GPP's) worden ingevoerd. De vaststelling van deze geluidproductieplafonds vraagt een goede voorbereiding van de provincies.

Wat gaan we daarvoor doen?

De onderzoeksopzet is 8 oktober 2015 aangeboden aan PS. Vervolgens is het onderzoek uitgevoerd waarbij diverse interviews zijn gehouden en documenten zijn bestudeerd. Dit heeft geresulteerd in een Nota van Bevindingen die in februari 2016 is voorgelegd voor feitelijk wederhoor. Na de fase van feitelijk en bestuurlijk wederhoor is het rapport op 17 mei 2016 gepubliceerd. De behandelingen in de Statencommissies vinden in alle vier de provincies voor het zomerreces plaats.

Wat mag het kosten?

De kosten voor het onderzoek bedragen circa € 148.800 inclusief overhead en (de voor de provincies compensabele) BTW.

II. Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) (Flevoland, Noord-Holland, Utrecht, Zuid-Holland)

Wat is de aanleiding?

Het Besluit risico's zware ongevallen (Brzo) heeft als doel het voorkomen en beheersen van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Het Brzo stelt hiertoe eisen aan de meest risicovolle bedrijven in Nederland. In Nederland zijn zes Brzo-omgevingsdiensten aangewezen met specifieke deskundigheid voor het uitvoeren van taken op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving (de zogeheten VTH-taken) voor deze majeure risicobedrijven. GS blijven als bevoegd gezag bestuurlijk eindverantwoordelijk en zijn opdrachtgever van de Brzo-omgevingsdiensten. De provincies Flevoland, Noord-Holland en Utrecht hebben de uitvoering van deze VTH-taken ondergebracht bij de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en de provincie Zuid-Holland bij de DCMR. De Programmaraad van de Randstedelijke Rekenkamer heeft op 16 juni 2015 positief geadviseerd om een onderzoek naar het opdrachtgeverschap van de Brzo-omgevingsdiensten uit te voeren.

Wat willen we bereiken?

Het doel van het onderzoek is inzicht bieden in de wijze waarop de provincies hun rol invullen als opdrachtgever van de Brzo-omgevingsdiensten voor het uitvoeren van de VTH-taken bij majeure risicobedrijven en voorstellen doen voor het verbeteren van het provinciale opdrachtgeverschap. Daarnaast willen we met dit onderzoek inzicht bieden in de uitvoering van de VTH-taken bij majeure risicobedrijven door de Brzo-omgevingsdiensten.

Wat gaan we daarvoor doen?

Op basis van een vooronderzoek is de onderzoeksopzet opgesteld, die op 8 oktober 2015 naar PS is gestuurd. In de opzet zijn zeven onderzoeksvragen opgenomen die betrekking hebben op het opdrachtgeverschap van de provincie en op de uitvoering van de VTH-taken bij majeure risicobedrijven. Voor het beantwoorden van deze vragen hebben we dossierstudie gedaan en gesprekken gevoerd met medewerkers van de vier provincies, medewerkers van de omgevingsdiensten DCMR, OD NZKG en OZHZ, vertegenwoordigers van acht majeure risicobedrijven, een juridisch expert en twee externe veiligheidsexperts. Dit heeft geresulteerd in het rapport 'Uitvoering op afstand' dat conform planning op 19 mei 2016 is gepubliceerd.

Wat mag het kosten?

De kosten voor het onderzoek bedragen circa € 177.600 inclusief overhead en (de voor de provincies compensabele) BTW.

III. Informatieveiligheid (Flevoland, Noord-Holland, Utrecht, Zuid-Holland)

De dienstverlening van de overheid vindt in toenemende mate digitaal plaats. Ook voor provincies geldt dat zij voor de uitvoering van hun primaire taken steeds meer afhankelijk zijn van informatiesystemen en informatiestromen. Digitale veiligheid neemt dan ook een steeds belangrijker positie in. Overheden hebben hierin een maatschappelijke verantwoordelijkheid: burgers, bedrijven en overheidspartners moeten erop kunnen rekenen dat de informatievoorziening betrouwbaar is en dat er zorgvuldig wordt omgegaan met gegevens.
Er zijn verschillende initiatieven genomen om de informatieveiligheid van overheden te verbeteren. Zo is in 2013 de Taskforce Bestuur en Informatieveiligheid Dienstverlening (BID) opgericht. De Taskforce BID had onder andere als doel om het onderwerp informatieveiligheid gedurende twee jaar op de bestuurlijke agenda te zetten om het bewustzijn van informatieveiligheid te vergroten. Op 13 februari 2015 heeft de taskforce haar

werkzaamheden beëindigd en hebben de betrokken (koepel)organisaties en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties het stokje overgenomen.

Omdat provincies vergelijkbare werkprocessen hebben, streven zij onder het motto 'generiek waar het kan, specifiek waar het moet' zoveel mogelijk naar samenwerking op het terrein van informatieveiligheid. In 2010 is de Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging (IBI) opgesteld. Om de informatieveiligheid van de provincies verder te optimaliseren en professionaliseren is het Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid opgesteld, dat door alle provincies is ondertekend en op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau is vastgesteld.

De ondertekening van het convenant (november 2014) en de beëindiging van de werkzaamheden van de Taskforce BID (februari 2015) zijn voor de Rekenkamer aanleiding om de informatieveiligheid van de vier provincies te onderzoeken. Het is relevant in hoeverre het convenant daadwerkelijk is ingebed in de bestuurlijke, organisatorische en technische processen van de provincies. Een andere aanleiding is een onderzoek van de Rekenkamer Den Haag naar de digitale veiligheid van de ICT-infrastructuur en van privacygevoelige informatie bij de gemeente Den Haag in 2014. De Rekenkamer Den Haag concludeerde dat het zicht en de grip op informatieveiligheid door de gemeenteraad onvoldoende was. De gemeentelijke website bleek veilig te zijn. Maar op het interne netwerk werden de nodige kwetsbaarheden in de veiligheid gevonden en het bleek mogelijk op verschillende manieren van buiten toegang tot het interne netwerk te verkrijgen. De Rekenkamer Den Haag deed de aanbeveling om meer bestuurlijke aandacht te geven aan digitale veiligheid en periodiek integrale testen uit te voeren.

Wat willen we bereiken?
Het doel van dit onderzoek is om inzichtelijk te maken of de informatieveiligheid van de provincie voldoende is geborgd. De uitkomsten van het onderzoek zullen we gebruiken om PS en GS handvatten te bieden voor het verbeteren van de informatieveiligheid.

Wat gaan we daarvoor doen?
In dit onderzoek kijkt de Rekenkamer naar de opzet van het informatieveiligheidsbeleid en de werking in de praktijk. Hiervoor worden documenten bestudeerd, interviews gehouden en de daadwerkelijke informatieveiligheid getest.

Wat mag het kosten?
De kosten voor het onderzoek bedragen circa € 266.800 inclusief overhead en (de voor de provincies compensabele) BTW.

IV. Vervolgonderzoek Onderhoud kunstwerken/wegen (Flevoland, Noord-Holland, Utrecht, Zuid-Holland)

Wat is de aanleiding?
De Rekenkamer streeft ernaar om elk jaar een zogenoemd doorwerkingsonderzoek te doen. Het onderwerp Onderhoud kunstwerken/wegen leent zich goed voor zo'n doorwerkingsonderzoek. Daarnaast heeft de Rekenkamer de laatste jaren weinig onderzoek gedaan naar onderwerpen die vallen binnen het thema mobiliteit. De Rekenkamer is in het tweede kwartaal van 2016 gestart met een vooronderzoek , nadat op 8 oktober 2015 de Programmaraad positief had geadviseerd.

Wat willen we bereiken?
Het beoogde onderzoek is gedeeltelijk een doorwerkingsonderzoek van het onderzoek *Onderhoud onderbouwd* uit 2009 naar het beheer en onderhoud van civiele kunstwerken. In dit vervolgonderzoek willen we nagaan in hoeverre de aanbevelingen uit 2009 op zowel het gebied van kunstwerken als wegen zijn opgepakt. Daarnaast zullen nieuwe inzichten van assetmanagement worden betrokken bij het onderzoek

Wat gaan we daarvoor doen?
In het derde kwartaal wordt de focus van het onderzoek bepaald. Hiervoor worden onder andere gesprekken gevoerd met medewerkers van de vier provincies en met medewerkers van andere rekenkamers. Na het vooronderzoek zal de onderzoeksopzet naar PS worden verstuurd.

Wat mag het kosten?
De kosten voor het onderzoek bedragen op basis van een voorlopige raming circa € 243.800 inclusief overhead en (de voor de provincies compensabele) BTW.

V. Natuurcompensatie (Flevoland, Noord-Holland, Utrecht, Zuid-Holland)

Wat is de aanleiding?
De Rekenkamer is in het tweede kwartaal van 2016 gestart met een vooronderzoek naar de rol van de provincie bij natuurcompensatie, nadat op 8 oktober 2015 de Programmaraad positief had geadviseerd.

Wat willen we bereiken?
Een rekenkameronderzoek naar natuurcompensatie kan inzicht verschaffen in de uitvoering van de natuurcompensatieprojecten en de bijbehorende provinciale kosten, met speciale aandacht voor de omvang en kwaliteit van de nieuwe natuur.

Wat gaan we daarvoor doen?
In het derde kwartaal wordt de focus van het onderzoek bepaald. Hiervoor worden onder andere gesprekken gevoerd met medewerkers van de vier provincies en met medewerkers van andere rekenkamers. Na het vooronderzoek zal de onderzoeksopzet naar PS worden verstuurd.

Wat mag het kosten?
De kosten voor het onderzoek bedragen op basis van een voorlopige raming circa € 272.600 inclusief overhead en (de voor de provincies compensabele) BTW.

VI. Nog nader te bepalen onderzoek ((bijvoorbeeld: Stiltegebieden (Flevoland, Noord-Holland, Utrecht, Zuid-Holland), Spaarnwoude/Recreatieschappen (Noord-Holland), Waddenfonds (Noord-Holland))

Wat is de aanleiding en wat gaan we doen?
Stiltegebieden: In de onderzoeksopzet van Geluidhinder provinciale wegen is opgenomen dat de PS nog nader geïnformeerd zullen worden over Stiltegebieden. De Rekenkamer zal een beknopt provincievergelijkend onderzoek uitvoeren, waarover in het derde kwartaal van 2016 gerapporteerd zal worden.

Spaarnwoude/Recreatieschappen: Vanuit de Rekenkamercommissie Haarlemmerliede-Spaarnwoude is aan de Randstedelijke Rekenkamer, de Rekenkamer Amsterdam en nog enkele andere rekenkamers in het betrokken gebied een verzoek gedaan om mee te denken over een mogelijk gezamenlijk onderzoek naar het recreatieschap Spaarnwoude. In de tweede bijeenkomst van de Programmaraad op 8 oktober 2015 hebben de Noord-Hollandse leden belangstelling getoond voor zo'n onderzoek. De Randstedelijke Rekenkamer voert overleg met de andere rekenkamer(commissie)s over de probleemstelling en mogelijke onderzoeksopzet.

Waddenfonds: De Noordelijke Rekenkamer is van plan om in de tweede helft van 2016 een (vervolg)onderzoek te doen naar het Waddenfonds. De Randstedelijke Rekenkamer heeft in overweging om op een nader te bepalen wijze met de Noordelijke Rekenkamer samen te werken in dit onderzoek.

Wat mag het kosten?
De kosten voor de nog nader te bepalen onderzoeken worden gezamenlijk geraamd op circa € 233.300 inclusief overhead en (de voor de provincies compensabele) BTW.

VII. Verkenningen (Flevoland, Noord-Holland, Utrecht, Zuid-Holland)

Wat is de aanleiding?
De medewerkers van de Rekenkamer besteden een beperkt deel van hun tijd aan het volgen van beleids-ontwikkelingen en oriëntatie op nieuwe onderzoeksonderwerpen. Hiervoor houden zij bijvoorbeeld actuele berichten bij uit de provincies en volgen zij vergaderingen van PS en vakcommissies. Daarnaast kan een verzoek van de afzonderlijke provincies of derden ertoe leiden dat wij ons nader in een onderwerp verdiepen.

Wat willen we bereiken?
Door structureel aandacht te besteden aan de verschillende beleidsvelden en oriëntatie op nieuwe onderzoeks-onderwerpen wil de Rekenkamer zorg dragen voor een goede aansluiting op de behoeften van de provincies en de actualiteit. Op basis van de verkenningen en het actualiseren van de bestaande groslijst van onderzoeksthema's stelt de Rekenkamer na overleg met de Programmaraad haar onderzoeksprogramma vast.

Wat gaan we daarvoor doen?
De medewerkers van de Rekenkamer zijn toebedeeld aan provincie- en themateams. Het uitvoeren van verkenningen is een continue activiteit van deze teams. Voor de verkenning van onderzoeksonderwerpen monitoren en bestuderen zij documenten, waaronder persberichten, nieuwsbrieven, rapporten, begrotingen en jaarstukken. Dit kunnen documenten zijn van de provincies, maar ook van andere overheden of aan de provincies gerelateerde instellingen. Ook spreken zij zo nodig betrokken ambtenaren, maar ze voeren vooral ook informerende gesprekken met Statenleden en ze volgen vergaderingen van Statencommissies en PS als een relevant onderwerp op de agenda staat.

De Rekenkamer verzamelt relevante onderwerpen en beoordeelt deze onderwerpen op financieel belang, maatschappelijk belang, rol van de provincie en geschiktheid voor een rekenkameronderzoek. De Programmaraad adviseert de Rekenkamer ten aanzien van de te onderzoeken onderwerpen.

Wat mag het kosten?
De kosten voor de verkenningen bedragen circa € 141.900 inclusief overhead en (de voor de provincies compensabele) BTW.

1.2 paragrafen

De beleidsbegroting bestaat uit een aantal paragrafen waarin de beleidslijnen zijn vastgelegd met betrekking tot relevante beheersmatige aspecten (zie BBV). Voor de Rekenkamer zijn alleen onderstaande paragrafen Weerstandsvermogen, Financiering en Bedrijfsvoering van toepassing.

1.2.1 Weerstandsvermogen
De directe risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie van de Rekenkamer, zijn minimaal van omvang. De Rekenkamer heeft vooral te maken met reguliere kosten die vooraf goed te ramen zijn, zoals personeelskosten, huisvesting, ICT en kantoorartikelen. Onverwachte kosten van substantiële omvang waarvoor geen dekking is, hebben zich in het verleden niet voorgedaan en worden ook in 2016 niet verwacht.

De weerstandscapaciteit van de Rekenkamer bestaat uit het resterende deel van de begroting inclusief de reserves van € 215.000 waarvoor nog geen verplichtingen zijn aangegaan. Deze capaciteit is voldoende groot om de risico's van materiële betekenis af te dekken.

Op basis van de oproep van de provincies Flevoland en Utrecht om de provinciale bijdragen aan de Randstedelijke Rekenkamer te verlagen en een externe evaluatie heeft de bestuurder/directeur besloten tot een reorganisatie. De provincies hebben allen ingestemd met hun bijdrage in de frictiekosten, waarbij Flevoland en Utrecht hun bijdragen hebben gemaximeerd. De Rekenkamer zal de frictiekosten zoveel mogelijk binnen haar eigen begroting opvangen en de bijdragen van de provincies zo laag mogelijk houden. Eind december 2014 is een voorziening gevormd voor de frictiekosten. De verwachting is dat de voorziening voldoende is voor de dekking van de frictiekosten.

1.2.2 Financiering
De Randstedelijke Rekenkamer wordt gefinancierd door de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland. Het programmaresultaat is te gebruiken om de reserve tot maximaal 15% van de totale bijdrage van de vier deelnemende provincies aan te vullen. Het resterende deel wordt naar rato van de bijdragen teruggestort naar de vier provincies.

De Rekenkamer heeft een rekening-courant bij de Bank Nederlands Gemeenten (BNG). Conform het Treasurystatuut kunnen tijdelijke overschotten aan liquide middelen op een Bedrijfsbonusrekening bij de Rabobank worden geplaatst. Op 10 maart 2016 heeft de Europese Centrale Bank (ECB) het belangrijkste rentetarief verlaagd naar 0 procent, waardoor een rentevoordeel van meer dan € 4.000 bij het uitzetten van middelen waarschijnlijk niet meer behaald zou kunnen worden. Dit is een voorwaarde vanuit het Treasurystatuut van de Randstedelijke Rekenkamer, daarom zetten we in 2016 geen middelen uit en maakt de Rekenkamer geen gebruik meer van de Rabobankrekening.

1.2.3 Bedrijfsvoering

In deze paragraaf wordt inzicht gegeven in de stand van zaken en de beleidsvoornemens omtrent de bedrijfsvoering.

Arbeidsomstandigheden en ziekteverzuim

Het personeel van de Randstedelijke Rekenkamer is in dienst van de provincie Flevoland. De Randstedelijke Rekenkamer volgt daarom het beleid van de provincie aangaande de arbeidsvoorwaarden, de arbeidsomstandigheden en het ziekteverzuim. De Randstedelijke Rekenkamer stelt zich ten doel om het ziekteverzuim in 2016 onder de norm van 5% te houden.

De Randstedelijke Rekenkamer beschikt over twee gediplomeerde bedrijfshulpverleners, die in geval van ongevallen of calamiteiten in staat zijn eerste hulp te verlenen. De bedrijfshulpverleners zullen beide in 2016 een herhalingscursus volgen.

Personeelsbeleid

De personeelsformatie van de Randstedelijke Rekenkamer bestaat uit een ambitieuze groep van hoog opgeleide medewerkers met over het algemeen ruime onderzoekservaringen. Ook in 2016 zal de Rekenkamer aandacht besteden aan opleiding en training, zodat de medewerkers zich verder blijven ontwikkelen.

Om de kwaliteit van het onderzoeksprogramma en de onderzoeken te verhogen, worden zo nodig externen ingezet.

Alhoewel de bestuurder/directeur bevoegd is tot het voeren van een eigen personeelsbeleid wordt in principe aangesloten bij het personeelsbeleid van de provincie Flevoland. Met regelmaat worden P&O-aangelegenheden met het cluster PenO van de provincie Flevoland afgestemd.

Automatisering en Informatisering

De Randstedelijke Rekenkamer beschikt over een computerserver uit 2012 en desktopcomputers en monitors uit 2014. Het systeem biedt de mogelijkheid om locatie ongebonden te kunnen werken. In dit verband beschikt de Rekenkamer ook over een aantal laptops, zodat de medewerkers van de Rekenkamer meer op de provinciehuizen kunnen werken. Daarnaast hebben medewerkers vanaf april 2015 tablets in bruikleen en is de website in datzelfde jaar vernieuwd. In 2016 zal de beamer vervangen worden.

Communicatie

De Rekenkamer is regelmatig op de provinciehuizen. De eerder genoemde provincieteams onderhouden actief contact met de Statenleden voor input van onderzoeksuggesties en reflectie op ons werk. Al in een vroege fase van ieder onderzoek wordt gesproken met ambtenaren en Statenleden, zodat het onderzoek zoveel mogelijk kan aansluiten bij de behoefte van PS. Ook besteedt de Rekenkamer veel aandacht aan de wijze van het aanbieden van haar bevindingen, conclusies en aanbevelingen. De Rekenkamer publiceert haar rapporten op de website www.randstedelijke-rekenkamer.nl, waarop niet alleen de publicaties maar ook de agenda's en verslagen van de behandeling eenvoudig zijn te vinden.

Organisatie

De organisatie van de Rekenkamer bestaat uit een totale formatie van één bestuurder/directeur, één plaatsvervangend bestuurder (0,1 fte), één adjunct-directeur/senior projectleider, twee projectleiders, zes onderzoekers, een deeltijd office-manager en een deeltijd managementassistente. Vanwege ruimte in de

bezetting ten opzichte van de formatie, worden in het tweede kwartaal twee onderzoekers voor een periode van twee jaar geworven. Daarnaast heeft de Rekenkamer ruimte voor maximaal 2 stageplaatsen. De formatie en verwachte bezetting ultimo 2016 zijn als volgt:

Formatie	Fte	Vaste bezetting juni 2016	Fte
Bestuurder/directeur	1,1	Bestuurder/directeur	1,0
Ondersteuning	1,2	Ondersteuning	1,3
Projectleider	3,0	Projectleider	2,8
Onderzoeker	6,0	Onderzoeker	4,6
Totaal	11,3	Totaal	9,7

Interne beheersing

De financiële administratie wordt bijgehouden door het secretariaat van de Rekenkamer. Conform de Financiële beleids- en beheersverordening en de Controleverordening heeft de Rekenkamer een Intern Controleplan, dat is getoetst door de accountant. Met behulp van checklisten wordt in september en in februari de betrouwbaarheid van de financiële informatievoorziening en de naleving van relevante wet- en regelgeving getoetst. Via kwartaalrapportages houdt de bestuurder/directeur van de Rekenkamer zicht op de uitputting van de begroting, de voortgang van de onderzoeken en de omvang van de liquide middelen. Tijdelijke overtollige middelen kunnen conform de Financiële beleids- en beheersverordening en het Treasurystatuut op een spaarrekening worden gezet indien de verwachte meeropbrengst hoger is dan het in het statuut opgenomen drempelbedrag. Zoals gemeld in paragraaf 1.2.2 Financiering zal het drempelbedrag van € 4.000 in 2016 waarschijnlijk niet behaald kunnen worden, zetten we geen middelen uit en maken we geen gebruik meer van de spaarrekening.

Huisvesting en facilitaire dienstverlening

Voor het uitvoeren van het onderzoeksprogramma bezoeken de medewerkers frequent de provincies. De Randstedelijke Rekenkamer is daarom gevestigd nabij station Sloterdijk in Amsterdam. Vanuit dit kantoorpand is er via het openbaar vervoer een goede aansluiting met de vier provinciehuizen in Den Haag, Haarlem, Lelystad en Utrecht. De kantoorruimte is gehuurd en maakt onderdeel uit van een bedrijfsverzamelgebouw. De facilitaire dienstverlening zoals bewaking, schoonmaak en receptie, maakt onderdeel uit van het huurcontract. In 2014 is voor de huidige locatie een nieuw huurcontract afgesloten, dat heeft geleid tot een substantiële besparing op de jaarlijkse huisvestingskosten. De inrichting en het meubilair van het kantoor zijn vanaf het begin van de Rekenkamer in 2005 niet vervangen. In 2016 is een begin gemaakt met de herinrichting van het kantoor om te komen tot een moderne werkomgeving met goed ingerichte werkplekken voor de medewerkers. Dit betekent in de eerste plaats het vervangen van de bureaustoelen. Daarnaast zal voor het overige meubilair (zoals bureaus en vloerbedekking) worden nagegaan of het nog voldoet of dat het vervangen moet worden.

| 2 | Financiële begroting

Overzicht van Baten en Lasten

	Rekening 2015	Begroting 2016 oorspronkelijk	Begroting 2016 1e wijziging
Baten			
Bijdragen provincies	1.454.800	1.481.900	1.484.800
Rentebaten	4.077	4.000	-
Incidentele bijdragen (frictiekosten)	71.000	190.000	190.000
Som der baten	1.529.877	1.675.900	1.674.800
Lasten			
Onderzoeksprogramma	1.297.883	1.485.900	1.484.800
Eigen bijdrage Rekenkamer aan frictiekosten	160.994	-	-
Bijdrage provincies aan frictiekosten	15.483	70.000	75.000
Toevoeging aan de voorziening	55.517	120.000	115.000
Som der lasten	1.529.877	1.675.900	1.674.800
Resultaat voor bestemming		-	-
Toevoegingen aan de reserve		-	-
Onttrekkingen uit de reserve	17.500	-	-
Resultaat na bestemming	17.500	-	-

De lasten worden gedekt door de bijdragen van de provincies aan de Gemeenschappelijke regeling Randstedelijke Rekenkamer. In 2016 worden geen rentebaten meer verwacht. Tijdelijke overtollige middelen kunnen conform de Financiële beleids- en beheersverordening en het Treasurystatuut op een spaarrekening worden gezet indien de verwachte meeropbrengst hoger is dan het in het statuut opgenomen drempelbedrag. Het drempelbedrag van € 4.000 zal in 2016 waarschijnlijk niet behaald kunnen worden, waardoor we geen middelen uitzetten en geen gebruik meer maken van de spaarrekening. De bijdragen van de provincies gaan hierdoor iets omhoog.

Baten

De bijgestelde begroting van de Rekenkamer is gebaseerd op de meerjarenbegroting die medio 2013 is opgesteld ten behoeve van de reorganisatie van de Randstedelijke Rekenkamer en waarmee de PS-en van de vier provincies hebben ingestemd. Hierop wordt jaarlijks prijsindexering toegepast, waarbij gebruik gemaakt wordt van de indexeringen in de Macro Economische Verkenningen van het CPB. Voor 2016 bedraagt de indexering voor de Salarissen en sociale lasten 2% en de indexering voor Overige overheadkosten 1,2%. De structurele begroting neemt hierdoor met 1,8% toe.

Begroting	Structureel 2016 raming medio 2013	Structureel 2016	
Salarissen en sociale lasten	1.163.800	1.187.100	(+2,0%)
Overige overheadkosten	294.200	297.700	(+1,2%)
Totaal	1.458.000	1.484.800	(+1,8%)

Naast de structurele begroting leveren de provincies een bijdrage aan de incidentele frictiekosten in verband met de reorganisatie. De geraamde frictiekosten voor 2016 zijn lager dan deze bijdragen. Het overschot van de bijdragen wordt toegevoegd aan de voorziening. De voorziening wordt opgeheven op het moment dat er geen frictiekosten meer aan de orde kunnen zijn. De nog aanwezige middelen in de voorziening zullen worden terug gestort aan de deelnemende provincies.

De verdeling van de kosten over de vier deelnemende provincies dient te worden gebaseerd op gegevens uit de meicirculaire provinciefonds 2015[1], zoals overgenomen in onderstaande tabel.

Provincie	Belastingcapaciteit	Totale uitkering Provinciefonds	Totaal	In %
Flevoland	43.793.389	94.135.209	137.928.598	10,73%
Noord-Holland	185.953.495	198.027.510	383.981.005	29,88%
Utrecht	105.247.565	193.125.203	298.372.768	23,22%
Zuid-Holland	231.835.506	232.846.807	464.682.313	36,16%
Totaal	566.829.955	718.134.729	1.284.964.684	100,00%

Voor de helft van de begroting dragen de provincies evenveel bij (het gelijke deel). Voor de andere helft van de begroting is de omvang van de bijdrage naar rato van de som van de belastingcapaciteit en de uitkering uit het provinciefonds (het ongelijke deel). De bijdragen van de vier provincies worden in de hiernavolgende tabel weergegeven.

Provincie	In %	Ongelijk deel	Gelijk deel	Totaal structurele bijdragen incl. BTW
Flevoland	10,73%	79.689	185.600	265.289
Noord-Holland	29,88%	221.849	185.600	407.449
Utrecht	23,22%	172.388	185.600	357.988
Zuid-Holland	36,16%	268.474	185.600	454.074
Totaal	100,00%	742.400	742.400	1.484.800

Naast de structurele bijdrage hebben PS van de vier provincies in 2014 ook ingestemd met een bijdrage in de incidentele frictiekosten met betrekking tot de reorganisatie van de Rekenkamer, waarbij Flevoland en Utrecht hun bijdragen hebben gemaximeerd. In de volgende tabel zijn de totale bijdragen van de vier provincies inclusief de bijdragen voor de frictiekosten in 2016 weergegeven.

[1] In de gemeenschappelijke regeling Randstedelijke Rekenkamer is vastgelegd dat de kosten over de deelnemers worden verdeeld volgens de sleutel zoals omschreven in artikel 8 van de Statuten van de Vereniging Interprovinciaal Overleg.

Provincie	Raming structurele bijdragen	Verdeling incidentele bijdragen (frictiekosten)	Totaal bijdragen incl. BTW
Flevoland	265.289	32.500[2]	297.789
Noord-Holland	407.449	52.500	459.949
Utrecht	357.988	40.000	397.988
Zuid-Holland	454.074	65.000	519.074
Totaal	1.484.800	190.000	1.674.800

De genoemde bijdrage van de provincies is inclusief de voor de provincies compensabele BTW. De Rekenkamer verstrekt namelijk na afloop van het jaar een opgave van de afgedragen BTW aan de provincies. De provincies kunnen deze omzetbelasting beschouwen als ware deze rechtstreeks in rekening gebracht, zodat compensatie van deze omzetbelasting uit het BTW-compensatiefonds mogelijk is. De raming van de netto bijdragen is in de onderstaande tabel weergegeven.

Provincie	Bijdragen incl. BTW	Raming netto bijdragen
Flevoland	297.789	248.500
Noord-Holland	459.949	383.800
Utrecht	397.988	332.100
Zuid-Holland	519.074	433.200
Totaal	1.674.800	1.397.600

Lasten

In onderstaande tabel worden de lasten per kostenpost gegeven.

	Rekening 2015	Begroting 2016 oorspronkelijk	Begroting 2016 1e wijziging
Lasten onderzoeksprogramma			
Vast Personeel	879.794	1.100.000	990.000
Tijdelijk personeel	92.970	130.900	155.000
Project inhuur			153.800
Inhuur diensten van derden			32.500
Inhuur	164.011	100.000	-
Huisvesting en servicekosten	112.380	124.500	124.500
Informatievoorziening	47.543	29.000	29.000
Kantoor	1.185	1.500	-
Eigen bijdrage Rekenkamer aan frictiekosten	160.994	0	
Bijdrage provincies aan frictiekosten	15.483	70.000	75.000
Toevoeging aan de voorziening	55.517	120.000	115.000
Som der lasten	1.529.877	1.675.900	1.674.800

[2] Provinciale Staten van Flevoland hebben voor de frictiekosten een ander betaalritme vastgesteld dan voorgesteld in het reorganisatieplan van de Randstedelijke Rekenkamer. De werkelijke bijdrage van de provincie Flevoland zal in 2016 € 16.000 bedragen. Dit wordt in de andere jaren gecompenseerd en heeft daardoor geen effect op de ramingen.

Lasten onderzoeksprogramma

Vast personeel
De vaste personele lasten dalen ten opzichte van de primitieve begroting 2016 met 10 procent. Deze daling is het effect van een medewerker die met zwangerschapsverlof gaat, twee medewerkers die ouderschapsverlof gaan opnemen en een medewerker die uit dienst is getreden. De vaste personele lasten zijn met ruim € 110.000 naar beneden bijgesteld.

Tijdelijk personeel
Zoals gezegd is één medewerker in 2016 met zwangerschapsverlof en nemen meerdere medewerkers ouderschapsverlof op. Daarnaast heeft een aantal medewerkers een part-time aanstelling. Om in de toekomst flexibel personeelsbeleid te kunnen blijven voeren, wordt deze formatieve ruimte met tijdelijk personeel ingevuld. Ten opzichte van de primitieve begroting is deze ruimte vergoot en is gestart met de werving van twee nieuwe tijdelijke medewerkers.

Inhuur
Deze post is in de begrotingswijziging opgesplitst in project inhuur en inhuur diensten van derden. Zie onderstaand de toelichtingen hierop.

Project inhuur
De vrijgekomen tijdelijke formatieve ruimte wordt zo snel mogelijk ingevuld met tijdelijk personeel. De vrijgekomen vaste formatieve ruimte zal in het eerste kwartaal van 2017 worden ingevuld. Een medewerker met een tijdelijk contract, zal dan in vaste dienst treden. In de tussentijd zal de vrije capaciteit worden ingevuld met externe inhuur.

Inhuur diensten van derden
De raming is aangepast aan de realisatie in 2015. De grootste kostenposten zijn de accountantskosten en de kosten voor de dienstverlening van Flevoland.

Huisvesting en servicekosten
Geen wijziging ten opzichte van de primitieve begroting.

Informatievoorziening
Geen wijziging ten opzichte van de primitieve begroting.

Kantoorartikelen
Deze post is met ingang van deze begrotingswijziging opgenomen in de post *Huisvesting en servicekosten*.

Frictiekosten
Deze post is in de begrotingswijziging opgesplitst in eigen bijdrage Rekenkamer aan frictiekosten en bijdragen provincies aan frictiekosten. Zie onderstaand de toelichtingen hierop.

Eigen bijdrage Rekenkamer aan frictiekosten
De frictiekosten zijn tot en met 2015 bijna volledig opgevangen binnen de begroting van de Rekenkamer. Van de voorziening van ruim € 165.000 is het grootste gedeelte door de Rekenkamer bijgedragen. In 2016 wordt uitgegaan van een dekking van de frictiekosten door de bijdragen van de provincies hiervoor.

Bijdragen provincies aan frictiekosten
De frictiekosten bestaan uit de salariskosten van de voormalige directieleden (inclusief bijkomende kosten) minus de detacheringsvergoeding, die de Rekenkamer voor hen beiden ontvangt. Als gevolg van de nieuwe cao stijgen de frictiekosten iets. De bijdragen van de provincies zijn naar verwachting ruim voldoende om deze kosten te dekken.

Toevoeging aan de voorziening
Het deel van de bijdragen van de provincies dat niet nodig is voor de dekking van de frictiekosten in 2016 zal worden toegevoegd aan de voorziening. In 2017 zal een nieuwe raming voor de voorziening worden gemaakt op basis van de dan actuele stand van zaken. Indien de voorziening niet volledig uitgenut zal worden, zal het restant van de voorziening worden teruggestort aan de deelnemende provincies.

Bestemmingsreserve
Geen wijziging ten opzichte van de primitieve begroting.

Saldo
Het beoogde saldo voor 2016 is nul. Indien zich alsnog een overschot mocht voordoen, dan wordt dit ingezet als extra eigen bijdrage aan de voorziening.

Colofon

Randstedelijke Rekenkamer
Teleportboulevard 110
1043 EJ Amsterdam
020 – 58 18 585
info@randstedelijke-rekenkamer.nl
www.randstedelijke-rekenkamer.nl
Volg ons op twitter via: @rekenrandstad
juni 2016

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Tbv Statenvergadering d.d	**03-10-2016**
Commissie	Mobiliteit & Financiën
Datum commissievergadering	**12-09-2016**

Onderwerp: **Voordracht Randstedelijke Rekenkamer 1e begrotingswijziging**

Uw contactpersoon
M.D. Veldhoen-de Groot
AD/STG

Doorkiesnummer 023-514 5342
veldhoenm@noord-holland.nl

22 september 2016

De commissie adviseert de voordracht Randstedelijke Rekenkamer 1e begrotingswijziging als hamerstuk te agenderen voor de PS vergadering van 3 oktober 2016.

Voor de behandeling van dit punt in de commissie M&F: zie hieronder het uittreksel uit het conceptverslag van de vergadering van de commissie M&F van 12 september 2016:

Randstedelijke Rekenkamer, 1e begrotingswijziging 2016
De **voorzitter** verwelkomt mevrouw Hoenderdos van de Randstedelijke Rekenkamer. Zij is aanwezig voor de beantwoording van eventuele vragen.

De heer **Yurdakul** (D66) bedankt voor het helderde rapport. Hij is tevreden dat het onderzoekprogramma, zoals de programmaraad dat heeft besloten, kan worden ingewilligd. De dekking vindt plaats uit meevallers in frictiekosten. Betekent dit dat er geen sprake meer is van frictiekosten?

Mevrouw **Hoenderdos** (bestuurder-directeur Randstedelijke Rekenkamer) antwoordt dat er nog frictiekosten zijn. Deze zijn lager dan in 2014 werd voorzien. De personeelsleden waar het betrekking op heeft, zijn gedetacheerd. Daartoe wordt een detacheringvergoeding uitgekeerd. Eind 2016 is duidelijk of zij een vaste aanstelling krijgen. Tot die tijd is er sprake van een meevaller.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht begrotingswijziging als hamerstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten van 3 oktober 2016.

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 12 september 2016

Onderwerp: concept 1e begrotingswijziging 2016 Randstedelijke Rekenkamer

Bijlagen:
- Ontwerpbesluit
- Concept 1e begrotingswijziging 2016 Randstedelijke Rekenkamer
- Begeleidende brief bestuurder/directeur Randstedelijke Rekenkamer

1. Inleiding

De Randstedelijke Rekenkamer (hierna: RR) opgericht bij gemeenschappelijke regeling door Provinciale Staten van de provincies Utrecht, Flevoland, Zuid-Holland en Noord-Holland heeft de 1e begrotingswijziging 2016 opgesteld. Onder verwijzing naar artikel 21 van de Gemeenschappelijke regeling Randstedelijke Rekenkamer kunnen Provinciale Staten hun zienswijze over de gewijzigde begroting uitbrengen.

2. Toelichting

De oorspronkelijke begroting 2016 is door de Randstedelijke Rekenkamer vastgesteld op 23 juli 2015.

Op 8 oktober 2015 vond de tweede bijeenkomst plaats van de Programmaraad in deze statenperiode. Op dat moment was de Rekenkamer gestart met drie provincie vergelijkende onderzoeken: Geluidhinder, Besluit risico's zware ongevallen en Informatieveiligheid. De leden van de Programmaraad werd gevraagd de onderzoeksonderwerpen voor de tweede helft 2016/begin 2017 te prioriteren. De Rekenkamer heeft vervolgens besloten de onderwerpen Natuurcompensatie en Onderhoud wegen op te pakken. Daarnaast is er in 2016 ruimte voor nog nader uit te werken onderzoek (Stiltegebieden, Spaarnwoude en Waddenfonds). Op 12 mei 2016 is dit in de derde bijeenkomst van de Programmaraad toegelicht. In deze begrotingswijziging wordt aangegeven hoe de lopende en nieuwe onderzoeken in het totale onderzoeksprogramma van 2016 zijn opgenomen.

Op pagina 3 en 4 van de begrotingswijziging treft u een samenvatting aan van de wijzigingen t.a.v. de oorspronkelijke begroting 2016.

- I. Het rapport onderzoek Geluidhinder is aan u voorgelegd in de vergadering van 27 juni 2016.
- II. Het onderzoeksrapport Besluit Risico's Zware Ongevallen is u voorgelegd in de vergadering van 27 juni 2016.
- Het onderzoeksrapport Informatieveiligheid is in juli gepubliceerd en wordt geagendeerd voor uw vergadering 3 oktober.

Tevens is in de begrotingswijziging een kleine financiële wijziging opgenomen t.a.v. de bijdragen van de provincies gebaseerd op gegevens uit de meicirculaire provinciefonds 2015.

3. Advies sector Financiële Dienstverlening

Het concept van de 1e begrotingswijziging 2016 is binnen de provincie voorgelegd aan de sector Financiële Dienstverlening. Van die zijde zijn er geen financieel-technische bijzonderheden te melden.

4. Proces/procedure

Aangezien de begrotingswijziging een aanpassing bevat van het onderzoeksprogramma, wordt aan Provinciale Staten verzocht hun zienswijze aan de directeur/bestuurder van de RR bekend te maken.
Daarna zal de RR de 1e Begrotingswijziging 2015 vaststellen en deze toesturen aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
De Randstedelijke Rekenkamer heeft u verzocht uw zienswijze voor 14 september 2016 kenbaar te maken. Vanwege het moment van beschikbaar komen van de stukken in relatie tot het reces en de vergaderkalender was dit niet mogelijk.
De commissie Mobiliteit en Financiën heeft de Voordracht besproken in haar vergadering van 12 september jl. De strekking van het advies van de commissie is 13 september aan de bestuurder/directeur van de Randstedelijke Rekenkamer meegedeeld.

5. Voorstel

Ik stel u voor te besluiten overeenkomstig het ontwerpbesluit.

Haarlem, 12 september 2016

H.W. Struben, voorzitter commissie Mobiliteit en Financiën

M.D. Veldhoen-de Groot, griffier commissie

Ontwerpbesluit

Nr. 65

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van 12 september 2016 van de voorzitter van de Statencommissie Mobiliteit en Financiën

Besluiten

1. Geen gebruik te maken van de mogelijkheid om bij de bestuurder/directeur van de Randstedelijke Rekenkamer een zienswijze in te dienen betreffende de 1e begrotingswijziging 2016 van de Randstedelijke Rekenkamer en instemmend te reageren.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten van Noord-Holland,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN - 6 JULI 2016

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
A.E.W.M. Reijs
BEL/VV

Doorkiesnummer +31235143476
reijsa@noord-holland.nl

Betreft: Extra Investerings Impuls Noord-Holland: busvoorzieningen A1: bijdrage aan Rijk

Verzenddatum
- 6 JULI 2016

Kenmerk
77998/813581

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlage, over de Voordracht Extra Investerings Impuls Noord-Holland: busvoorzieningen A1.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
J.W. Remkes

Bijlage(n)
- Voordracht
- Projectformat EXINH

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

BIJLAGE VOORDRACHT 77998-813581

Extra Investeringsimpuls Noord-Holland

Busvoorzieningen A1

ALGEMENE PROJECTINFORMATIE

- **Projectnummer** OV/MRA-3
- **Project:** Busvoorzieningen A1
- **Impulsprogramma:** OV-infrastructuur
- **Projectleider:** Jeske Reijs
- **Totale projectkosten** € 7,7 miljoen
- **Bijdrage Investeringimpuls** Maximaal € 1,5 miljoen
- **Uitvoeringsperiode** 2016-2017

1. PROJECTOMSCHRIJVING

1.1 Inleiding

Rijkswaterstaat legt een nieuw busstation aan bij Muiden en een busbaan vanaf datzelfde busstation naar de Maxisweg. De kosten voor de aanleg van de busbaan komen op € 4,7 miljoen. De kosten voor het busstation komen op € 3 miljoen. Rijkswaterstaat heeft ons gevraagd om een bijdrage in de kosten van beide projecten vanuit het belang dat wij hebben bij goede busvoorzieningen voor het openbaar vervoer in het algemeen en R-net in het bijzonder. Voorgesteld wordt om aan Rijkswaterstaat een subsidie van maximaal € 1,5 miljoen te verlenen, nadat de subsidie Vrije busbaan Diemerpolderweg is vastgesteld. De subsidie zal als lumpsum bijdrage worden verleend. De subsidie zal worden gedekt ten laste van de vrijkomende middelen ad € 1,7 miljoen project Vrije busbaan Diemerpolderweg (zijnde € 4,6 miljoen -/- € 2,9 miljoen). Mocht dit bedrag < € 1,5 miljoen, dan zal elders dekking moeten worden gezocht. Daartoe zal dan aan uw Staten een (aanvullend) besluit worden voorgelegd.

1.2 Maatschappelijk knelpunt

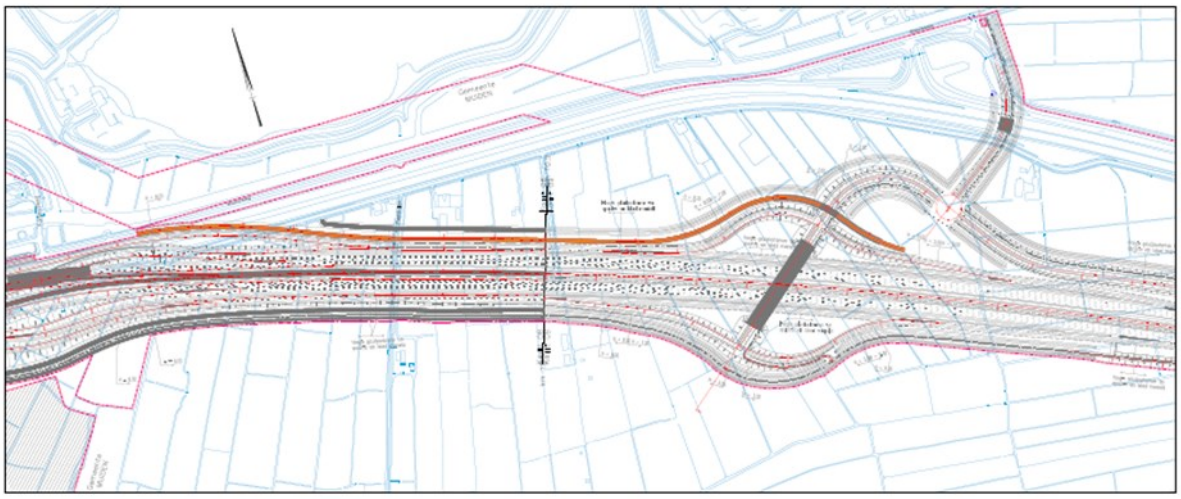
Op dit moment bieden de bussen vanuit Almere en 't Gooi naar Amsterdam op de A6 en de A9 geen betrouwbare reistijden omdat ze vaak in de file staan met het overige wegverkeer. De aanleg van de busbaan zorgt er voor dat de bussen niet gehinderd worden door congestie op de weg en daardoor betrouwbaarder worden. Het busstation biedt een goede overstapvoorziening tussen de bussen onderling.

1.3 Doelstelling

De openbaar vervoerrelaties tussen Almere/ 't Gooi enerzijds en Amsterdam anderzijds te versterken door een kwaliteitsslag in infrastructurele zin waardoor de betrouwbaarheid van de reistijd zal toenemen, de snelheid wordt vergroot en het aantal reizigers zal toenemen.

1.4. Het resultaat

De betere doorstroming leidt tot een betrouwbare en kortere reistijd waardoor het aantal reizigers zal toenemen en de kostendekkingsgraad zal stijgen.



Busbaan (oranje) vanaf busstation Muiden naar Maxisweg

1.7 Betrokken partijen
Het Rijk en de provincie.

1.8 Tijdsplanning
Het werk is inmiddels al gestart en zal worden opgeleverd in de zomer van 2017.

1.9 Aard investering
Fysiek tastbare investeringen met een levensduur van minimaal 30 jaar.

1.10 is toekomstig beheer en onderhoud geregeld
Het Rijk neemt het beheer en onderhoud op zich. De provincie levert hieraan geen bijdrage.

2. TOETSING AAN DE CRITERIA

2.1 Dringend knelpunt
Op dit moment worden de bussen uit Almere en 't Gooi van en naar Amsterdam geconfronteerd met grote vertragingen als gevolg van de congestie op de A1.

2.2 Aansluiting bij provinciaal beleid
Ja. Het provinciale OV-beleid is erop gericht maatregelen te treffen om de doorstroming van het OV te bevorderen. Hierdoor wordt het OV betrouwbaarder waardoor er meer reizigers gebruik gaan maken van het OV en het levert concessies op die aantrekkelijk zijn om te exploiteren.

2.3 Duurzame oplossing
De maatregelen voorzien in een oplossing van het probleem en zijn toekomstvast.

2.4 Overstijging lokale niveau
Het voorliggend project ten goede van de OV-reizigers uit Amsterdam, Almere en meerdere Noord-Hollandse gemeenten en overstijgt daarmee het lokaal belang.

2.5 Cofinanciering
De totale projectkosten van de busbaan en het busstation bedragen € 7,7 miljoen. Het Rijk betaalt als projecteigenaar het grootste aandeel van deze busvoorzieningen, namelijk € 6,2 miljoen. Op verzoek van het Rijk draagt de provincie € 1,5 miljoen bij. De Stadsregio Amsterdam (SRA) kan geen bijdrage leveren omdat de busvoorzieningen niet op haar grondgebied liggen.

2.6 Risicoanalyse
Uw staten hebben € 4,6 miljoen beschikbaar gesteld. Wij hebben daarvan een subsidie verleend aan Amsterdam van € 3,445 miljoen

.
Naar verwachting wordt de subsidie op € 2.900.000,- vastgesteld waarna er dus nog een bedrag resteert van € 545.000,-. Gezamenlijk met het (niet als subsidie verleende bedrag van de € 4,6 miljoen) ad € 1.155.000,- is er nog € 1.700.000,- beschikbaar

EXIN-H bijdrage Vrije busbaan Diemerpolderweg			
	(in €)	(in €)	(in €)
Verleende subsidie	3.445.000	3.445.000	
Verwachte subsidievaststelling		-2.900.000	
Vrij beschikbaar na subsidievaststelling			545.000
Niet verleend bedrag	1.155.000		1.155.000
TOTAAL	**4.600.000**		**1.700.000**

Er blijft dus genoeg ruimte voor de dekking van de € 1,5 miljoen bijdrage aan het Rijk. Mocht er onverhoopt toch een tekort optreden dan moet hiervoor elders dekking worden gezocht. Uw staten zal hiervoor dan een voorstel worden voorgelegd. De uitvoering van het project loopt verder geen risico. Het Rijk dekt zelf hogere projectkosten af en zal verder geen beroep doen op provinciale middelen.

2.7 Subsidierelatie
De provincie verleent een subsidie aan het Rijk van maximaal € 1,5 miljoen in de vorm van een lumpsum bijdrage. De subsidie zal in 2016 worden verleend en is in dit kader toegevoegd aan de Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling zoals deze bij Zomernota 2016 aan uw staten ter besluitvorming voorligt. De subsidie zal pas na vaststelling subsidie Vrije busbaan Diemerpolderweg worden verleend. Er zal bij subsidieverlening geen voorschot worden verleend. Met het Rijk wordt afgesproken dat deze na realisatie van het project een eindafrekening sturen waarna het bedrag zal worden uitbetaald.

3. FINANCIËN

3.1 Bijdrage provincie onmisbaar in financieringsstructuur
Het Rijk zal moeten versoberen als de provincie niet bijdraagt.

3.2 De co-financiers
Het Rijk en de provincie. Het Rijk betaalt € 6,2 miljoen en de provincie € 1,5 miljoen.

3.3 *Financiële projectinformatie*
De totale kosten zijn de volgende:
- Busbaan tussen Muiden busstation en Maxisweg: € 4,7 miljoen
- Busstation Muiden: € 3,0 miljoen

- **Raming projectbudget:** € 1,5 miljoen. (bijdrage aan Rijk)
- **Raming oriëntatiefase:** n.v.t.
- **Raming voorbereidingsfase:** n.v.t.
- **Raming uitvoeringsfase:**
- **Raming afrondingsfase:**
- **Financiële meerjarenplanning:** 2017 € 1,5 miljoen

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 29 mei 2016

Onderwerp: Extra Investerings Impuls Noord-Holland: busvoorzieningen A1

Kenmerk: 77998

Bijlage:
Projectformat EXIN-H

Extra Investerings Impuls Noord-Holland: busvoorzieningen A1

1. Inleiding

In de Randstad staan de bereikbaarheid en leefbaarheid onder toenemende druk. Om de leefbaarheid voor haar bewoners te vergroten en concurrentiekracht van de Randstad te behouden en te versterken, is verbetering van de bereikbaarheid essentieel. Het openbaar vervoer (OV) speelt hierbij een belangrijke rol. Om snel en frequent te kunnen reizen binnen de stedelijke netwerken is een hoogwaardig openbaar vervoersysteem nodig. Het ontwikkelen van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk in de Randstad onder de naam R-net is daarom door uw staten onderschreven. Eigenschappen van het netwerk zijn betrouwbaarheid, snelheid, comfort en goede voorzieningen voor de reiziger. Kwaliteitselementen die bepalend zijn voor de keuze voor het openbaar vervoer van de reiziger die kan kiezen tussen auto en OV.

Om de doorstroming van het OV te verbeteren en daarmee de betrouwbaarheid van het OV te verhogen, wordt waar mogelijk vrije infrastructuur voor het OV aangelegd. Daarom is in het Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere een busbaan opgenomen langs de A1tussen de Hollandse Brug en de Goog. Daarbovenop worden op verzoek van de regio ook busbanen aangelegd langs de Diemerpolderweg en tussen Muiden Busstation en de Maxisweg. Omdat deze niet in het Tracébesluit zijn opgenomen, hebben betrokken partijen, provincie Noord-Holland, het Rijk en de Stadsregio Amsterdam (SRA) hierover apart afspraken gemaakt.
Het Rijk legt de busbaan aan tussen Muiden busstation en de Maxisweg en de provincie en SRA de busbaan langs de Diemerpolderweg. Voor de beide busbanen hebben betrokken partijen gezamenlijk € 12,46 miljoen ter beschikking gesteld. Verder legt het Rijk een nieuw busstation aan bij Muiden om deze te ontsluiten op de vernieuwde A1.

Over de verdeling van het budget van € 12,46 miljoen over de beide busbanen zijn geen nadere afspraken gemaakt. Inmiddels is in opdracht en op kosten van de Stadsregio Amsterdam en de provincie de busbaan langs de Diemerpolderweg gerealiseerd. De kosten hiervan zijn veel lager geworden dan oorspronkelijk gepland vanwege een aanbestedingsmeevaller, minder nachtwerk en minder kosten aan compensatie exploitatieverlies. Voor de provincie komen de kosten op € 2,9 miljoen. De kosten voor het Rijk voor de aanleg van de busbaan zijn € 4,7 miljoen en voor de aanleg van het busstation € 3 miljoen, in totaal € 7,7 miljoen. Het Rijk heeft ons om een bijdrage gevraagd in deze kosten. De SRA is niet aangesproken omdat de SRA geen subsidie kan verstrekken buiten haar grenzen. Wij hebben ons bereid verklaard om deze bijdrage aan de kosten van de busbaan te leveren vanwege het belang dat wij hechten aan een goede doorstroming en goede voorzieningen voor R-net. De busbaan langs de A1 zal vooral door R-netbussen (vanuit Almere en 't Gooi) worden gebruikt en het busstation is met name ingericht voor R-net. Wij hebben het Rijk toegezegd een lumpsum bijdrage te willen leveren in de kosten van maximaal € 1,5 miljoen.

2. Financiering en planning

Dekking van de voorliggende € 1,5 miljoen bijdrage Busbaan A1 wordt gevonden in het vrijkomend budget voor het project Vrije Busbaan Diemerpolderweg. Uw staten hebben € 4,6 miljoen beschikbaar gesteld. Wij hebben daarvan een subsidie verleend aan Amsterdam van € 3,445 miljoen. Naar verwachting wordt de subsidie op € 2,9 miljoen,- vastgesteld waarna er dus nog een bedrag resteert van € 545.000,-. Gezamenlijk met het (niet als subsidie verleende bedrag van de € 4,6 miljoen) ad € 1.155.000,- is er nog € 1.7 miljoen beschikbaar De definitieve subsidievaststelling moet nog plaatsvinden, maar het definitieve bedrag zal niet veel afwijken en zal eerder lager worden dan hoger.

Uw staten wordt nu gevraagd ermee akkoord te gaan dat maximaal € 1,5 miljoen van het vrijkomend budget Vrije busbaan Diemerpolderweg als bijdrage in de totale kosten van € 7,7 miljoen van de busvoorzieningen A1 beschikbaar worden gesteld. Het bedrag zal als subsidie aan het Rijk worden verleend. Daartoe zal het op de Lijst Subsidies buiten Uitvoeringsregeling 2016 worden opgenomen (actualisatie bij Zomernota 2016). Mocht –wat zeer onwaarschijnlijk is- onverhoopt het restant van het budget Vrije busbaan Diemerpolderweg minder bedragen dan € 1,5 miljoen, dan zal vervolgens voor het tekort elders dekking gezocht worden. Uw staten zal daarvoor dan een voorstel worden voorgelegd.

De subsidie wordt als een vaste bijdrage (lumpsum) verleend in 2016 na de definitieve vaststelling van de subsidie voor de busbaan langs de Diemerpolderweg en is een provinciale bijdrage in de kosten inclusief (door het Rijk niet compensabele) BTW. De busvoorzieningen zullen worden opgeleverd in augustus 2017.

3. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 57

Provinciale staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van gedeputeerde staten van 29 mei 2016;

overwegende,

- dat de provincie Noord-Holland wil investeren in een betere bereikbaarheid van de Randstad in het algemeen en de Metropool Regio Amsterdam in het bijzonder;
- dat de provincie in Randstadverband hieraan uitwerking geeft door een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk voor de Randstad te ontwikkelen onder de naam R-net met een herkenbare, uniforme uitstraling;
- dat zij op 3 juni 2013 besloten hebben binnen de bestemmingsreserve EXINH, budget Openbaar Vervoer voor het project 'Vrije busbaan Diemerpolderweg" een bedrag van maximaal € 4,6 miljoen beschikbaar te stellen.

besluiten:

Voor de uitvoering van het EXIN-H project: busvoorzieningen A1een bedrag van maximaal € 1,5 miljoen beschikbaar te stellen ten laste van de bestemmingsreserve EXIN-H, budget Openbaar Vervoer door middel van herallocatie van vrij besteedbare middelen van het EXIN-H OV-project Vrije busbaan Diemerpolderweg.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Tbv Statenvergadering d.d	**03-10-2016**
Commissie	Mobiliteit & Financiën
Datum commissievergadering	**12-09-2016**

Onderwerp: **Voordracht Investeringsimpuls NH busvoorzieningen A1**

Uw contactpersoon
M.D. Veldhoen-de Groot
AD/STG

Doorkiesnummer 023-514 5342
veldhoenm@noord-holland.nl

22 september 2016

De commissie adviseert de voordracht Investeringsimpuls NH busvoorzieningen A1 als hamerstuk te agenderen voor de PS vergadering van 3 oktober 2016.

Voor de behandeling van dit punt in de commissie M&F: zie hieronder het uittreksel uit het conceptverslag van de vergadering van de commissie M&F van 12 september 2016.

7b. Voordracht Investeringsimpuls NH busvoorzieningen A1

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) zegt dat de PvdA een voorstander is van het voorstel. De P&R-locatie bij Muiden schijnt anderhalve kilometer te worden opgeschoven. De huidige locatie wordt veel gebruikt door ouderen en scholieren. Is er een mogelijkheid om de aansluiting van de buslijn naar de nieuwe P&R via Muiden te laten lopen? Kan een goede, bij voorkeur bewaakte, fietsenstalling worden voorzien op de P&R-locatie. Is het mogelijk om Muiden en Muiderberg aangesloten te laten blijven, door bijvoorbeeld de buslijnen van de P&R om te leiden, langs de stad.

Gedeputeerde **Post** benadrukt dat de P&R-locatie niet van de provincie is. Provincie Noord-Holland gaat daar niet over en kan geen eisen stellen.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) vraagt de gedeputeerde om er dan in ieder geval aandacht voor te vragen bij een volgende aanbesteding.

Mevrouw **Kirch** (VVD) begrijpt dat de P&R-locatie niet van de provincie is, maar door het verschuiven ervan raakt Muiderberg verstoken van openbaar vervoer.

De heer **De Graaf** (CDA) was enigszins verbaasd dat dit verzoek op dit moment komt. De vernieuwde A1 is in een vergevorderd stadium. Over een goede voorziening van het R-Net op de belangrijke route Almere, 't Gooi en Amsterdam is enige twijfel, want deze is cruciaal voor de leefbaarheid. Het is goed dat de provincie haar dienstbare rol oppakt en meehelpt bij de verdere realisatie. Had dit niet al geregeld moeten zijn op het moment dat de aanleg van de weg begon? Wat zijn de gevolgen als Provinciale Staten niet instemmen? Het is een Rijksweg die moet worden aangepakt en waar al een prima busverbinding naast lag. Waarom betaalt het Rijk die wijzigingen niet?

De heer **Bruggeman** (SP) is benieuwd waar de busbaan nu precies ligt. Wellicht kan het kaartje worden verhelderd? Wellicht kan het vervolg in dergelijke voorstellen duidelijk worden omschreven wat wordt aangelegd en waar. Er is een relatie met het project SAAL. Had het daarin niet meteen geregeld moeten worden? Het is de bedoeling dat de wegen A1 en A9 filevrij worden. Waarom moet er dan vervolgens een busbaan komen, omdat de bus anders in de file vastloopt?
In de voordracht wordt geschreven over het nut van openbaar vervoer en R-Net. De heer Bruggeman zou wensen dat deze omschrijving ook wordt opgenomen in voorstellen voor het opheffen van buslijnen. Nergens staat opgeschreven wat het project nu concreet oplevert, zoals bijvoorbeeld rijdtijdwinst.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) kon, net als de SP, niets vinden over rijdtijdwinst. De fractie heeft bij de technische vragen aangegeven dat het voorleggen van de extra betaling vanuit het Rijk naar de provincie een vreemde constructie is. Het is raar dat dit project niet in een eerder stadium aan de orde is gekomen.

De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) vertelt dat zijn fractie positief tegenover het voorstel staat. De fractie dacht één buslijn te hebben voor het geld. Straks heeft de provincie twee busbanen voor hetzelfde geld.

Mevrouw **Kirch** (VVD) wijst erop dat het R-Net een bepaalde kwaliteit moet bieden. Als het Rijk onvoldoende geld heeft wordt het net versoberd en voldoet het niet langer aan de maatstaven die de provincie voor ogen heeft bij R-net en de bushaltes. Het is de taak van de provincie om de kwaliteit van het openbaar vervoer en met name R-net op hetzelfde niveau te houden.
De VVD is een voorstander van het voorgestelde.

Gedeputeerde **Post** zegt toe dat op het moment dat een kaartje onduidelijk is, deze in het vervolg zal worden aangepast.

Bij interruptie merkt de heer **Bruggeman** (SP) op dat het kaartje wel duidelijk was, maar het correspondeert niet met de beschrijving van de voorbeelden.

Gedeputeerde **Post** zal er voor zorgen dat een en ander in het vervolg wel met elkaar correspondeert.
De gedeputeerde is blij met de opmerking van de heer Klein. Zo is het precies. Destijds is deze busbaan aangelegd juist op verzoek van de provincie Noord-Holland. De verbinding maakt onderdeel uit van het brede R-net netwerk in de Randstad. Dat is de reden waarom de provincie er aan bijdraagt.
Het stellen van voorwaarden aan de P&R is ingewikkeld. Deze lijn is niet de enige openbaar vervoerlijn in Muiden of Muiderberg. Daar rijdt ook ander openbaar vervoer. Mevrouw Van Duijn maakt de vooronderstelling dat de halte op de P&R-locatie na verschuiving niet meer goed gebruikt zal worden. Die vooronderstelling valt te betwijfelen. De gedeputeerde heeft niets vernomen over mogelijke ophef. Als er ophef is, dan zal die moeten worden opgepakt door gemeente Gooise Meren en Rijkswaterstaat.

Tweede termijn:

De heer **Bruggeman** (SP) constateert dat het Rijk miljarden steekt in het filevrij maken van autowegen waar ook de bus over kan rijden. Waarom moet vervolgens naast die filevrije wegen een busbaan worden aangelegd?

Gedeputeerde **Post** wijst er op dat zij de vraag van de heer Bruggeman inmiddels driemaal beantwoord heeft.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

randstedelijke rekenkamer
flevoland | noord-holland | utrecht | zuid-holland

EINDRAPPORT

Informatieveiligheid

Provincie Noord-Holland | juli 2016

Voorwoord

'Aantal meldingen cyberaanvallen op overheid verdubbeld'

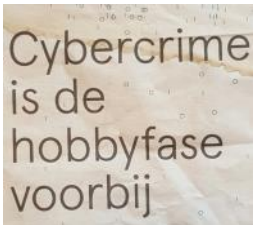
Het aantal gemelde cyberaanvallen op sites en systemen van de overheid is in de afgelopen twee jaar verdubbeld. Het Nationaal Cyber Security Centrum (NCSC) krijgt bijna dagelijks bericht over een aanval. Dat blijkt uit cijfers van het centrum die de Volkskrant heeft opgevraagd.

Bron: Trouw.nl, 13 augustus 2015

Hackers dol op Nederland

AMSTERDAM - Nederland is massaal het doelwit van spionage-activiteiten. De kraak bij het MH17-onderzoeksteam waar de uiterst geraffineerd opererende Russische cyber-spionagegroep Pawn Storm gevoelig bewijsmateriaal probeerde te ontfutselen, is het topje van de ijsberg.

Bron: Telegraaf.nl, 25 oktober 2015



Cybercrime is de hobbyfase voorbij

Bron: NRC, 19 september 2015

Gemeente Amersfoort lekt zorggegevens

Door een blunder van de gemeente Amersfoort zijn de persoonsgegevens van 1000 tot 1500 inwoners die zorg ontvangen via de sociale wijkteams in verkeerde handen gevallen. Het gaat onder meer om BSN's, naam- en adresgegevens en omschrijving van (jeugd)zorg.

Bron: Algemeen Dagblad, 9 mei 2016

Gevaar van datalek collectief genegeerd

De put wordt meestal pas gedempt als het te laat is. Bedrijven en overheidsinstellingen lijken blind voor de beveiliging van hun gegevens.

Door Geerlof de Mooij Illustratie Claudia de Cleen

Bron: De Volkskrant, 12 augustus 2015

Bedenk een slimmer wachtwoord dan 'dadada'

wachtwoorden Zelfs de baas van Facebook heeft een slecht wachtwoord. Dom. Vorig week zijn er weer vele gehackt. Hoe wapen je je?

Bron: NRC.nl, 13 juni 2016

Een willekeurige selectie van krantenknipsels over informatieveiligheid gedurende ons onderzoek. Informatieveiligheid blijkt vaak pas urgentie te krijgen na een incident, zoals een datalek, cyberaanval of netwerkstoring. Zo hoorden we bijvoorbeeld in een interview dat voor dit onderzoek is gehouden: *"Een incident is goed voor de aandacht, maar dan graag bij de buren".*

Bij informatieveiligheid gaat het om de bescherming van informatie tegen dreigingen. Vaak wordt dit geassocieerd met nieuwe digitale dreigingen, zoals aanvallen door hackers, verlies van informatie door virussen of diefstal van wachtwoorden. Informatieveiligheid is echter van alle tijden. Het gaat erom dat informatie, zowel op papier als digitaal, alleen door de juiste personen is te zien en te gebruiken. Door de toenemende digitalisering is het risico van inbreuk op gegevens en/of verstoring van bedrijfsprocessen wel groter. Met de huidige smartphones is iedereen een James Bond geworden.

De Randstedelijke Rekenkamer heeft onderzocht of de vier Randstedelijke provincies de informatieveiligheid voldoende hebben gewaarborgd. Eén van de centrale bevindingen van het onderzoek is dat het gedrag van mensen een cruciale rol speelt. Met alleen technische maatregelen, zoals antivirusprogramma's of wachtwoordbeleid, kan informatieveiligheid maar gedeeltelijk worden bevorderd. Een strikt wachtwoordbeleid is bijvoorbeeld zinloos als wachtwoorden regelmatig worden gedeeld of op een zichtbare plek zijn opgeschreven. Niet iedereen is zich daarvan voldoende bewust.

Voor dit onderzoek is een documentenstudie gedaan en zijn interviews gehouden. Wij willen de experts en betrokken provincieambtenaren hartelijk danken voor hun bijdrage aan dit onderzoek. Het onderzoek is uitgevoerd door dr. Annalies Teernstra (onderzoeker), drs. Dharma Tjiam (onderzoeker) en dr. Jeroen van den Heuvel (projectleider tot april).

dr.ir. Ans Hoenderdos-Metselaar MBA
bestuurder/directeur Randstedelijke Rekenkamer

Infographic

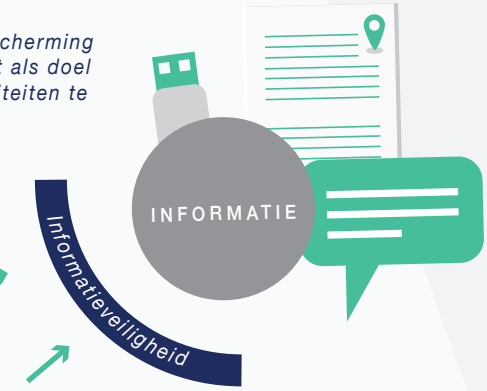
Context

Informatieveiligheid is van alle tijden. Het is de ruggengraat van goed overheidsbeleid.

De mate van betrouw-baarheid, bruikbaarheid en toegankelijkheid van informatie is van invloed op een rechtmatige, doel-matige en doeltreffende overheid. Een goede sturing op informatie-veiligheid voorkomt schade die van invloed is op de kwaliteit van het functioneren van de provincie. In het digitale tijdperk is dat nog belangrijker.

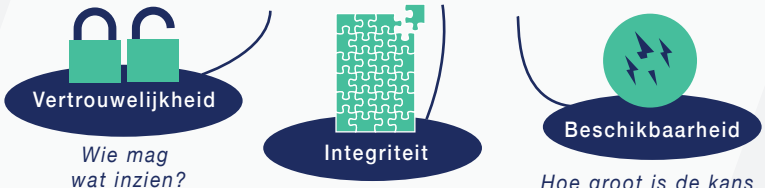
1. Wat is informatieveiligheid?

Informatieveiligheid richt zich op bescherming van informatie tegen dreigingen, met als doel om de continuïteit van bedrijfsactiviteiten te waarborgen.



Als de informatieveiligheid onvoldoende is gewaar-borgd, kunnen er risico's ontstaan bij de uitvoering van provinciale taken en het functioneren van de organisatie.

Informatieveiligheid is te meten aan 3 aspecten:



Wie mag wat inzien?

Is de informatie juist, up-to-date en volledig?

Hoe groot is de kans dat een informatie-systeem uitvalt?

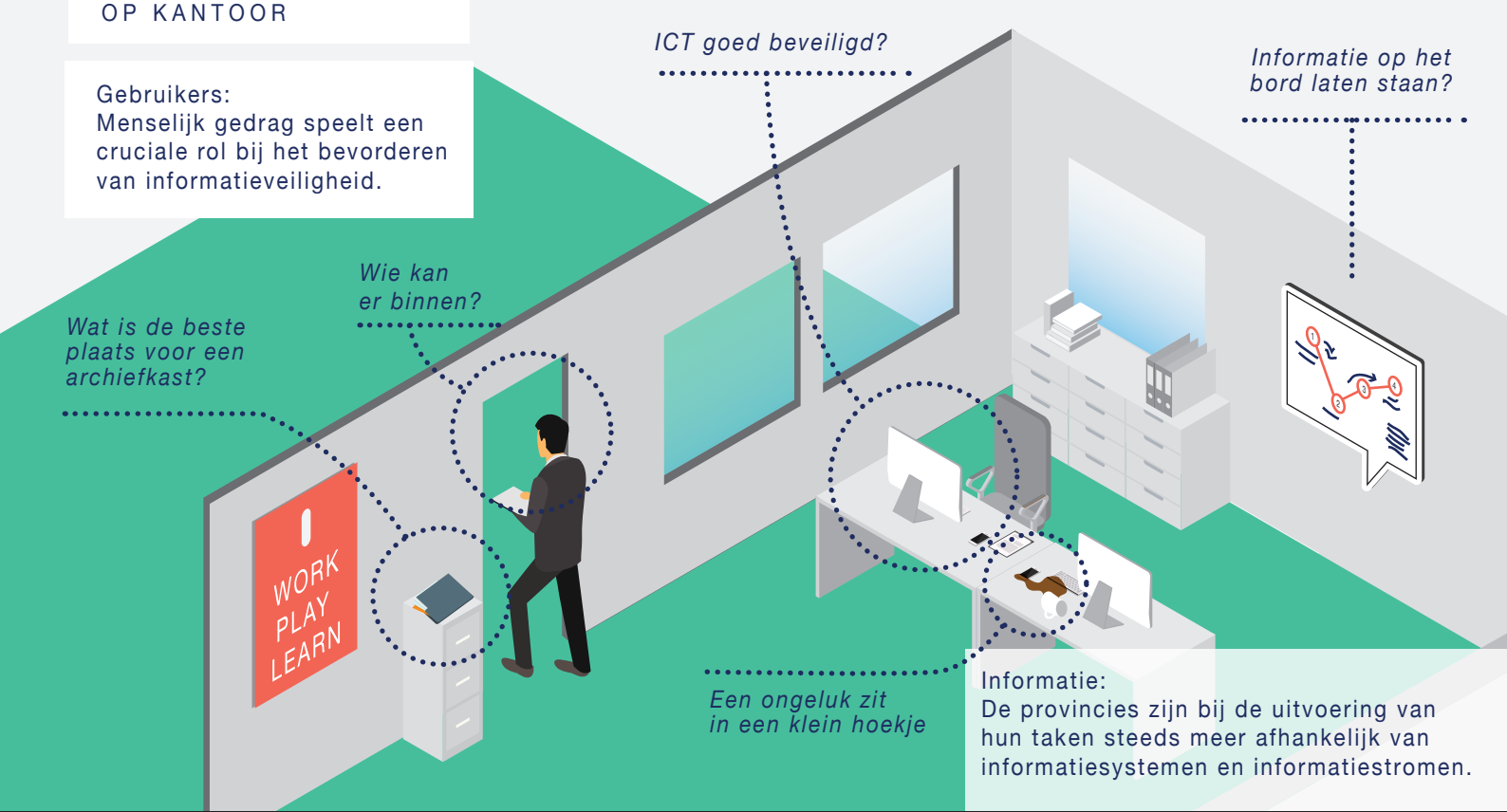
Het doel van informatieveiligheid is om risico's tot een voor de provincie vastgesteld acceptabel niveau terug te brengen.

De maatregelen die genomen worden, moeten in verhouding staan tot de grootte van het risico.

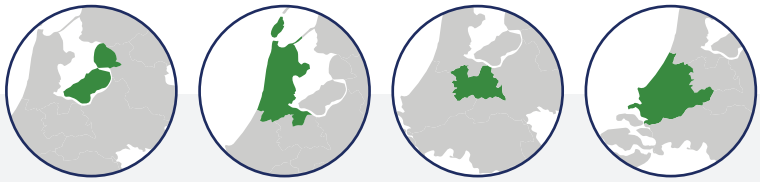
100 procent veiligheid bestaat niet.

INFORMATIEVEILIGHEID OP KANTOOR

Gebruikers:
Menselijk gedrag speelt een cruciale rol bij het bevorderen van informatieveiligheid.



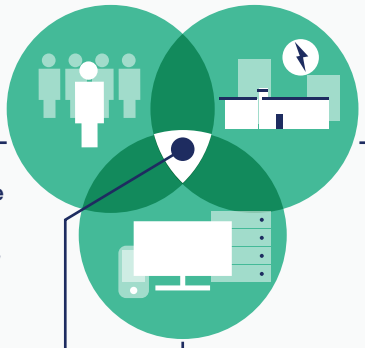
Informatie:
De provincies zijn bij de uitvoering van hun taken steeds meer afhankelijk van informatiesystemen en informatiestromen.



2. Waarop kan de Provincie sturen?

Behouden van de vertrouwelijkheid, integriteit en beschikbaarheid van informatie.

Aandachtsgebieden van informatieveiligheid:



Mens en organisatie

Werkwijzen, manieren, routines, gewoonten en gedrag

Basis-infrastructuur

Electriciteits-voorziening, telecom, gebouw en toegang

ICT

Applicaties en gegevensverzameling, ICT infrastructuur en ICT programmatuur

Informatieveiligheid onder controle

3. Aan welke maatregelen moeten we denken?

Voorbeelden van maatregelen die getroffen kunnen worden om de informatieveiligheid te waarborgen

Voorbeeld 1: Bedieningssysteem bruggen en sluizen

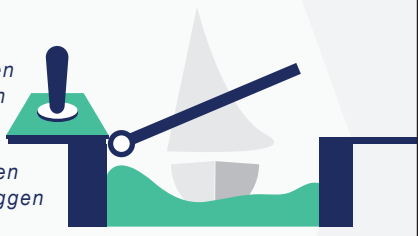
Beschikbaarheid

↓

Planning werkzaamheden aan bedieningssysyteem

↓

In het pleziervaartseizoen optimale bediening bruggen



Voorbeeld 2: Fysieke toegangsbeveiliging

Spreek je onbekenden aan in gedeelten van gebouwen die alleen toegankelijk zijn voor medewerkers?

INFORMATIEVEILIGHEID ONDERWEG

Maatschappelijke verantwoordelijkheid: burgers, bedrijven en overheidspartners moeten erop kunnen rekenen dat de informatievoorziening betrouwbaar is en dat zorgvuldig wordt omgegaan met gegevens.

Inhoudsopgave

Conclusies en aanbevelingen **6**
Reactie Gedeputeerde Staten **11**
Nawoord Rekenkamer **14**

1 Inleiding **15**
1.1 Aanleiding 15
1.2 Achtergrond 17
1.3 Probleemstelling en onderzoeksvragen 19
1.4 Afbakening 21
1.5 Werkwijze 21
1.6 Beoordelingskader 21
1.7 Leeswijzer 23

2 Sturing & Verantwoordelijkheid **24**
2.1 Betrokkenheid van GS en management bij informatieveiligheid 24
2.1.1 Betrokkenheid van GS bij informatieveiligheid *25*
2.1.2 Betrokkenheid van de directie bij informatieveiligheid *25*
2.2 Verantwoordelijkheidsverdeling binnen de organisatie 29
2.2.1 Verantwoordelijkheidsverdeling in de praktijk *29*
2.2.2 Verantwoordelijkheidsverdeling volgens het nieuwe voorstel *32*

3 Informatieveiligheidsbeleid **34**
3.1 Informatieveiligheidsbeleid in opzet 34
3.2 De uitvoering van informatieveiligheidsmaatregelen 36
3.2.1 Uitvoering van generieke maatregelen *36*
3.2.2 Uitvoering van risicoanalyses en aanvullende maatregelen *39*
3.3 Informatieveiligheidsbeleid: het resultaat 43

4 Bewustwording van informatieveiligheid **44**
4.1 Verantwoordelijkheid van medewerkers in hun dagelijks handelen 44
4.1.1 Uitvoering van bewustwordingsprogramma *45*
4.1.2 Documenten en richtlijnen m.b.t. verantwoordelijkheden informatieveiligheid *46*

5 Verantwoording & Toezicht **48**
5.1 Informatieveiligheid in de planning & control cyclus 48
5.2 Onafhankelijke toets op informatieveiligheid 49
5.3 Uitvoering van een zelfevaluatie 51

Bijlage A Geraadpleegde bronnen **54**
Bijlage B Geraadpleegde personen **56**
Bijlage C Afkortingen en begrippen **57**

Conclusies en aanbevelingen

Provincies zijn voor de uitvoering van hun taken steeds meer afhankelijk van informatiesystemen en informatiestromen. De veiligheid van informatie neemt dan ook een steeds belangrijker positie in. Als de informatieveiligheid onvoldoende is gewaarborgd, kunnen er risico's ontstaan bij de uitvoering van provinciale taken en het functioneren van de organisatie. Provincies hebben hierin een maatschappelijke verantwoordelijkheid: burgers, bedrijven en overheidspartners moeten erop kunnen rekenen dat de informatievoorziening betrouwbaar is en dat zorgvuldig wordt omgegaan met gegevens. Bovendien kunnen inbreuken op informatieveiligheid leiden tot financiële en imagoschade.

Informatieveiligheid heeft betrekking op het behouden van de vertrouwelijkheid, integriteit en beschikbaarheid van informatie. Dat wil zeggen dat informatie door de juiste personen is te zien en te gebruiken (vertrouwelijk), juist, volledig en actueel (integer/betrouwbaar) en toegankelijk (beschikbaar) is. Om informatieveiligheid te waarborgen, kunnen maatregelen worden genomen op de aandachtsgebieden ICT, basisinfrastructuur en mens & organisatie. Bij ICT gaat het bijvoorbeeld om antivirusprogramma's, bij basisinfrastructuur om de toegangsbeveiliging van gebouwen en bij mens & organisatie om het creëren van bewustzijn bij medewerkers in hun eigen handelen ten aanzien van informatieveiligheid. Omdat 100 procent veiligheid niet bestaat, is het doel van informatieveiligheid risico's tot een acceptabel niveau terug te brengen.

Provincies richten zich al enige tijd op het bevorderen van informatieveiligheid. Zo heeft het Cibo[1] in 2010 de Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging (IBI) opgesteld. De IBI is het basisnormenkader voor provincies en bevat richtlijnen op het gebied van informatieveiligheid. In 2016 is deze baseline vernieuwd. Ook hebben alle provincies eind 2014 het Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid ondertekend. Dit is een afsprakenkader waarmee provincies verantwoordelijkheid nemen voor het borgen van informatieveiligheid. Daarnaast had de Taskforce Bestuur en Informatieveiligheid Dienstverlening (BID)[2] als doel om informatieveiligheid gedurende twee jaar op de bestuurlijke agenda van alle overheidslagen te zetten. Begin 2015 heeft de Taskforce haar werkzaamheden beëindigd en het stokje overgedragen aan de betrokken (koepel)organisaties. De ondertekening van het convenant en de beëindiging van de werkzaamheden van de Taskforce BID zijn voor de Rekenkamer aanleiding geweest om de informatieveiligheid van de provincie te onderzoeken. Het doel van het onderzoek is om inzichtelijk te maken of de informatieveiligheid van de provincie voldoende is geborgd.

Centrale onderzoeksvraag
Heeft de provincie Noord-Holland de informatieveiligheid voldoende geborgd?

Conclusie
De provincie besteedt voldoende aandacht aan de bewustwording van het belang van informatieveiligheid binnen de organisatie. Ook heeft de provincie het toezicht op en de verantwoording over informatieveiligheid goed geregeld. Er is een aantal beslissingen genomen, waarmee invulling wordt gegeven aan de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid. Er is wel verbetering mogelijk in de sturing op het tempo van de implementatie van de rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van informatieveiligheid. Hoewel de provincie veel zaken heeft opgepakt, behoeft de organisatorische verankering en de planmatige aanpak van informatieveiligheid verbetering.

[1] Het Centraal Informatiebeveiligingsoverleg (Cibo) is onderdeel van het IPO en is een platform waarin provincies de gezamenlijke ontwikkeling van informatieveiligheid vormgeven.
[2] In de Taskforce BID waren het Rijk, het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen vertegenwoordigd.

Sinds 2016 zet de provincie hiertoe wel stappen. Een ander verbeterpunt is de uitvoering van maatregelen om de informatieveiligheid te bevorderen. Het is bijvoorbeeld niet voor alle bedrijfsprocessen duidelijk welke informatieveiligheidsmaatregelen nodig zijn en de provincie heeft geen zicht of de maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd.

De centrale onderzoeksvraag is beantwoord aan de hand van vier deelvragen. Hieronder is antwoord gegeven op de deelvragen in de vorm van deelconclusies en een toelichting daarop. De deelvragen hebben betrekking op de volgende onderwerpen: sturing en verantwoordelijkheid, informatieveiligheidsbeleid, bewustwording van informatieveiligheid en verantwoording en toezicht. Daarbij zijn per onderwerp, indien nodig, aanbevelingen opgenomen.

Sturing & Verantwoordelijkheid

1. Heeft de provincie de sturing op en de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid goed verankerd?

Deelconclusie 1
Er is een aantal beslissingen genomen, waarmee invulling wordt gegeven aan de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid. Zo zijn rollen en verantwoordelijkheden in 2012 vastgesteld. De sturing op het tempo van de besluitvorming en uitvoering ten aanzien van informatieveiligheid kan wel beter. De implementatie van de rollen en verantwoordelijkheden is vertraagd. Hoewel de provincie desondanks veel zaken heeft opgepakt, behoeft de organisatorische verankering en planmatige aanpak van informatieveiligheid verbetering. Sinds begin 2016 zet de provincie stappen met het beleggen van rollen en de invulling van verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid.

Toelichting
De directie neemt beslissingen over onderwerpen op het gebied van informatieveiligheid, bijvoorbeeld over de verbetering van de bewustwording in de organisatie van het belang van informatieveiligheid. Er is wel verbetering mogelijk in de sturing op het tempo van de besluitvorming en de implementatie van de rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van informatieveiligheid. De rollen en verantwoordelijkheden zijn in 2012 vastgesteld, maar de implementatie ervan is vertraagd. De Centrale informatiebeveiligingsfunctionaris, die een centrale rol moet spelen in informatieveiligheid, is bijvoorbeeld nog niet aangesteld. Hoewel de provincie desondanks veel zaken op het gebied van informatieveiligheid heeft opgepakt, behoeft de organisatorische verankering en planmatige aanpak van informatieveiligheid verbetering, zodat alle taken op het gebied van informatieveiligheid volwaardig en structureel kunnen worden uitgevoerd.

De besluitvorming over een nieuw voorstel voor rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid, waarin ontwikkelingen binnen de organisatie zijn meegenomen, heeft lang geduurd. Het voorstel is in februari 2016 vastgesteld. De belangrijkste verandering is dat de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid wordt belegd over meer functies en dat er een duidelijke scheiding komt tussen kaderstelling, uitvoering en controle. Dit zal moeten leiden tot een goede organisatorische verankering van informatieveiligheid. Op dit moment (mei 2016) wordt het voorstel geïmplementeerd (bevinding 1 en 2).

Aanbeveling 1
Vraag GS om ervoor te zorgen dat er zo spoedig mogelijk volgens de rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid die in februari 2016 zijn vastgesteld wordt gewerkt.

Informatieveiligheidsbeleid

2. *Is het informatieveiligheidsbeleid in opzet, uitvoering én in resultaat adequaat?*
   a. *Heeft de provincie een informatieveiligheidsbeleid opgesteld dat voldoet aan de daaraan te stellen eisen?*
   b. *Voert de provincie de benodigde informatieveiligheidsmaatregelen uit?*
   c. *Is informatie in de praktijk voldoende beschermd tegen toegang door onbevoegden?*

Deelconclusie 2
Het informatieveiligheidsbeleid van de provincie voldoet in opzet aan de eisen. In 2016 dient een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid te worden vastgesteld. Het is niet goed te beoordelen of de provincie de benodigde informatieveiligheidsmaatregelen uitvoert, omdat de provincie de uitvoering van de informatieveiligheidsmaatregelen niet coördineert of registreert en niet voor alle bedrijfsprocessen heeft bepaald of een risicoanalyse nodig is. In deze provincie is geen test uitgevoerd of de informatie in de praktijk voldoende beschermd is.

Toelichting
Het informatieveiligheidsbeleid is in 2012 vastgesteld door GS en verwijst naar de Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging (IBI). In 2016 dient een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid te worden vastgesteld (bevinding 3).

In de IBI wordt onderscheid gemaakt tussen generieke en aanvullende informatieveiligheidsmaatregelen. Generieke maatregelen dienen altijd uitgevoerd te worden om aan het basisniveau voor informatieveiligheid te voldoen. Aanvullende maatregelen zijn alleen nodig als na een risicoanalyse blijkt dat een bepaald proces of systeem een hoger niveau van informatieveiligheid vraagt.

De provincie coördineert of registreert de uitvoering van de generieke informatieveiligheidsmaatregelen niet. Hierdoor heeft de provincie geen zicht of de generieke maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd (bevinding 4). De provincie heeft daarnaast niet voor alle bedrijfsprocessen bepaald of er een risicoanalyse nodig is. In plaats daarvan voert de provincie risicoanalyses uit in het geval van wijziging van een systeem óf voorafgaand aan de implementatie van een nieuw systeem. Hierdoor is niet voor alle bedrijfsprocessen duidelijk welke risico's kunnen optreden en welke informatieveiligheidsmaatregelen daarvoor nodig zijn. De provincie heeft wel het voornemen om in 2016 risicoanalyses uit te voeren op een aantal risicovolle processen (bevinding 5).

De Rekenkamer heeft de praktijktoets met betrekking tot informatieveiligheid in deze provincie niet uitgevoerd (onderzoeksvraag 2c), omdat de provincie zich in de beginfase van het onderzoek in een overgangsfase van de ene naar de andere leverancier van de kantoorautomatisering bevond. In een dergelijke kritieke periode, waarin het systeem substantiële veranderingen ondergaat, wordt het uitvoeren van een praktijktoets afgeraden (bevinding 6).

Aanbeveling 2
Vraag GS om ervoor te zorgen dat een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid in 2016 wordt vastgesteld.

Aanbeveling 3
Vraag GS te bewaken dat voor alle bedrijfsprocessen wordt bepaald of een risicoanalyse nodig is en dat deze risicoanalyses worden uitgevoerd, evenals de aanvullende maatregelen die daaruit voortkomen.

Bewustwording van informatieveiligheid

3. Heeft de provincie voldoende aandacht voor bewustwording op het gebied van informatieveiligheid?

Deelconclusie 3
De provincie heeft voldoende aandacht voor bewustwording van het belang van informatieveiligheid. De provincie heeft onafhankelijke onderzoeken laten verrichten die inzicht geven in de mate van bewustzijn van medewerkers van het belang van informatieveiligheid. De bevindingen van deze onderzoeken zijn gebruikt om het bewustzijn van medewerkers op het gebied van informatieveiligheid te vergroten. In 2015 was het bewustzijn van medewerkers verbeterd ten opzichte van 2013.

Toelichting
Technische maatregelen alleen zijn ontoereikend om informatieveiligheid te waarborgen. Ook het gedrag van mensen is daarbij van belang. Bijlagen van niet-bekende mailafzenders openen, onbekenden zonder toegangspas laten meelopen en het voeren van vertrouwelijke gesprekken in openbare ruimtes zijn voorbeelden van gedrag dat risico's oplevert voor de informatieveiligheid. Daarom is het van belang dat alle medewerkers zich bewust zijn van hun rol bij het bevorderen van de informatieveiligheid.

De provincie heeft hier voldoende aandacht aan besteed. In 2013 en 2015 heeft de provincie onafhankelijke *mystery guest*-onderzoeken laten verrichten. Het doel van de onderzoeken was het testen van de weerbaarheid van de organisatie tegen onbevoegden, die toegang probeerden te krijgen tot informatie van de provincie. De bevindingen zijn gebruikt om de bewustwording van medewerkers te vergroten, door inzicht te geven in hun eigen handelen ten aanzien van informatieveiligheid en hen bewust te maken van mogelijke risico's. Ook heeft de provincie documenten in de organisatie verspreid waarmee zij medewerkers bekendmaken met de verantwoordelijkheid die zij hebben in het dagelijks handelen op het gebied van informatieveiligheid (bevinding 7).

Het mystery guest-onderzoek van 2015 toonde aan dat het bewustzijn van medewerkers op het gebied van informatieveiligheid was verbeterd ten opzichte van 2013. Wel toont het onderzoek van 2015 een aantal verbeterpunten aan, die gelijkenissen vertonen met de bevindingen van 2013. Dit toont het belang van continue aandacht voor bewustwording op het gebied van informatieveiligheid aan. Ook in 2016 voert de provincie bewustwordingsactiviteiten uit (bevinding 7 en 9).

Verantwoording & Toezicht

4. Heeft de provincie het afleggen van verantwoording over en het houden van toezicht op informatieveiligheid goed geregeld?

Deelconclusie 4
De provincie heeft het houden van toezicht op informatieveiligheid goed geregeld. Er zijn diverse onafhankelijke onderzoeken uitgevoerd naar de stand van zaken van informatieveiligheid. De bevindingen zijn onder de aandacht gebracht van de directie en hebben tot vervolgacties geleid.

Ook heeft de provincie het afleggen van verantwoording over informatieveiligheid goed geregeld. Informatieveiligheid maakt onderdeel uit van de ambtelijke P&C-cyclus en sinds 2016 ook van de bestuurlijke P&C-cyclus. De provincie heeft tevens de zelfevaluatie over informatieveiligheid uitgevoerd.

Toelichting
De externe accountant heeft een toets uitgevoerd op informatieveiligheid in het kader van de jaarrekeningcontrole. De resultaten hiervan en de mystery guest-onderzoeken onderzoeken uit 2013 en 2015 zijn besproken door de directie en hebben tot vervolgacties geleid. Sinds begin 2014 heeft de provincie het voornemen om een ICT penetratietest te laten uitvoeren. Omdat de provincie zich in een overgangsfase van de ene naar de andere leverancier van de kantoorautomatisering bevond, was de uitvoering van de test uitgesteld. De test is in 2016 alsnog uitgevoerd (bevinding 9).

De provincie heeft het afleggen van verantwoording over informatieveiligheid goed geregeld. Informatieveiligheid is onderdeel van de ambtelijke P&C cyclus (aan het management). In 2016 is informatieveiligheid voor het eerst opgenomen in de Programmabegroting (de bestuurlijke P&C cyclus) (bevinding 8).

De provincie heeft in 2014 en 2015 de zelfevaluatie over informatieveiligheid uitgevoerd. De zelfevaluatie over 2015 is uitgebreider ingevuld dan de zelfevaluatie over 2014, waardoor het beter navolgbaar is waarop de scores op de verschillende informatieveiligheidsmaatregelen gebaseerd zijn. De bevindingen van de zelfevaluatie worden niet besproken met de directie. De maatregelen met de laagste scores van de zelfevaluatie zijn omgezet als speerpunt in het concernjaarplan. Voor de overige maatregelen is het niet goed navolgbaar óf en zo ja, welke acties de provincie op basis van de resultaten onderneemt (bevinding 10).

Reactie Gedeputeerde Staten

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Randstedelijke Rekenkamer
Mevrouw A.W.C. Hoenderdos-Metselaar
Teleportboulevard 110
1043 EJ Amsterdam

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
W. Kegel
AD/STAF

Doorkiesnummer +31235143679
kegelw@noord-holland.nl

Betreft: **Bestuurlijk wederhoor conceptnota van bevindingen Informatieveiligheid**

Verzenddatum

- 6 JULI 2016

Kenmerk
826783/826838

Uw kenmerk
2016/AH/067

Geachte mevrouw Hoenderdos-Metselaar,

Met uw brief van 17 juni stelt u ons college in de gelegenheid te reageren op de conclusies en aanbevelingen uit de concept bestuurlijke nota *´Informatieveiligheid´* waarin de resultaten beschreven staan van het onderzoek naar de vraag of de provincie Noord-Holland de informatieveiligheid voldoende heeft geborgd. Met deze brief reageren op uw conclusies en aanbevelingen.

Wij verwerken als provincie Noord-Holland veel informatie. In veel gevallen is informatie een eindproduct binnen onze dienstverlening. Wij hechten dan ook groot belang aan de betrouwbaarheid van onze informatie. Onze informatiebeveiliging richt zich daarom op de bescherming van informatie tegen dreigingen om een ongestoorde voortgang van bedrijfsactiviteiten te waarborgen en om risico's te minimaliseren.

Hoofdconclusie
De conclusie van de Rekenkamer luidt als volgt:
De provincie besteedt voldoende aandacht aan de bewustwording van het belang van informatieveiligheid binnen de organisatie. Ook heeft de provincie het toezicht op en de verantwoording over informatieveiligheid goed geregeld. Er is een aantal beslissingen genomen, waarmee invulling wordt gegeven aan de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid. Er is wel verbetering mogelijk in de sturing op het tempo van de implementatie van de rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van informatieveiligheid. Hoewel de provincie veel zaken heeft opgepakt, behoeft de organisatorische verankeringen de planmatige aanpak van informatieveiligheid verbetering. Sinds 2016 zet de provincie hiertoe wel stappen. Een ander verbeterpunt is de uitvoering van maatregelen om de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

informatieveiligheid te bevorderen. Het is bijvoorbeeld niet voor alle bedrijfsprocessen duidelijk welke informatieveiligheidsmaatregelen nodig zijn en de provincie heeft geen zicht of de maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd.

Wij zijn tevreden met de conclusie van de Rekenkamer dat toezicht op en verantwoording over informatieveiligheid op orde is. Over uw constatering dat het tempo van de implementatie van rollen en verantwoordelijkheden verbeterd kan worden, kunnen wij u melden dat wij een afweging hebben gemaakt tussen snelheid en zorgvuldigheid als het gaat om de inspanningen om informatieveiligheid organisatorisch te verankeren. Die inspanningen hangen nauw samen met de ontwikkelingen die wij in gang hebben gezet op het gebied van informatiebeleid in brede zin. Met de recente aanstelling van een Chief Information Officer (CIO) en het vaststellen van het concernbrede informatiebeleid zijn de juiste voorwaarden gecreëerd om de rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid stevig en duurzaam te verankeren.
U geeft tevens aan dat de uitvoering van maatregelen ter bevordering van de informatieveiligheid verbeterd kan worden. De belangrijkste argumenten voor deze conclusie, namelijk dat niet voor alle bedrijfsprocessen duidelijk is welke maatregelen nodig zijn en of deze daadwerkelijk zijn uitgevoerd, verdienen enige nuance. Om een zeker minimaal niveau van beveiliging te organiseren is een basisnormenkader vastgesteld: de Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging (IBI). Dit normenkader is op alle bedrijfsprocessen van toepassing. De vraag of vanwege de gevoeligheid van een proces *aanvullende* maatregelen nodig zijn wordt weliswaar wel gesteld, maar is inderdaad nog voor verbetering vatbaar. Dit punt wordt nadrukkelijk meegenomen in het te vernieuwen informatieveiligheidsbeleid. Daarin zal ook aandacht worden geschonken aan de wijze waarop de uitvoering van maatregelen wordt gecontroleerd. Wij willen echter benadrukken dat het uitvoeren van maatregelen niet alleen binnen de grenzen van onze eigen organisatie gebeurt, maar voor een groot deel ook bij leveranciers en ketenpartners. Controle op uitvoering zal dus maatwerk vereisen.

Aanbeveling 1
Vraag GS ervoor te zorgen dat er zo spoedig mogelijk volgens de rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid die in februari 2016 zijn vastgesteld wordt gewerkt.

Deze aanbeveling nemen wij over. Wij achten een duidelijke rolverdeling en heldere bevoegdheden een noodzakelijke voorwaarde voor een efficiënte en effectieve organisatie, ook op het gebied van informatieveiligheid. Het besluit waarin de rollen en

verantwoordelijkheden zijn gedefinieerd is het resultaat van een zorgvuldige afweging van belangen en ontwikkelingen. Momenteel wordt dit voorstel geïmplementeerd. Evaluatie van het gekozen model staat gepland voor begin 2018.

Aanbeveling 2
Vraag GS ervoor te zorgen dat een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid in 2016 wordt vastgesteld.

Deze aanbeveling nemen wij over. Het huidige informatiebeveiligingsbeleid stamt uit 2012 en zal dit jaar geactualiseerd worden. Wij hechten belang aan heldere en werkbare kaders. Informatieveiligheid is als fundament onder het Concerninformatieplan (CIP) dit jaar opnieuw stevig verankerd in een strategisch bedrijfsvoeringkader. Op ambtelijk niveau zal dit uitgewerkt worden in tactisch en operationeel informatieveiligheidsbeleid.

Aanbeveling 3
Vraag GS te bewaken dat voor alle bedrijfsprocessen wordt bepaald of een risicoanalyse nodig is en dat deze risicoanalyses worden uitgevoerd, evenals de aanvullende maatregelen die daaruit voortkomen.

Deze aanbeveling nemen wij over. Wij achten het van belang dat voor alle processen een adequaat beveiligingsniveau is vastgesteld, en dat de benodigde aanvullende beheersmaatregelen uitgevoerd worden. Momenteel geven wij hier invulling aan uw aanbeveling door via de Verbijzonderde Interne Controle (VIC) de processen die door de ambtelijke organisatie als risicovol worden beschouwd aan bovengenoemde eisen te toetsen. Inspanningen om ook de overige bedrijfsprocessen aan deze werkwijze te onderwerpen worden meegenomen in nieuwe beleidsplan.

We rekenen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris
H.M. Schartman

voorzitter
J.W. Remkes

NH0001

Nawoord Rekenkamer

De Rekenkamer dankt GS voor hun reactie. Wij zijn verheugd dat het college op een enkele nuancering na de conclusies deelt en alle aanbevelingen overneemt. De reactie van GS geeft geen aanleiding tot het maken van nadere opmerkingen.

De behandeling van het rapport in PS zien we met belangstelling tegemoet.

| 1 | Inleiding

1.1 Aanleiding

De overheid en informatieveiligheid

We leven in een informatiesamenleving. Dit betekent dat onze activiteiten meer en meer zijn georganiseerd in informatienetwerken, worden geconcentreerd rondom informatieverwerking en zijn gebaseerd op informatietechnologie.[3] Ook voor provincies geldt dat zij voor de uitvoering van hun primaire taken steeds meer afhankelijk zijn van informatiesystemen en informatiestromen. Digitale veiligheid neemt dan ook een steeds belangrijker positie in.[4] Overheden hebben hierin een maatschappelijke verantwoordelijkheid: burgers, bedrijven en overheidspartners moeten erop kunnen rekenen dat de informatievoorziening betrouwbaar is en dat zorgvuldig wordt omgegaan met gegevens. Een betrouwbare informatievoorziening is van essentieel belang voor het functioneren van de processen van de overheid.[5] Daarnaast kunnen inbreuken op digitale veiligheid leiden tot financiële en imagoschade.[6] Uit onderzoek blijkt echter dat de helft van alle digitale inbraakpogingen vaak pas na maanden wordt ontdekt.[7] Daarnaast toonden onder meer het DigiNotar-incident en Lektober (2011) en het Dorifel-virus (2012) aan dat de digitale omgeving van overheden een aantal kwetsbaarheden bevatte en de informatieveiligheid tekortschoot.[8] Mede naar aanleiding van bovenstaande ontwikkelingen zijn er verschillende initiatieven genomen om de informatieveiligheid van overheden te verbeteren. Deze initiatieven richten zich niet alleen op de digitale veiligheid, maar ook op de fysieke veiligheid en het gedrag van mensen ten aanzien van informatieveiligheid (zie Figuur 1).

Figuur 1 Bewustwordingscampagne iBewustzijn Overheid[9] (Bron: iBewustzijn Overheid, 2015)

[3] Castells (1996), The Information Age: Economy, Society, and Culture
[4] Onderzoeksraad voor de Veiligheid (2012), Het DigiNotarincident: waarom digitale veiligheid de bestuurstafel te weinig bereikt
[5] Cibo en IPO (2010), Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging
[6] Rekenkamer Den Haag (2014), Digitale Veiligheid
[7] FOX-IT (2015), www.fox-it.nl
[8] Onderzoeksraad voor de Veiligheid (2012), Het DigiNotarincident: waarom digitale veiligheid de bestuurstafel te weinig bereikt
[9] iBewustzijn Overheid is een ondersteuningsprogramma van het ministerie van BZK en de koepelorganisaties om bewuste omgang met informatie te stimuleren

Zo is in 2013 de Taskforce Bestuur en Informatieveiligheid Dienstverlening (BID) opgericht, waarin het Rijk, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen waren vertegenwoordigd. De Taskforce BID had als doel om het onderwerp informatieveiligheid gedurende twee jaar op de bestuurlijke agenda te zetten, om het bewustzijn van informatieveiligheid te vergroten. Ook was het doel om instrumenten te ontwikkelen om sturing op informatieveiligheid door bestuur en management mogelijk te maken.[10] Op 13 februari 2015 heeft de Taskforce BID haar coördinerende werkzaamheden beëindigd en zijn de betrokken (koepel)organisaties en het Ministerie van BZK zelf verder gegaan met de ontwikkeling van informatieveiligheid.

De provincies en informatieveiligheid

Reeds voor de oprichting van de Taskforce BID in 2013 richtten de provincies zich op het bevorderen van informatieveiligheid. Omdat provincies vergelijkbare werkprocessen hebben, streven zij onder het motto 'generiek waar het kan, specifiek waar het moet' zoveel mogelijk naar samenwerking op het terrein van informatieveiligheid.[11] Vanuit dit streven is het Centraal Informatiebeveiligingsoverleg (Cibo) opgericht, dat onderdeel is van het IPO. Het Cibo is een platform waarin provincies kennis en ervaring uitwisselen en de gezamenlijke ontwikkeling van informatieveiligheid vormgeven.[12] Elke provincie is vertegenwoordigd in het Cibo door een medewerker die werkzaam is op het gebied van informatieveiligheid. In 2010 heeft het Cibo, in samenwerking met het IPO, de Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging (IBI) opgesteld.[13] De IBI vormt het formele basisnormenkader voor provincies en bevat richtlijnen op het gebied van informatieveiligheid. Het doel is om provincies op een vergelijkbare manier te laten werken aan informatieveiligheid. De IBI geeft een standaard werkwijze waarmee per bedrijfsproces of informatiesysteem bepaald wordt welke beveiligingsmaatregelen getroffen moeten worden. Het principe van 'Verplichtende Zelfregulering' staat centraal. Dit betekent dat iedere provincie zelf verantwoordelijk is voor het informatieveiligheidsbeleid, met als stok achter de deur dat wanneer de informatieveiligheid onvoldoende wordt geïntegreerd in de bedrijfsvoering, verplichtingen op basis van (wettelijke) regelgeving zullen volgen.[14]

Om de informatieveiligheid van de provincies verder te optimaliseren en professionaliseren is het Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid opgesteld, dat eind 2014 is ondertekend door alle provincies afzonderlijk en op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau is vastgesteld.[15] Het convenant is een afsprakenkader waarmee provincies verantwoordelijkheid nemen voor het opstellen van informatieveiligheidsbeleid en het uitvoeren en handhaven ervan. Het is de bedoeling dat de provincies op deze manier één standaard ontwikkelen en behouden waardoor informatieveiligheid geen vrijblijvend proces is. Het convenant helpt op deze manier de verplichtende zelfregulering te realiseren. Als het convenant echter tot onvoldoende verbetering leidt, dan blijft het mogelijk dat het Rijk regelgeving opstelt.

Concrete aanleidingen voor het onderzoek door de Randstedelijke Rekenkamer

De ondertekening van het convenant (november 2014) en de beëindiging van de werkzaamheden van de Taskforce BID (februari 2015) zijn voor de Rekenkamer aanleiding geweest om de informatieveiligheid van de vier Randstedelijke provincies te onderzoeken. Het is relevant in hoeverre het convenant daadwerkelijk is ingebed in de bestuurlijke, organisatorische en technische processen van de provincies. Indien informatieveiligheid onvoldoende is gewaarborgd, kunnen er risico's ontstaan bij de uitvoering van provinciale taken en het functioneren van de organisatie. Een andere aanleiding is gevonden in een onderzoek van de Rekenkamer Den

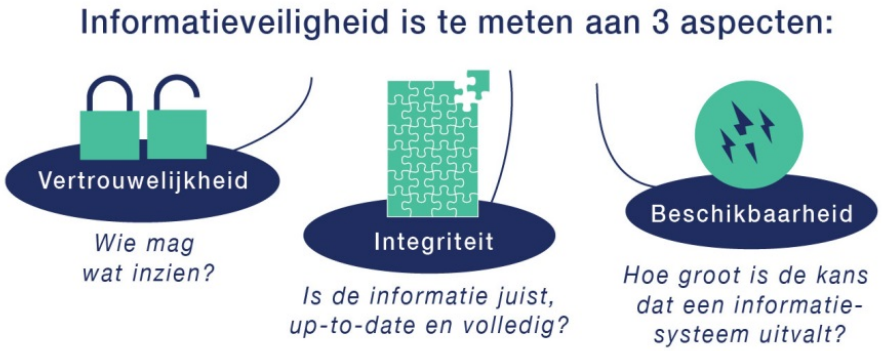
[10] Taskforce BID (2015), www.taskforcebid.nl
[11] Cibo en IPO (2014), Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid
[12] Cibo en IPO (2014), Agenda voor ontwikkeling informatieveiligheid provincies 2014
[13] Cibo en IPO (2010), Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging
[14] Cibo en IPO (2014), Agenda voor ontwikkeling informatieveiligheid provincies 2014
[15] Cibo en IPO (2014), Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid

Haag naar de digitale veiligheid van de ICT-infrastructuur en van privacygevoelige informatie bij de gemeente Den Haag in 2014.[16] De Rekenkamer Den Haag concludeerde dat het zicht en de grip op informatieveiligheid door de gemeenteraad onvoldoende was. De gemeentelijke website bleek veilig te zijn. Maar op het interne netwerk werden de nodige kwetsbaarheden in de veiligheid gevonden en het bleek mogelijk op verschillende manieren van buiten toegang tot het interne netwerk te verkrijgen. De Rekenkamer Den Haag deed de aanbeveling om meer bestuurlijke aandacht te geven aan digitale veiligheid en periodiek integrale testen uit te voeren.

1.2 Achtergrond

De begrippen ‘informatieveiligheid’ en ‘informatiebeveiliging’ worden vaak door elkaar gebruikt. Er is echter een verschil tussen beide begrippen: om informatieveiligheid (het doel) te waarborgen, wordt gebruik gemaakt van informatiebeveiliging (de maatregelen).[17] De Rekenkamer kiest voor de term ‘informatieveiligheid’, omdat deze term meer recht doet aan de breedte van het onderwerp dan de term ‘informatiebeveiliging’, die vaak wordt geassocieerd met ICT.

Informatieveiligheid richt zich op bescherming van informatie tegen dreigingen, met als doel om de continuïteit van bedrijfsactiviteiten te waarborgen.[18] Indien de informatieveiligheid onvoldoende is gewaarborgd, kunnen er risico’s ontstaan bij de uitvoering van provinciale taken en het functioneren van de organisatie. De maatregelen die genomen worden, moeten echter in verhouding staan tot de grootte van het risico. 100 procent veiligheid bestaat niet. Het doel van informatieveiligheid is daarom risico’s tot een voor de provincie vastgesteld acceptabel niveau terug te brengen.[19] Informatieveiligheid heeft betrekking op het behouden van de vertrouwelijkheid, integriteit en beschikbaarheid van informatie (zie Figuur 2).[20]



Figuur 2 Aspecten van informatieveiligheid

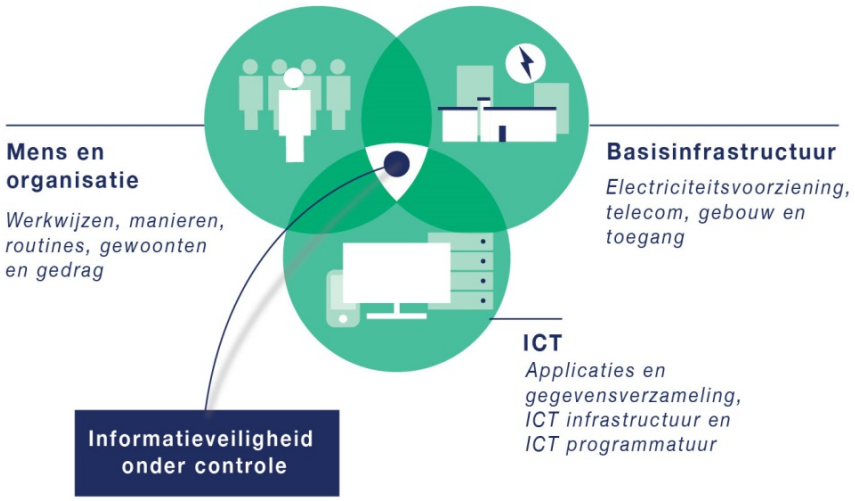
[16] Rekenkamer Den Haag (2014), Digitale Veiligheid
[17] Provincie Zuid-Holland (2014), Integraal veiligheidsbeleid provincie Zuid-Holland, Deel 2 Beleid Informatieveiligheid 2014-2018
[18] Cibo en IPO (2010), Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging en Provincie Noord-Holland (2012), Informatiebeveiligingsbeleid
[19] Taskforce BID (2015), www.taskforcebid.nl
[20] Cibo en IPO (2010), Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging, p. 4 (oorspronkelijke bron: NEN (2005), NEN-ISO/IEC-27001/27002) en Provincie Noord-Holland (2012), Informatiebeveiligingsbeleid

Tabel 1 geeft per aspect van informatieveiligheid kenmerken die zorgen voor een hogere mate van informatieveiligheid, welke bedreigingen er zijn indien niet aan de kenmerken wordt voldaan, met enkele voorbeelden daarbij.

Tabel 1 Informatieveiligheid: kenmerken, bedreigingen en voorbeelden[21]

	Aspecten		
	Vertrouwelijkheid	**Integriteit**	**Beschikbaarheid**
Kenmerk	Exclusiviteit	1. Correctheid 2. Volledigheid 3. Geldigheid 4. Authenticiteit 5. Onweerlegbaarheid	1. Tijdigheid 2. Continuïteit
Bedreiging	Onthulling Misbruik	1. Wijziging 2. Verwijdering/Toevoeging 3. Veroudering 4. Vervalsing 5. Verloochening	1. Vertraging 2. Uitval
Voorbeeld	Afluisteren van netwerk Hacking	1. Onrechtmatig wijzigen 2. Onrechtmatige verwijdering/Toevoeging 3. Gegevens niet up-to-date 4. Frauduleuze transactie 5. Ontkennen berichten te hebben verstuurd	1. Overbelasting infrastructuur 2. Defect in infrastructuur

Om de risico's op schending van de vertrouwelijkheid, integriteit en beschikbaarheid van informatie te verkleinen, zijn er drie verschillende aandachtsgebieden waarop kan worden gestuurd en waar maatregelen kunnen worden genomen (zie Figuur 3).[22]



Figuur 3 Aandachtsgebieden van informatieveiligheid

[21] Provincie Zuid-Holland (2014), Integraal veiligheidsbeleid. Deel 2 Beleid Informatieveiligheid 2014-2018, p.5
[22] Cibo en IPO (2010), Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging, p. 5

Tabel 2 geeft voor elk van de aandachtsgebieden een aantal voorbeelden weer van maatregelen die genomen kunnen worden om de verschillende aspecten van informatieveiligheid te verbeteren en te waarborgen.

Tabel 2 Informatieveiligheid: aspecten- en aandachtsgebiedenmatrix met voorbeelden van maatregelen

		Aspecten		
		Vertrouwelijkheid	**Integriteit**	**Beschikbaarheid**
Aandachtsgebieden	**Mens & Organisatie**	Creëren van bewustzijn Procedures (o.a. voorschriften voor wachtwoorden, uitloggen bij inactiviteit, etc.)	Creëren van bewustzijn Procedures (o.a. functiescheiding)	Creëren van bewustzijn Procedures (o.a. beleggen van verantwoordelijkheid voor bijv. back-up en uitwijksystemen)
	Basis-infrastructuur ICT	Toegangsbeveiliging gebouwen en ruimtes	Toegangsbeveiliging gebouwen en ruimtes	Noodstroomvoorziening
		Autorisatierechten	Autorisatierechten Logfiles bijhouden	Opstellen reserveapparatuur Installeren antivirusprogramma

1.3 Probleemstelling en onderzoeksvragen

De Randstedelijke Rekenkamer heeft voor dit onderzoek de volgende doel- en vraagstelling geformuleerd.

Doelstelling
Het doel van dit onderzoek is om inzichtelijk te maken of de informatieveiligheid van de provincie Noord-Holland voldoende is geborgd. Met de uitkomsten van het onderzoek wil de Rekenkamer handvatten bieden voor het verbeteren van de provinciale informatieveiligheid.

Centrale vraagstelling
Heeft de provincie Noord-Holland de informatieveiligheid voldoende geborgd?

Deze centrale vraagstelling wordt beantwoord aan de hand van een aantal onderzoeksvragen. Er zijn vier onderzoeksvragen, waarbij onderzoeksvraag 2 in drie delen is gesplitst.

1. Heeft de provincie de sturing op en de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid goed verankerd?
2. Is het informatieveiligheidsbeleid in opzet, uitvoering én in resultaat adequaat?
   a. Heeft de provincie een informatieveiligheidsbeleid opgesteld dat voldoet aan de daaraan te stellen eisen?
   b. Voert de provincie de benodigde[23] informatieveiligheidsmaatregelen uit?
   c. Is informatie in de praktijk voldoende beschermd tegen toegang door onbevoegden?[24]
3. Heeft de provincie voldoende aandacht voor bewustwording op het gebied van informatieveiligheid?
4. Heeft de provincie het afleggen van verantwoording over en het houden van toezicht op informatieveiligheid goed geregeld?

[23] 'Benodigd' betekent: 1. alle maatregelen uit de Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging die als generiek zijn gecategoriseerd. Deze maatregelen geven het basisniveau aan waaraan elke provincie moet voldoen; 2. alle aanvullende maatregelen die de individuele provincie zelf heeft geclassificeerd als 'nodig', op basis van risicoanalyses die de provincie zelf uitvoert.
[24] Deze deelvraag richt zich op het aspect vertrouwelijkheid binnen het aandachtsgebied ICT

Toelichting op de onderzoeksvragen

In de Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging (IBI) en het Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid, dat door alle provincies is ondertekend, staat het principe van verplichtende zelfregulering centraal. In een zelfregulerend besturingsmodel zijn vier kernaspecten te onderscheiden[25], waarop de onderzoeksvragen zijn gebaseerd. Deze worden hieronder kort toegelicht.

Het eerste kernaspect is **'sturing en verantwoordelijkheid'**. Naast de ICT infrastructuur horen zaken als toegangsbeveiliging, personeel en beleid tot het werkgebied van informatieveiligheid. Hierdoor kan informatieveiligheid niet de verantwoordelijkheid zijn van één directie of afdeling. Het is daarom van belang dat de provincie de sturing op en verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid goed heeft verankerd.

Het tweede kernaspect is **'beleid en normenkader'**. De IBI is het vastgestelde basisnormenkader voor provincies, op basis waarvan de provincies een eigen informatieveiligheidsbeleid formuleren. Het tweede kernaspect is in drie onderzoeksvragen gesplitst en richt zich op de 'opzet' (2a), de 'uitvoering' (2b) en het 'resultaat' (2c) van het informatieveiligheidsbeleid. Vraag 2a gaat na of de provincie een informatieveiligheidsbeleid heeft geformuleerd, dat is gebaseerd op de IBI en daaruit volgende eisen. Vraag 2b richt zich vervolgens op de concretisering en uitvoering van de benodigde maatregelen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen generieke en aanvullende maatregelen.[26] Dit zegt echter nog niets over de daadwerkelijke veiligheid van informatie: bieden de genomen maatregelen voldoende waarborgen tegen oneigenlijke toegang tot systemen en bestanden? Vraag 2c betreft daarom een toets op het resultaat van het informatieveiligheidsbeleid en de uitvoering van de maatregelen daarvoor. Hieruit zal blijken of aanpassingen in het informatieveiligheidsbeleid en/of maatregelen nodig zijn.

Het derde kernaspect is **'bewustwording, kennis en coördinatie'**. Door aandacht te besteden aan leren, stimuleren en kennisdelen wordt de bewustwording van bestuur, management en medewerkers met betrekking tot informatieveiligheid vergroot. Bij de derde onderzoeksvraag wordt nagegaan of de provincie voldoende aandacht besteedt aan bewustwording op het gebied van informatieveiligheid.

Het laatste kernaspect is **'verantwoording en toezicht'**. Dit kernaspect omvat het verankeren van informatieveiligheid in de reguliere planning en control cyclus, het periodiek uitvoeren van onafhankelijke onderzoeken en zelfevaluaties. De laatste onderzoeksvraag gaat na of de provincie het afleggen van verantwoording en het houden van toezicht op informatieveiligheid goed heeft geregeld.

Aangezien de onderzoeksvragen zijn gebaseerd op deze vier kernaspecten, steunt ook het beoordelingskader hier in belangrijke mate op. Het beoordelingskader komt aan de orde in paragraaf 1.6. In de volgende twee paragrafen gaan we achtereenvolgens in op de afbakening (paragraaf 1.4) en de wijze waarop de onderzoeksvragen zijn beantwoord (paragraaf 1.5).

[25] Cibo en IPO (2014), Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid

[26] Benodigde maatregelen zijn: 1. de generieke maatregelen uit de IBI, 2. aanvullende maatregelen die de provincie zelf heeft geclassificeerd als 'nodig', op basis van een eigen risicoanalyse van de provincie

1.4 Afbakening

In paragraaf 1.2 kwam naar voren dat informatieveiligheid een breed en complex begrip is. Informatieveiligheid heeft betrekking op het behouden van de aspecten vertrouwelijkheid, integriteit en beschikbaarheid van informatie. Daarnaast kunnen maatregelen worden genomen op de aandachtsgebieden mens & organisatie, basisinfrastructuur en ICT, om de informatieveiligheid te vergroten.

Om het onderzoek in de juiste context te plaatsen zijn de volgende zaken, in het kader van de afbakening, van belang:

- Dit onderzoek richt zich op alle aspecten en aandachtsgebieden van informatieveiligheid. Uitzondering hierop vormt onderzoeksvraag 2c. Deze onderzoeksvraag, bestaande uit een toets van de daadwerkelijke informatieveiligheid, richt zich met name op het aspect van vertrouwelijkheid binnen het aandachtsgebied ICT.
- Het onderzoeksobject is de provincie. Hiermee wordt bedoeld dat aan de provincie verbonden partijen niet tot de reikwijdte van het onderzoek behoren. Vanzelfsprekend kan de provincie bij verbonden partijen wel een eindverantwoordelijkheid hebben, ook op het gebied van de informatieveiligheid.
- Het verzamelen van de gegevens waarop dit onderzoek is gebaseerd, heeft in de periode oktober 2015 – maart 2016 plaatsgevonden. De bevindingen geven derhalve de situatie van dat moment weer, tenzij anders wordt aangegeven.

1.5 Werkwijze

Deze paragraaf beschrijft op welke wijze de onderzoeksvragen zijn beantwoord. Het onderzoek is in de vier Randstedelijke provincies – Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland – uitgevoerd. Voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen zijn interviews gehouden met vertegenwoordigers van de ambtelijke organisatie en relevante documenten bestudeerd.

Voor de beantwoording van vraag 1 is o.a. nagegaan hoe GS en het management sturing geven aan informatieveiligheid. Daarnaast is gekeken of en in welke documenten verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden zijn toegekend aan de verschillende functies binnen de organisatie én of de verantwoordelijkheden in de praktijk zijn ingevuld. Voor vraag 2 is allereerst het beleidskader informatieveiligheid geanalyseerd (2a). Voor vraag 2b is o.a. nagegaan of de provincie de generieke maatregelen monitort, risicoanalyses heeft uitgevoerd en aanvullende maatregelen heeft geselecteerd. Voor het beantwoorden van onderzoeksvraag 2c zijn de technische waarborgen voor het beschermen van informatie voor toegang door onbevoegden door een externe partij onderzocht. Deze onderzoeksvraag wordt voor de provincie Noord-Holland overigens niet beantwoord. De reden daarvoor wordt in paragraaf 3.3 toegelicht. Voor de beantwoording van vraag 3 is onderzocht welke activiteiten worden ondernomen om bewustwording van informatieveiligheid te bevorderen. Voor de beantwoording van vraag 4 is bekeken of informatieveiligheid is opgenomen in de P&C-documenten en of een onafhankelijke toets en zelfevaluatie zijn uitgevoerd.

1.6 Beoordelingskader

De Rekenkamer hanteert voor het maken van haar bevindingen een beoordelingskader (zie Tabel 3). Het beoordelingskader is gebaseerd op de volgende bronnen:

- Cibo en IPO (2010), Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging
- Cibo en IPO (2014), Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid

De Rekenkamer heeft het beoordelingskader tijdens het opstellen van de onderzoeksopzet met ambtelijke vertegenwoordigers van de vier provincies besproken. Op basis van deze besprekingen is een aantal aanpassingen gedaan om beter aan te sluiten bij het vakgebied. Vervolgens is het beoordelingskader vastgesteld en naar de ambtelijke vertegenwoordigers gezonden.

Tabel 3 Beoordelingskader

Onderzoeksvragen en criteria		**Bron**
VRAAG 1: Heeft de provincie de *sturing* op en de *verantwoordelijkheid* voor informatieveiligheid goed verankerd?		**Convenant IRI, sept. 2014**
Criterium 1a (H2, par. 2.1)	De provincie heeft informatieveiligheid als onderdeel van de portefeuille van een lid van GS belegd.	Convenant IRI (A.)
Criterium 1b (H2, par. 2.1)	Het bestuur (GS) en het management van de provincie zijn zich bewust van de risico's die de provincie loopt op het gebied van informatieveiligheid en hun rol en verantwoordelijkheid daarin.	Convenant IRI (A.)
Criterium 2 (H2, par. 2.2)	Er is een duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling voor informatieveiligheid binnen de organisatie.	IBI A.6.1
VRAAG 2A: Heeft de provincie een informatieveiligheidsbeleid opgesteld dat voldoet aan de gestelde eisen?		
Criterium 3 (H3, par. 3.1)	De provincie heeft (1) een beleidskader informatieveiligheid, dat (2) is vastgesteld op directieniveau (bedrijfsvoering, provinciesecretaris), (3) maximaal 4 jaar oud is, (4) verwijst naar het informatiebeleidsplan en (5) de IBI als uitgangspunt heeft.	(1) IBI A.5.1.1 (2) IBI A.6.1.1 (3) IBI A.5.1.1 (4) IBI A.5.1.1 (5) Convenant IRI (B.)
VRAAG 2B: Voert de provincie de benodigde informatieveiligheidsmaatregelen uit?		
Criterium 4 (H3, par. 3.2)	De provincie heeft de *generieke* maatregelen uit de IBI: (1) geconcretiseerd en (2) monitort de uitvoering ervan.	Convenant IRI (B.) IBI, p. 15 en Bijlage B
Criterium 5a (H3, par. 3.2)	De provincie heeft risicoanalyses uitgevoerd en op basis daarvan afgewogen welke *aanvullende* maatregelen zij dient te nemen om de informatieveiligheid te verbeteren.	Convenant IRI (A.) IBI
Criterium 5b (H3, par. 3.2)	De provincie controleert de uitvoering van de *aanvullende* maatregelen die zij, op basis van de risicoanalyse en -afweging, nodig vindt om te nemen.	IBI Provinciaal beleid
VRAAG 2C: Is informatie in de praktijk voldoende beschermd tegen toegang door onbevoegden?		
Criterium 6 (H3, par. 3.3)	De provincie doorstaat de specifieke test.	
VRAAG 3: Heeft de provincie voldoende aandacht voor bewustwording op het gebied van informatieveiligheid?		**Convenant IRI, sept. 2014**
Criterium 7a (H4)	Bestuur, management/medewerkers, ingehuurd personeel en externe gebruikers zijn bekendgemaakt met de verantwoordelijkheid die zij hebben in hun dagelijks handelen, op het gebied van informatieveiligheid.	IBI A.8.1.1 IBI A.8.1.3
Criterium 7b (H4)	De provincie voert periodiek een bewustwordingsprogramma uit met als doel alle medewerkers te informeren, alsook het op peil houden van kennis en vaardigheden op het gebied van informatieveiligheid.	Convenant IRI, sept. 2014

VRAAG 4: Heeft de provincie het afleggen van *verantwoording* en het houden van *toezicht* op informatieveiligheid goed geregeld?		Convenant IRI, sept. 2014
Criterium 8 (H5, par. 5.1)	De provincie heeft informatieveiligheid verankerd in de reguliere planning & control cyclus en geeft in het jaarverslag inzicht in de status van informatieveiligheid.	Convenant IRI, sept. 2014
Criterium 9 (H5, par. 5.2)	De provincie laat periodiek een onafhankelijke toets uitvoeren op de informatieveiligheid.	Convenant IRI, sept. 2014
Criterium 10 (H5, par. 5.3)	De provincie voert een zelfevaluatie uit.	Convenant IRI, sept. 2014

1.7 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 gaan we in op de wijze waarop de sturing op en verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid binnen de provincie zijn verankerd. Vervolgens worden in Hoofdstuk 3 achtereenvolgens het informatieveiligheidsbeleid in opzet, uitvoering en het resultaat ervan beschouwd. Het centrale onderwerp van Hoofdstuk 4 is de aandacht voor bewustwording van informatieveiligheid. Hoofdstuk 5 gaat vervolgens in op de wijze waarop het afleggen van verantwoording over en het houden van toezicht op informatieveiligheid is geregeld.

| 2 | Sturing & Verantwoordelijkheid

In dit hoofdstuk wordt nagegaan of de provincie de sturing op en verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid goed heeft verankerd. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de bestuurlijke verankering, het risicobewustzijn van bestuur en management en de verantwoordelijkheidsverdeling van informatieveiligheid binnen de provincie.

2.1 Betrokkenheid van GS en management bij informatieveiligheid

Criterium 1a
De provincie heeft informatieveiligheid als onderdeel van de portefeuille van een lid van GS belegd.

Toelichting op het criterium
Bij informatieveiligheid gaat het niet alleen om ICT, maar ook om de basisinfrastructuur en mens & organisatie. Informatieveiligheid is daarom een breed en complex onderwerp, met een organisatiebreed karakter. Informatieveiligheid kan daarnaast een politiek-bestuurlijke impact hebben, wanneer gevoelige informatie bijvoorbeeld in verkeerde handen valt of informatie onjuist of niet beschikbaar is. Om deze redenen kan informatieveiligheid niet alleen de verantwoordelijkheid van de ambtelijke organisatie zijn, maar is het van belang dat informatieveiligheid bestuurlijk is belegd. Om de veiligheid van informatie te borgen, hebben de provincies in het Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid daarom afgesproken dat zij informatieveiligheid bestuurlijk beleggen binnen de provincie. Aan de hand van dit criterium wordt nagegaan of informatieveiligheid onderdeel uitmaakt van de portefeuille van een lid van GS.

Criterium 1b
Het bestuur (GS) en het management van de provincie zijn zich bewust van de risico's die de provincie loopt op het gebied van informatieveiligheid en hun rol en verantwoordelijkheid daarin.

Toelichting op het criterium
Het bestuurlijk beleggen van informatieveiligheid alleen is niet voldoende. Het is ook van belang dat GS en het management[27] in de praktijk invulling geven aan deze verantwoordelijkheid. In het convenant hebben de provincies met elkaar afgesproken dat het bestuur en het management van iedere provincie zich bewust moeten zijn van de risico's die de provincie loopt en hun rol en verantwoordelijkheid daarin. GS en het management moeten daarom regelmatig worden geïnformeerd over de stand van zaken op het gebied van informatieveiligheid. Daarnaast is het van belang dat het management actief om informatie vraagt aan de ambtelijke organisatie en op cruciale onderdelen besluiten neemt ten aanzien van informatieveiligheid.

[27] Onder het management verstaat de Rekenkamer de bovenste twee lagen van het organogram: de algemene directie en de leidinggevenden van de organisatie-eenheden daaronder. De provincie duidt de twee bovenste lagen van het organogram echter doorgaans aan als 'de directie'. De Rekenkamer hanteert daarom in het vervolg de term directie in plaats van management.

Bevinding 1

Informatieveiligheid is belegd bij de gedeputeerde met onder andere ICT en personeel en organisatie in de portefeuille. De gedeputeerde wordt periodiek geïnformeerd over informatieveiligheid. De directie geeft in de praktijk invulling aan haar verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid door beslissingen te nemen over onderwerpen op het gebied van informatieveiligheid. De directie heeft de rollen en verantwoordelijkheden in 2012 vastgesteld, maar de implementatie ervan is vertraagd. De besluitvorming over een nieuw voorstel voor rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid, waarin ontwikkelingen binnen de organisatie zijn meegenomen, heeft lang geduurd. In februari 2016 heeft de directie dit voorstel vastgesteld. Op dit moment (mei 2016) wordt het voorstel geïmplementeerd.

Toelichting op de bevinding

In onderstaande paragrafen wordt achtereenvolgens ingegaan op de betrokkenheid van GS en de directie bij informatieveiligheid.

2.1.1 Betrokkenheid van GS bij informatieveiligheid

Portefeuilleverdeling

GS hebben het informatieveiligheidsbeleid van de provincie in de vergadering van 17 juli 2012 vastgesteld.[28] Eind 2014 hebben GS de Commissaris van de Koning gemachtigd om het Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid te ondertekenen.[29] GS hebben het convenant voor akkoord verklaard bij behandeling van de agenda van het IPO tijdens de vergadering van 11 november 2014.[30] Informatieveiligheid is sinds mei 2015 ondergebracht bij de gedeputeerde met onder andere ICT en Personeel en organisatie in de portefeuille.[31]

Informatievoorziening aan GS

De gedeputeerde wordt in een periodiek stafoverleg geïnformeerd over zaken met betrekking tot informatieveiligheid.[32] Het gaat hierbij vooral om het informeren en het afleggen van verantwoording en niet zozeer om het geven van sturing.[33] Er zijn geen periodieke schriftelijke rapportages aan GS specifiek over informatieveiligheid. Er wordt ad hoc gerapporteerd over informatieveiligheid. Daarnaast maakt informatieveiligheid onderdeel uit van een aantal reguliere rapportages, zoals de Concernmanagementrapportage en de IT managementletter.[34] Deze rapportages worden besproken met de gedeputeerde.[35]

2.1.2 Betrokkenheid van de directie bij informatieveiligheid

Verantwoordelijkheden van de directie

In het informatieveiligheidsbeleid is vastgelegd dat de algemeen directeur eindverantwoordelijk is voor de informatieveiligheid van de provincie. In het document staat beschreven dat de algemeen directeur onder andere verantwoordelijk is voor het bepalen van de risicobereidheid van de provincie, het beschikbaar stellen van

[28] Provincie Noord-Holland (2012), Openbare besluitenlijst van de vergadering van gedeputeerde staten van Noord-Holland, 17 juli 2012
[29] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 3 november 2015
[30] Provincie Noord-Holland, e-mail, 26 oktober 2015
[31] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 3 november 2015
[32] Provincie Noord-Holland, bestuurlijk interview, 28 april 2016
[33] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 3 november 2015
[34] Provincie Noord-Holland (2014), Doorwerking IT Management Letter 2013, 1 november; Provincie Noord-Holland (2014), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage, periode 1, 2 en 3; Provincie Noord-Holland (2015), Concernmanagementrapportages, viermaandsrapportage, periode 1 en 2
[35] Provincie Noord-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 27 mei 2016

middelen en het maken van afspraken met directeuren over de uitvoering van het informatieveiligheidsbeleid en het toezicht daarop. In het informatieveiligheidsbeleid is tevens vastgelegd dat directeuren binnen hun directie verantwoordelijk zijn voor informatieveiligheid. Zij zijn bijvoorbeeld verantwoordelijk voor het bepalen van de beveiligingsbehoefte binnen de eigen directie, het uitvoeren van risicoanalyses en het nemen van besluiten over de risicobereidheid voor de bedrijfsvoering. De directie Concernzaken[36] heeft daarnaast een aanvullende verantwoordelijkheid met betrekking tot de levering van generieke beveiligingsdiensten aan de andere bedrijfsonderdelen.[37]

Informatievoorziening aan de directie
Er is geen periodiek overleg waarin de directie wordt geïnformeerd over zaken rondom informatieveiligheid. Indien nodig agenderen de Kwartiermaker informatieveiligheid en/of zijn leidinggevende het onderwerp bij de algemeen directeur. Dit gebeurt doorgaans op initiatief van de Kwartiermaker en/of zijn leidinggevende. Er zijn geen periodieke schriftelijke rapportages aan de directie specifiek over informatieveiligheid. Er wordt ad hoc gerapporteerd over informatieveiligheid. Zoals beschreven in voorgaande paragraaf, maakt informatieveiligheid daarnaast onderdeel uit van een aantal reguliere rapportages, zoals de Concernmanagementrapportage en de IT managementletter. Deze rapportages worden besproken met de directie.[38]

Sturing in de praktijk
In de praktijk geeft de directie invulling aan haar (eind)verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid door beslissingen te nemen over onderwerpen die spelen op het gebied van informatieveiligheid. Voorbeelden hiervan zijn beslissingen met betrekking tot het uitvoeren van een ICT penetratietest, een phishingmail-actie om de bewustwording van medewerkers te vergroten (zie hoofdstuk 4) en beslissingen met betrekking tot het proces rondom de Meldplicht datalekken die op 1 januari 2016 in werking is getreden.[39] De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat sturing op informatieveiligheid door de directie voornamelijk indirect plaatsvindt.[40]

In 2012 heeft de directie een besluit genomen over de inrichting van de organisatie op het gebied van informatieveiligheid. De implementatie van dit besluit heeft echter vertraging opgelopen; in de periode 2012-2015 is weinig voortgang geboekt. Begin 2016 heeft de directie een nieuw voorstel voor rollen en verantwoordelijkheden vastgesteld, waarin ontwikkelingen binnen de organisatie zijn meegenomen. Ook is gestart met de implementatie ervan. Dit wordt in onderstaande alinea's nader toegelicht. Achtereenvolgens wordt ingegaan op 1) de rollen en verantwoordelijkheden zoals vastgesteld in 2012 en 2) de implementatie ervan in de periode 2012-2016.

<u>Rollen en verantwoordelijkheden volgens het informatieveiligheidsbeleid (2012)</u>
In 2012 heeft de directie het informatieveiligheidsbeleid vastgesteld.[41] Het beleid biedt onder andere de kaders voor de inrichting van de organisatie op het gebied van informatieveiligheid. De rollen en verantwoordelijkheden zijn nader uitgewerkt in het document Inrichten beveiligingsorganisatie[42] (hierna: inrichtingsplan), dat de directie tegelijkertijd met het informatieveiligheidsbeleid heeft vastgesteld.[43] Het inrichtingsplan beschrijft de verantwoordelijkheden van alle functionarissen op het gebied van informatieveiligheid, waaronder die van de

[36] Tot 1 januari 2016 was dit de directie Middelen
[37] Provincie Noord-Holland (2012), Informatiebeveiligingsbeleid
[38] Provincie Noord-Holland, reactie feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[39] Provincie Noord-Holland, zes e-mails, 3 juni 2016
[40] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 16 december 2015
[41] Provincie Noord-Holland (2012), Nota directie, betreft: informatiebeveiligingsbeleid, 28 juni
[42] Provincie Noord-Holland (2012), Inrichten beveiligingsorganisatie
[43] Provincie Noord-Holland (2012), Nota directie, betreft: informatiebeveiligingsbeleid, 28 juni

algemeen directeur, directeuren van de organisatie-eenheden, Concern control en medewerkers in het algemeen. Volgens het plan hebben proceseigenaren (lijnmanagers) een primaire rol in informatieveiligheid: "*de manager is de enige die verantwoord kan beslissen over de mogelijk tegenstrijdige belangen tussen informatiebeveiliging, efficiency in de procesvoering, kosten en baten en gebruiksvriendelijkheid van informatiesystemen*".[44] Het inrichtingsplan beschrijft daarnaast twee functionarissen die er tot dat moment niet waren:

- *Kwartiermaker informatieveiligheid:* deze functionaris is de centrale spil in de opstartfase van informatieveiligheid. De Kwartiermaker moet de weg banen voor de Centrale informatiebeveiligings-functionaris, waarbij de positionering van deze functionaris in de organisatie moet worden bepaald. Ook is de Kwartiermaker verantwoordelijk voor het tot stand brengen van de beveiligingsorganisatie.
- *Centrale informatiebeveiligingsfunctionaris*: deze functionaris is de centrale spil in de operationele fase van informatieveiligheid, met een onafhankelijke – nog te bepalen – positie binnen de organisatie. Deze functionaris is gedelegeerd verantwoordelijk voor de coördinatie van taken op het gebied van informatieveiligheid.[45]

Implementatie van de rollen en verantwoordelijkheden 2012-2016

De implementatie van de rollen en verantwoordelijkheden met betrekking tot informatieveiligheid is echter vertraagd. De Centrale informatiebeveiligingsfunctionaris, die een centrale rol moet gaan spelen in informatieveiligheid, is bijvoorbeeld nog niet aangesteld. Tot die tijd ligt die rol bij de Kwartiermaker informatieveiligheid, die in 2013 is aangesteld bij Concern control (dit wordt nader toegelicht in paragraaf 2.2).

De Kwartiermaker heeft in 2014 op basis van het inrichtingsplan een voorstel voor het inrichten van de beveiligingsorganisatie geschreven. De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat de directie dit voorstel destijds heeft afgewezen, onder andere omdat het voorstel volgens de directie niet goed aansloot op ontwikkelingen binnen de organisatie. Volgens de ambtelijke organisatie is er om die reden een nieuw voorstel gemaakt, waarin de volgende ontwikkelingen zijn meegenomen:[46]

- *Het traject van de Houtskoolschetsen*: in de houtskoolschetsen van de provincie is kaderstelling op het gebied van bedrijfsvoering – waar informatieveiligheid onderdeel van uitmaakt – een primaire verantwoordelijkheid geworden van de directie Concernzaken. In het informatieveiligheidsbeleid en inrichtingsplan uit 2012 werd uitgegaan van directe sturing door de algemeen directeur. In het kader van de houtskoolschetsen wordt een aantal bevoegdheden op het gebied van informatieveiligheid gedelegeerd aan de directeur Concernzaken.
- *De ontwikkeling van informatiemanagement en het informatiebeleid*: informatieveiligheid is één van de pijlers van het informatiebeleid. Het informatiebeleid was in 2012 echter nog niet opgesteld. Gezien de overlap moet informatieveiligheid langs dezelfde lijnen georganiseerd worden als informatiemanagement. Dit betekent dat de informatiemanager en de Chief Information Officer (CIO) in het nieuwe voorstel een coördinerende rol hebben op het gebied van informatieveiligheid. In het inrichtingsplan uit 2012 hadden zij geen rol.[47]

De directie heeft het aangepaste voorstel uiteindelijk in februari 2016 vastgesteld.[48] Op dit moment (mei 2016) wordt het voorstel geïmplementeerd.[49] Volgens de ambtelijke organisatie lag het voorstel er al enige tijd, maar heeft de besluitvorming erover vertraging opgelopen vanwege de samenhang met besluitvorming over het

[44] Provincie Noord-Holland (2012), Inrichten beveiligingsorganisatie, p. 5
[45] Provincie Noord-Holland (2012), Inrichten beveiligingsorganisatie en Provincie Noord-Holland (2012), Nota directie, betreft: informatiebeveiligingsbeleid, 28 juni
[46] Provincie Noord-Holland, e-mail, 5 februari 2016 en Provincie Noord-Holland (2016), Nota directie, betreft: governance informatiebeveiliging, 4 februari
[47] Provincie Noord-Holland (2016), Nota directie, betreft: governance informatiebeveiliging, 4 februari en Provincie Noord-Holland, e-mail, 5 februari 2016
[48] Provincie Noord-Holland (2012), Nota directie, betreft: governance informatiebeveiliging, 4 februari 2016
[49] Provincie Noord-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 27 mei 2016

informatiebeleid.[50] De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat het opstellen van en de besluitvorming over het informatiebeleid dusdanig vertraging heeft opgelopen, dat de directie het voorstel voor de rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid uiteindelijk afzonderlijk heeft vastgesteld. In het feitelijk wederhoor heeft de provincie aangegeven dat het informatiebeleid in mei 2016 alsnog is vastgesteld door de directie.[51] Het voorstel voor de rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid wordt nader toegelicht in paragraaf 2.2.

Meldplicht datalekken

In het kader van de Meldplicht datalekken, die op 1 januari 2016 in werking is getreden, waren de verantwoordelijkheden in maart 2016 nog niet vastgesteld.[52] Deze meldplicht is onderdeel van de Wet bescherming persoonsgegevens.[53] Het gaat bij een datalek om toegang tot, of vernietiging, wijziging of vrijkomen van persoonsgegevens, zonder dat dit de bedoeling is van de organisatie. Voorbeelden van een datalek zijn een kwijtgeraakte USB-stick met persoonsgegevens of een inbraak in een databestand door een hacker.[54] De meldplicht houdt in dat organisaties een datalek binnen 72 uur moeten melden bij de Autoriteit Persoonsgegevens.[55] In sommige gevallen moet het datalek ook gemeld worden aan degenen van wie de persoonsgegevens zijn gelekt. De meldplicht geldt voor alle organisaties die persoonsgegevens verwerken. Indien het datalek niet op tijd wordt gemeld, riskeert de organisatie een boete die kan oplopen tot 820.000 euro per overtreding.[56]

De provincie is in 2015 een project gestart om te inventariseren welke stappen zij moet ondernemen om aan de Meldplicht datalekken te voldoen.[57] De directeur Concernzaken is opdrachtgever van het project.[58] Acties die de provincie moet ondernemen zijn bijvoorbeeld het opstellen van een meldingsprotocol voor datalekken, het in kaart brengen welke persoonsgegevens de provincie verwerkt en welke externe partijen in opdracht van de provincie persoonsgegevens verwerken en het aanpassen van het sjabloon voor de bewerkersovereenkomst met externe partijen. In deze overeenkomst moet worden vastgelegd wat de taken, verantwoordelijkheden en verplichtingen zijn van de externe partij met betrekking tot de meldplicht.[59] Ook moet de provincie een functionaris gegevensbescherming aanstellen. Deze functionaris beheert het meldpunt datalekken, voert het contact over (mogelijke) datalekken met de Autoriteit Persoonsgegevens en is binnen de organisatie het aanspreekpunt voor het melden en registreren van datalekken. Uit een voortgangsrapportage (januari 2016) blijkt dat het meldingsprotocol is opgesteld en dat voor een groot deel is geïnventariseerd welke persoonsgegevens de provincie en partijen in opdracht van de provincie verwerken. Uit de rapportage blijkt dat het sjabloon voor de bewerkersovereenkomst nog niet is aangepast.[60] In het feitelijk wederhoor (mei 2016) heeft de provincie aangegeven dat een aantal, maar nog niet alle overeenkomsten inmiddels zijn aangepast.[61] Daarnaast blijkt uit

[50] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 16 december 2015
[51] Provincie Noord-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[52] Provincie Noord-Holland (2016), Implementatie meldplicht datalekken, voortgangsrapportage periode 1 september 2015 tot en met 15 januari 2016
[53] Eerste Kamer der Staten-Generaal (2016), www.eerstekamer.nl
[54] Autoriteit Persoonsgegevens (2015), www.autoriteitpersoonsgegevens.nl
[55] Voorheen het College Bescherming Persoonsgegevens (CBP)
[56] Justitia.nl (2015), www.justitia.nl
[57] Provincie Noord-Holland (2015), Memo aan Stuurgroep I&I, betreft: wijziging Wet bescherming persoonsgegevens en Provincie Noord-Holland (2015), Plan van aanpak meldplicht datalekken, 2 november
[58] Provincie Noord-Holland (2016), Implementatie meldplicht datalekken, voortgangsrapportage periode 1 september 2015 tot en met 15 januari 2016
[59] Provincie Noord-Holland (2015), Plan van aanpak meldplicht datalekken, 2 november
[60] Provincie Noord-Holland (2016), Implementatie meldplicht datalekken, voortgangsrapportage periode 1 september 2015 tot en met 15 januari 2016
[61] Provincie Noord-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 27 mei 2016

de rapportage dat de functionaris gegevensbescherming nog niet aangesteld.[62] De directeur Concernzaken moet op dit moment (maart 2016) nog een besluit nemen over de positionering van deze functionaris.[63]

2.2 Verantwoordelijkheidsverdeling binnen de organisatie

Criterium 2

Er is een duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling voor informatieveiligheid binnen de organisatie.

Toelichting op het criterium

Om informatieveiligheid organisatorisch goed te verankeren, is het van belang dat er een duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling is binnen de organisatie. Zo beschrijft de IBI dat alle verantwoordelijkheden, taken en bevoegdheden voor informatieveiligheid expliciet moeten zijn toegekend aan bestaande functies binnen de organisatie en dat de eindcoördinatie op één plek en in één functie binnen de organisatie is belegd. Omdat informatieveiligheid betrekking heeft op verschillende aandachtsgebieden (mens & organisatie, basisinfrastructuur, ICT), is het daarnaast van belang dat meerdere disciplines betrokken zijn bij informatieveiligheid. Van belang is ook dat de verantwoordelijkheden goed zijn verdeeld, er geen overlap is of gaten vallen waarover onduidelijkheid kan ontstaan en dat de uitvoerende/operationele en de controlerende rol van elkaar gescheiden zijn.

Bevinding 2

De directie heeft de rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van informatieveiligheid in 2012 vastgesteld, maar de implementatie ervan is vertraagd. In de periode 2012-2015 is weinig voortgang geboekt. Zo is de Centrale informatiebeveiligingsfunctionaris – de centrale spil in de operationele fase van informatieveiligheid – nog niet aangesteld. Tot die tijd vervult de Kwartiermaker informatieveiligheid deze rol. De provincie heeft aangegeven dat de mate waarin proceseigenaren invulling geven aan hun verantwoordelijkheid in informatieveiligheid, varieert.

In februari 2016 heeft de directie een aangepast voorstel voor rollen en verantwoordelijkheden vastgesteld. De belangrijkste verandering is dat de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid wordt belegd over meer functies en er een duidelijke scheiding komt tussen kaderstelling, uitvoering en controle. Op dit moment (mei 2016) wordt het voorstel geïmplementeerd.

Toelichting op de bevinding

In deze paragraaf wordt allereerst de huidige verdeling van rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid toegelicht. Vervolgens wordt ingegaan op het nieuwe voorstel voor de verantwoordelijkheidsverdeling, dat op 4 februari 2016 door de directie is vastgesteld.[64]

2.2.1 Verantwoordelijkheidsverdeling in de praktijk

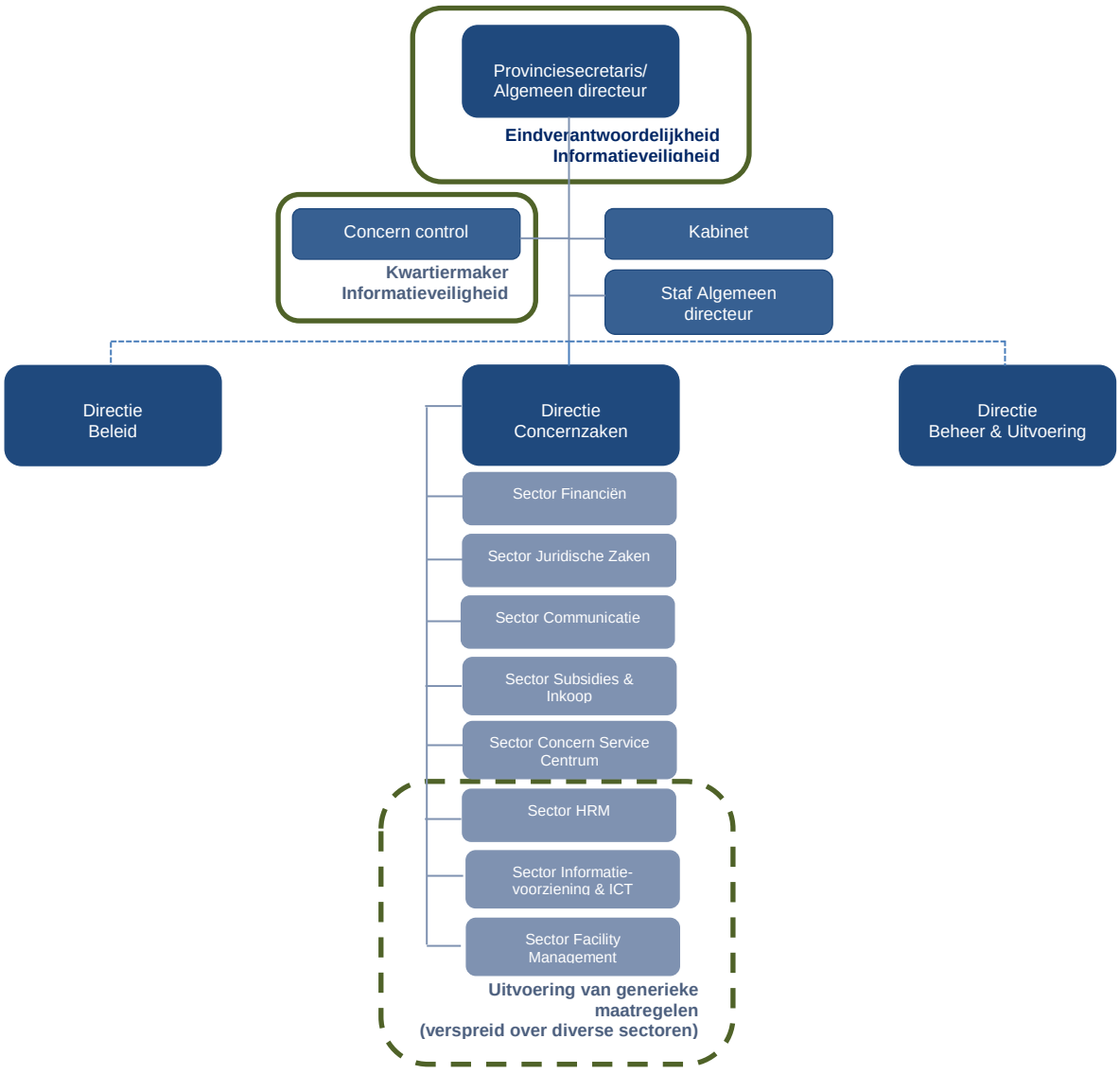
In voorgaande paragraaf is beschreven dat de directie in 2012 het informatieveiligheidsbeleid en het document Inrichten beveiligingsorganisatie (inrichtingsplan) heeft vastgesteld, waarin de rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van informatieveiligheid zijn uitgewerkt. In de paragraaf kwam echter ook naar voren dat de implementatie ervan is vertraagd. Deze paragraaf gaat in op de rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van

[62] Provincie Noord-Holland (2016), Implementatie meldplicht datalekken, voortgangsrapportage periode 1 september 2015 tot en met 15 januari 2016

[63] Provincie Noord-Holland (2016), Implementatie meldplicht datalekken, voortgangsrapportage periode 1 september 2015 tot en met 15 januari 2016 en Provincie Noord-Holland, e-mail, 16 maart 2016

[64] Provincie Noord-Holland (2016), Nota directie, betreft: governance informatiebeveiliging, 4 februari

informatieveiligheid in de huidige praktijk. De verantwoordelijkheden van de directie zijn in voorgaande paragraaf aan de orde gekomen. In deze paragraaf komen respectievelijk de Kwartiermaker informatieveiligheid, de verantwoordelijkheden voor de uitvoering van generieke maatregelen en de rol van de organisatie aan de orde. Figuur 4 geeft weer waar de verantwoordelijkheden zijn belegd binnen de organisatie.



Figuur 4 Verantwoordelijkheden met betrekking tot informatieveiligheid in de huidige praktijk (tot maart 2016)

Kwartiermaker informatieveiligheid

De provincie heeft in 2013 een Kwartiermaker informatieveiligheid aangesteld. De Kwartiermaker was verantwoordelijk voor het tot stand brengen van de beveiligingsorganisatie volgens het inrichtingsplan.[65] Het betrof een tijdelijke functie, belegd bij Concern control.[66] In voorgaande paragraaf kwam echter naar voren dat de implementatie van het inrichtingsplan is vertraagd, de Centrale informatiebeveiligingsfunctionaris nog niet is

[65] Provincie Noord-Holland (2012), Inrichten beveiligingsorganisatie
[66] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 3 november 2015

aangesteld en de Kwartiermaker deze rol tot die tijd vervult. Uit gesprekken met de ambtelijke organisatie blijkt dat de Kwartiermaker daardoor meer taken heeft opgepakt dan waar hij volgens zijn functieomschrijving verantwoordelijk voor is.[67] Daarbij heeft hij onvoldoende tijd (8-20 uur per week) om alle taken op het gebied van informatieveiligheid volwaardig uit te voeren.

Sinds 2013 is de Kwartiermaker het centrale aanspreekpunt voor informatieveiligheid en richt zich op de volgende aspecten:

- het uitvoeren, coördineren en controleren van acties en maatregelen op het gebied van informatieveiligheid;
- het zorgen voor definitieve belegging van informatieveiligheid binnen de organisatie;
- het versterken van de bewustwording van medewerkers op het gebied van informatieveiligheid;
- het onderhouden van het beleid en de baseline via deelname aan het Cibo.

De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat informatieveiligheid in de huidige praktijk teveel leunt op één functie.[68] Bovendien voert de Kwartiermaker zowel uitvoerende, coördinerende als controlerende taken uit. Met de implementatie van het nieuwe voorstel voor de verantwoordelijkheidsverdeling komt hier verandering in: de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid wordt belegd over meer functies en er komt een duidelijke scheiding tussen kaderstelling, uitvoering en controle. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 2.2.2.

Uitvoering van generieke maatregelen met betrekking tot informatieveiligheid

De provincie heeft het merendeel van de kantoorautomatisering uitbesteed aan een externe leverancier. Voor de uitvoering van het gros van de ICT-gerelateerde maatregelen betekent dit dat deze maatregelen niet door de provincie, maar door de externe leverancier worden uitgevoerd. Deze leverancier wordt aangestuurd door de sector Informatievoorziening & ICT.[69] Daarnaast voert de provincie zelf een aantal maatregelen met betrekking tot informatieveiligheid uit. Dit betreffen maatregelen op het gebied van mens & organisatie, basisinfrastructuur en het resterende deel van de ICT-gerelateerde maatregelen. De uitvoering van deze maatregelen vindt verspreid over verschillende sectoren van de directie Concernzaken plaats. Zo voert de sector Informatievoorziening & ICT het resterende deel van de ICT-gerelateerde maatregelen uit, de sector HRM maatregelen op het gebied van mens & organisatie en de sector Facility Management maatregelen gericht op de basisinfrastructuur.[70] De Rekenkamer heeft niet onderzocht of de maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd.[71]

Rol van proceseigenaren in informatieveiligheid

Volgens het inrichtingsplan uit 2012 hebben proceseigenaren (lijnmanagers) een centrale rol in informatieveiligheid. De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat de mate waarin proceseigenaren invulling geven aan deze verantwoordelijkheid varieert: een aantal proceseigenaren is zich bewust van zijn of haar verantwoordelijkheid ten aanzien van informatieveiligheid en geeft daar actief invulling aan. Er zijn ook proceseigenaren die zich nog niet volledig bewust zijn van het belang van informatieveiligheid en hun verantwoordelijkheid daarin.[72] Eén van de geïnterviewden geeft aan dat dit komt doordat de implementatie van het inrichtingsplan vertraging heeft opgelopen, waardoor de verantwoordelijkheden met betrekking tot informatieveiligheid niet voor iedereen helder zijn.[73] Dat niet alle proceseigenaren actief invulling geven aan hun verantwoordelijkheid ten aanzien van informatieveiligheid blijkt bijvoorbeeld uit de constatering dat ICT-adviseurs

[67] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 16 december 2015
[68] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 3 november 2015
[69] Provincie Noord-Holland, ambtelijke interviews, 3 november en 7 december 2015
[70] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 16 december 2015
[71] Provincie Noord-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[72] Provincie Noord-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[73] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 7 december 2015

van de directie Concernzaken doorgaans het initiatief nemen om Business Impact Analyses (BIA's) uit te voeren.[74] Volgens het model van integraal management dat de provincie hanteert, is dat de verantwoordelijkheid van de proceseigenaar (zie paragraaf 3.2).

Om proceseigenaren te faciliteren in het geven van invulling aan hun verantwoordelijkheid in informatieveiligheid, krijgen zij ondersteuning van medewerkers met expertise op het gebied van informatieveiligheid, zoals ICT-adviseurs. De CIO en de Centrale Informatiebeveiligingsfunctionaris – die op dit moment wordt geworven – zullen hier tevens een rol in gaan krijgen.[75]

2.2.2 Verantwoordelijkheidsverdeling volgens het nieuwe voorstel

Zoals beschreven in paragraaf 2.1, heeft de directie op 4 februari 2016 een aangepast voorstel voor de rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid vastgesteld. In dit voorstel is een duidelijke scheiding gemaakt tussen kaderstelling, uitvoering en controle ten aanzien van informatieveiligheid. Er zijn tevens financiële middelen beschikbaar gesteld.[76] Op dit moment (mei 2016) worden de rollen en verantwoordelijkheden geïmplementeerd.[77] In deze paragraaf worden de voorgestelde rollen en verantwoordelijkheden kort beschreven.

(Eind)verantwoordelijkheid informatieveiligheid

In het informatieveiligheidsbeleid en inrichtingsplan uit 2012 werd uitgegaan van directe sturing door de algemeen directeur.[78] Eén van de ontwikkelingen die de provincie in het kader van de Houtskoolschetsen heeft doorgemaakt, is dat kaderstelling op het gebied van bedrijfsvoering een primaire verantwoordelijkheid is geworden van de directie Concernzaken. Voor informatieveiligheid betekent dit dat een aantal bevoegdheden op het gebied van informatieveiligheid wordt gemandateerd aan de directeur Concernzaken. De algemeen directeur blijft eindverantwoordelijk voor informatieveiligheid.[79]

Chief Information Officer (CIO) en informatiemanagers

In het kader van de ontwikkeling van informatiemanagement heeft de provincie per 1 februari 2016 een CIO aangesteld.[80] Ook is de positionering van informatiemanagers verstevigd. Gezien de overlap tussen informatieveiligheid en informatiemanagement, wordt informatieveiligheid langs dezelfde lijnen georganiseerd als informatiemanagement. De coördinerende taken op het gebied van informatieveiligheid worden ondergebracht in een zogeheten CIO office. De CIO – die direct onder de directeur Concernzaken valt – is verantwoordelijk voor de beleidsdoelstellingen op het gebied van informatiemanagement en informatieveiligheid.[81]

Centrale en decentrale informatiebeveiligingsfunctionaris

Er wordt een Centrale informatiebeveiligingsfunctionaris aangesteld, die een coördinerende en faciliterende rol heeft ten aanzien van informatieveiligheid.[82] De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat deze functionaris op

[74] Provincie Noord-Holland, ambtelijke interviews, 3 november en 7 en 22 december 2015
[75] Provincie Noord-Holland, e-mail, 3 juni 2016
[76] Provincie Noord-Holland (2016), Nota directie, betreft: governance informatiebeveiliging, 4 februari
[77] Provincie Noord-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[78] Provincie Noord-Holland (2012), Informatiebeveiligingsbeleid en Provincie Noord-Holland (2012), Inrichten beveiligingsorganisatie
[79] Provincie Noord-Holland (2016), Nota directie, betreft: governance informatiebeveiliging, 4 februari en Provincie Noord-Holland, e-mail, 5 februari 2016
[80] Provincie Noord-Holland, bestuurlijk interview, 28 april 2016
[81] Provincie Noord-Holland (2016), Nota directie, betreft: governance informatiebeveiliging, 4 februari
[82] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 16 december 2015 en Provincie Noord-Holland (2016), Nota directie, betreft: governance informatiebeveiliging, 4 februari

dit moment (juni 2016) wordt geworven.[83] De Kwartiermaker informatieveiligheid zal te zijner tijd zijn beleids- en uitvoerende taken overdragen aan deze coördinator.[84] Daarnaast wordt binnen elke directie de rol van Decentrale informatiebeveiligingsfunctionaris belegd. Deze functionaris initieert en coördineert informatieveiligheid vanuit de directies en bewaakt de algemene beleidslijnen ten aanzien van informatieveiligheid. De Centrale informatiebeveiligingsfunctionaris wordt gepositioneerd binnen het CIO office. De Decentrale informatiebeveiligingsfunctionarissen blijven op hun huidige positie in de directies.

Sectoren binnen de directie Concernzaken
De sectoren binnen de directie Concernzaken zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de generieke maatregelen.

Rol van de organisatie
In het kader van integraal management zijn proceseigenaren (lijnmanagers) verantwoordelijk voor de informatieveiligheid van hun proces. Dit betekent dat directies en sectoren verantwoordelijk zijn voor uitvoerende activiteiten, zoals het uitvoeren van risicoanalyses en het bepalen van maatregelen. Daarnaast is de hele organisatie verantwoordelijk voor de uitvoering van het beleid.

Concern control
Concern control is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de kaders voor informatieveiligheid en de toetsing van de effectiviteit van de maatregelen en het beleid. Zo is Concern control verantwoordelijk voor het plannen en (laten) uitvoeren van audits, het controleren van de uitvoering van maatregelen en het uitvoeren van voortgangscontroles op beveiligingsplannen.[85]

[83] Provincie Noord-Holland, e-mail, 3 juni 2016
[84] Provincie Noord-Holland, e-mail, 29 april 2016
[85] Provincie Noord-Holland (2016), Nota directie, betreft: governance informatiebeveiliging, 4 februari

| 3 | Informatieveiligheidsbeleid

Provincies hebben in 2010 de Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging (IBI) opgesteld. Dit is het basisnormenkader voor provincies, dat aangeeft wat het basisniveau is van informatieveiligheid waaraan de provincies minimaal willen voldoen. In dit hoofdstuk wordt nagegaan of het informatieveiligheidsbeleid van de provincie in opzet, uitvoering én in resultaat adequaat is.

Paragraaf 3.1 gaat na of de provincie een in opzet adequaat informatieveiligheidsbeleid heeft geformuleerd, dat de IBI als uitgangspunt heeft. Paragraaf 3.2 richt zich op de uitvoering van het beleid en de benodigde informatieveiligheidsmaatregelen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen generieke maatregelen die voor elke provincie gelden en aanvullende maatregelen, die de provincie heeft geselecteerd op basis van de eigen risicoanalyse en –afweging. Paragraaf 3.3, tot slot, heeft tot doel om de vraag te beantwoorden of de genomen maatregelen voldoende waarborgen bieden tegen oneigenlijke toegang tot systemen en bestanden. Deze paragraaf betreft een technische test die toetst of een specifiek deel van de informatieveiligheid in de praktijk ook daadwerkelijk op orde is. Deze onderzoeksvraag is voor de provincie Noord-Holland echter niet in het onderzoek betrokken. Dit wordt in paragraaf 3.3 nader toegelicht.

3.1 Informatieveiligheidsbeleid in opzet

Criterium 3
De provincie heeft (1) een beleidskader informatieveiligheid, dat (2) is vastgesteld op directieniveau (bedrijfsvoering, provinciesecretaris), (3) maximaal 4 jaar oud is, (4) verwijst naar het informatiebeleidsplan en (5) de IBI als uitgangspunt heeft.

Toelichting op het criterium
Dit criterium is heel feitelijk en komt direct voort uit het convenant (zie paragraaf 1.1) en de IBI. Het is van belang dat het informatieveiligheidsbeleid op directieniveau is vastgesteld, zodat het management zich bewust is van zijn verantwoordelijkheid en sturing kan geven aan informatieveiligheid. Informatieveiligheid kan niet los worden gezien van het totale informatiebeleid; vandaar dat het beleidskader informatieveiligheid dient te verwijzen naar het informatiebeleidsplan van de provincie. In de IBI en de daaraan ten grondslag liggende ISO 27001 (2005) norm zijn de eisen ten aanzien van de informatieveiligheid geformuleerd. Het is daarom van belang dat het informatieveiligheidsbeleid van de provincie de IBI als uitgangspunt heeft.

Bevinding 3
Het informatieveiligheidsbeleid is in 2012 vastgesteld door de directie en GS en ter kennisname aangeboden aan PS. In het document is aangegeven dat het informatieveiligheidsbeleid samenhangt met het (destijds nog op te stellen) informatiebeleid. Het informatiebeleid is echter pas in mei 2016 vastgesteld. Het informatieveiligheidsbeleid verwijst naar de IBI. De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat in 2016 een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid zal worden vastgesteld.

Toelichting op de bevinding

Het informatieveiligheidsbeleid[86] is vastgesteld door de directie in de vergadering van 28 juni 2012.[87] GS hebben het beleid daarna vastgesteld in de vergadering van 17 juli 2012.[88] Op 21 december 2012 is het document vervolgens ter kennisname aangeboden aan PS.[89] Eén van de aanleidingen voor het opstellen van het informatieveiligheidsbeleid was een nulmeting van informatieveiligheid, uitgevoerd door Concern control in 2011. Uit deze nulmeting kwam naar voren dat een integraal informatieveiligheidsbeleid met een duidelijke positie binnen de organisatie en een samenhangende set aan beveiligingsmaatregelen ontbrak.[90]

Het doel van het informatieveiligheidsbeleid is als volgt geformuleerd: *"…het vaststellen van de organisatie en het proces voor informatiebeveiliging binnen de provincie Noord-Holland*."[91] De provincie hanteert een brede definitie van informatieveiligheid: "*Het is een zaak voor de hele organisatie en vereist maatregelen op het gebied van techniek, processen, procedures en gedrag*."[92]

Het informatieveiligheidsbeleid biedt op hoofdlijnen de kaders voor de inrichting van de organisatie van informatieveiligheid. Dit is nader uitgewerkt in het document Inrichten beveiligingsorganisatie[93], dat is vastgesteld door de directie (zie Figuur 5).[94] De inrichting van de organisatie van informatieveiligheid is besproken in hoofdstuk 2. Ook beschrijft het informatieveiligheidsbeleid richtlijnen voor de beheersing van informatieveiligheid. Hierbij worden de processen met betrekking tot informatieveiligheid, beveiligingsincidenten en calamiteitenmanagement geschetst. De processen met betrekking tot de uitvoering van generieke maatregelen, Business Impact Analyses en aanvullende maatregelen zijn uitgewerkt in het document Beleidsimplementatie acties en professionaliteitsstappen[95], dat tevens is vastgesteld door de directie. Deze processen worden in paragraaf 3.2 toegelicht.

Figuur 5 **Het informatieveiligheidsbeleid is uitgewerkt in 1) Inrichten beveiligingsorganisatie[96] en 2) Beleidsimplementatie acties en professionaliteitsstappen[97]**

[86] Provincie Noord-Holland (2012), Informatiebeveiligingsbeleid
[87] Provincie Noord-Holland (2012), Nota directie, betreft: informatiebeveiligingsbeleid, 28 juni
[88] Provincie Noord-Holland (2012), Openbare besluitenlijst van de vergadering van gedeputeerde staten van Noord-Holland, 17 juli 2012
[89] Provincie Noord-Holland (2012), Brief van GS aan PS, betreft: informatiebeveiligingsbeleid, 21 december
[90] Provincie Noord-Holland (2011), Onderzoeksrapport Nulmeting Informatiebeveiliging
[91] Provincie Noord-Holland (2012), Informatiebeveiligingsbeleid, p. 3
[92] Provincie Noord-Holland (2012), Informatiebeveiligingsbeleid, p. 4
[93] Provincie Noord-Holland (2012), Inrichten beveiligingsorganisatie
[94] Provincie Noord-Holland (2012), Nota directie, betreft: informatiebeveiligingsbeleid, 28 juni
[95] Provincie Noord-Holland (2012), Beleidsimplementatie acties en professionaliteitsstappen
[96] Provincie Noord-Holland (2012), Inrichten beveiligingsorganisatie
[97] Provincie Noord-Holland (2012), Beleidsimplementatie actie en professionaliteitsstappen

In het informatieveiligheidsbeleid is beschreven dat het informatieveiligheidsbeleid samenhangt met het informatiebeleid. Het informatiebeleid was destijds (2012) echter nog niet opgesteld. In het feitelijk wederhoor heeft de provincie aangegeven dat het informatiebeleid uiteindelijk in mei 2016 is vastgesteld.[98] Het informatieveiligheidsbeleid verwijst naar de IBI: in het informatieveiligheidsbeleid staat beschreven dat de provincie beschikt over een standaard beveiligingsniveau, dat (mede) is gebaseerd op de IBI.[99]

Het informatieveiligheidsbeleid dient elke vier jaar te worden vastgesteld. De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat in 2016 een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid zal worden vastgesteld. In het Cibo zijn de provincies bezig met het opstellen van een nieuwe IBI voor informatieveiligheid. Volgens de huidige planning zal deze in 2016 van kracht worden.[100] De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat zij de intentie heeft om de veranderingen ten aanzien van de nieuwe IBI te verwerken in het opnieuw vast te stellen informatieveiligheidsbeleid.[101]

3.2 De uitvoering van informatieveiligheidsmaatregelen

3.2.1 Uitvoering van generieke maatregelen

Criterium 4
De provincie heeft de generieke maatregelen uit de IBI (1) geconcretiseerd en (2) monitort de uitvoering ervan

Toelichting op het criterium
Zoals eerder is aangegeven, zijn in de IBI de eisen ten aanzien van informatieveiligheid geformuleerd. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen generieke en aanvullende maatregelen. Generieke maatregelen zijn maatregelen die het basisniveau van beschikbaarheid, integriteit of vertrouwelijkheid aangeven. Met andere woorden, deze maatregelen dienen áltijd genomen te worden. In de IBI zijn de generieke en aanvullende maatregelen ingedeeld in elf verschillende categorieën, die betrekking hebben op de aandachtsgebieden mens & organisatie, basisinfrastructuur en ICT. Deze categorieën zijn toegelicht in Tabel 4.

De provincies hebben in het convenant afgesproken dat zij alle generieke maatregelen uit de IBI uitvoeren. De maatregelen uit de IBI zijn echter dusdanig breed geformuleerd, waardoor niet is na te gaan of de maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd. De maatregelen kunnen worden gezien als richtlijnen, waaraan een nadere invulling moet worden gegeven voordat ze kunnen worden uitgevoerd. De Rekenkamer is daarom nagegaan of de provincie de generieke maatregelen zelf heeft geconcretiseerd. Daarnaast is de Rekenkamer nagegaan of de provincie de uitvoering ervan monitort.

[98] Provincie Noord-Holland, reactie feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[99] Provincie Noord-Holland (2012), Informatiebeveiligingsbeleid
[100] Provincie Noord-Holland, e-mail, 16 februari 2016
[101] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 16 december 2015

Tabel 4 De elf categorieën waarin de generieke en aanvullende maatregelen zijn ingedeeld

	Categorie	Voorbeeld
1	Beveiligingsbeleid	Het beleid moet onder meer gebaseerd zijn op ISO-normen voor informatiebeveiliging.
2	Organisatie van informatiebeveiliging	De eigenaar van elk proces (bijvoorbeeld subsidieverlening) moet verantwoordelijk zijn voor het niveau van informatieveiligheid van zijn proces.
3	Beheer van bedrijfsmiddelen	Er zijn regels voor het verantwoord gebruik van internet, e-mail, social media opgesteld.
4	Beveiliging van personeel	Alle nieuwe en bestaande medewerkers (ook tijdelijke en ingehuurde krachten) moeten bekend zijn gemaakt met bijvoorbeeld de regels voor verantwoord gebruik van internet.
5	Fysieke beveiliging en beveiliging van de omgeving	Alleen bevoegd personeel heeft toegang tot bepaalde ruimten. Dat kan het provinciegebouw zijn, maar bijvoorbeeld ook serverruimten.
6	Beheer van communicatie- en bedieningsprocessen	Onder andere het installeren van antivirusprogramma's, het maken van back-ups en afspraken over het gebruik van USB-sticks.
7	Toegangsbeveiliging	Dit gaat over digitale toegangsbeveiliging, zoals wachtwoordbeleid en procedures die erop toezien dat alleen de juiste personen op bepaalde applicaties (zoals een financieel administratiesysteem) kunnen inloggen.
8	Verwerving, ontwikkeling en onderhoud van informatiesystemen	In eisen aan nieuwe informatiesystemen moeten ook beveiligingseisen worden opgenomen.
9	Beheer van informatiebeveiligingsincidenten	Zorgen dat goed en snel actie op informatiebeveiligingsincidenten wordt ondernomen. Ook moet over beveiligingsincidenten worden gerapporteerd aan management.
10	Bedrijfscontinuïteitsbeheer	Plannen opstellen met maatregelen om te zorgen dat belangrijke informatiesystemen bij grote storingen tijdig weer werken.
11	Naleving	Dit betreft onder meer naleving van de privacywetgeving.

Bevinding 4

De provincie heeft het merendeel van de kantoorautomatisering uitbesteed aan een externe leverancier. Dit betekent dat een groot aantal ICT-gerelateerde generieke maatregelen door deze leverancier wordt uitgevoerd. De provincie controleert niet of de leverancier de maatregelen daadwerkelijk uitvoert. In de aanbestedingseisen heeft de provincie opgenomen dat de leverancier in het bezit moet zijn van een geldig ISO 27001 certificaat. Met het bezit van dit certificaat gaat de provincie ervan uit dat de leverancier de maatregelen uitvoert. Na de opdrachtverstrekking controleert de provincie niet of de leverancier in bezit blijft van een geldig certificaat. Sinds 2016 voert de provincie overleg met de leverancier over de uitvoering van de generieke maatregelen.

De provincie voert de overige generieke maatregelen zelf uit, verspreid over diverse sectoren van de directie Concernzaken. Volgens de ambtelijke organisatie hebben de sectoren zelf een nadere concretisering van de generieke maatregelen gemaakt. De provincie heeft geen registratiesysteem waarin de uitvoering van de maatregelen wordt bijgehouden. De stand van zaken van de uitvoering wordt bijgehouden in de interprovinciale monitoringtool van het Cibo. Dit betreft een inschatting en geen controle of de maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd. Hierdoor heeft de provincie volgens de Rekenkamer geen zicht of de maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd.

Toelichting op de bevinding

Onderstaande toelichting gaat achtereenvolgens in op de generieke maatregelen die worden uitgevoerd door een externe leverancier en de generieke maatregelen die de provincie zelf uitvoert.

Generieke maatregelen uitgevoerd door externe leverancier

De provincie heeft het merendeel van de kantoorautomatisering uitbesteed aan een externe leverancier. Voor de uitvoering van het gros van de ICT-gerelateerde generieke maatregelen betekent dit dat deze maatregelen niet door de provincie, maar door de externe leverancier worden uitgevoerd. De leverancier wordt aangestuurd door de sector Informatievoorziening & ICT van de provincie. In het najaar van 2015 bevond de provincie zich in een overgangsfase naar een andere leverancier.[102] Desgevraagd heeft de ambtelijke organisatie aangegeven dat de eindverantwoordelijkheid voor informatieveiligheid nog altijd bij de provincie ligt: *"het doen is uitbesteed, het denken niet"*.[103]

De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat in de aanbestedingseisen is opgenomen dat de externe leverancier in het bezit moet zijn van een ISO 27001 certificaat.[104] Dit is hetzelfde normenkader waarop de IBI is gebaseerd.[105] Met het bezit van dit certificaat gaat de provincie ervan uit dat de leverancier de generieke maatregelen uit de IBI uitvoert.[106] Het ISO certificaat is voor een bepaalde periode geldig, maar de provincie controleert niet of de leverancier ná de opdrachtverstrekking in het bezit blijft van een geldig certificaat.[107]

In 2012 heeft de provincie in samenwerking met een externe partij een inschatting gemaakt van de uitvoering van de generieke maatregelen. Hierbij is ingeschat:

- of de maatregel is gedefinieerd;
- in welke mate de maatregel is geïmplementeerd;
- of de maatregel wordt gemonitord.

Op basis van de bevindingen zijn aanbevelingen opgesteld, die de directie heeft vastgesteld.[108] Eén van de aanbevelingen was om goede afspraken te maken met externe leveranciers en toe te zien op de naleving van deze afspraken.

De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat de provincie nog niet heeft gecontroleerd of de externe leverancier de generieke maatregelen daadwerkelijk heeft uitgevoerd.[109] Dit geldt zowel voor de huidige als de voorgaande leverancier. De huidige leverancier heeft in het najaar van 2015 wel voor alle maatregelen uit de ISO 27001 een inschatting gemaakt wie voor de uitvoering van welke generieke maatregel verantwoordelijk is: de leverancier, de provincie of gezamenlijk. Ook heeft de leverancier een inschatting gemaakt van de stand van zaken van de uitvoering van de maatregelen waar de leverancier zelf verantwoordelijk voor is.[110] De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat zij de intentie heeft om deze inschatting te bespreken met de leverancier en

[102] Provincie Noord-Holland, ambtelijke interviews, 3 november en 7 december 2015
[103] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 7 december 2015
[104] Provincie Noord-Holland, ambtelijke interviews, 3 november en 7 en 22 december 2015
[105] Cibo en IPO (2010), Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging
[106] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 22 december 2015 en e-mail, 5 februari 2016
[107] Provincie Noord-Holland, ambtelijke interviews, 3 november en 22 december 2015
[108] Provincie Noord-Holland (2012), Beleidsimplementatie acties en professionaliteitsstappen en Provincie Noord-Holland (2012), Nota directie, betreft: informatiebeveiligingsbeleid, 28 juni
[109] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 3 november 2015
[110] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 7 december 2015 en e-mail, 5 maart 2016

vervolgstappen te formuleren.[111] In het feitelijk wederhoor heeft de provincie aangegeven dat deze afspraak inmiddels heeft plaatsgevonden.[112]

In het contract met de leverancier zijn bepalingen opgenomen over het (laten) uitvoeren van audits.[113] De ambtelijke organisatie heeft aangegeven het voornemen te hebben om een ICT penetratietest te laten uitvoeren op de kantoorautomatisering, nadat de migratie naar de huidige leverancier is afgerond en de systemen in een stabiele situatie terecht zijn gekomen.[114] In het feitelijk wederhoor heeft de provincie aangegeven dat de penetratietest inmiddels is uitgevoerd en dat de resultaten in mei 2016 zijn opgeleverd.[115]

Generieke maatregelen uitgevoerd door provincie
Daarnaast voert de provincie zelf een aantal generieke maatregelen met betrekking tot informatieveiligheid uit. Dit betreffen maatregelen op het gebied van mens & organisatie, basisinfrastructuur en het deel van de ICT-gerelateerde maatregelen dat niet de verantwoordelijkheid is van de externe leverancier. De uitvoering vindt verspreid over verschillende sectoren van de directie Concernzaken plaats. Het resterende deel van de ICT-gerelateerde maatregelen wordt uitgevoerd door de sector Informatievoorziening & ICT. Maatregelen met betrekking tot mens & organisatie zijn de verantwoordelijkheid van de sector HRM en maatregelen gericht op de basisinfrastructuur worden uitgevoerd door de sector Facility Management.[116] Desgevraagd heeft de ambtelijke organisatie aangegeven dat de betreffende sectoren zelf – vanuit het principe van integraal management – een concretisering (nadere uitwerking) van de generieke maatregelen hebben gemaakt.[117]

De provincie heeft geen registratiesysteem waarin de uitvoering van de generieke maatregelen wordt bijgehouden. Hierdoor heeft de provincie geen zicht of de maatregelen worden uitgevoerd. Wel wordt de stand van zaken van de uitvoering bijgehouden in de interprovinciale monitor van het Cibo. Dit is een instrument voor zelfevaluatie en wordt jaarlijks door elke provincie ingevuld. De bevindingen worden interprovinciaal besproken in het Cibo. In de interprovinciale monitor geeft elke provincie per maatregel een eigen inschatting van de stand van zaken.[118] Dit betreft volgens de Rekenkamer geen controle of de maatregelen *daadwerkelijk* zijn uitgevoerd. De Kwartiermaker informatieveiligheid van de provincie geeft een inschatting op basis van gesprekken met medewerkers (proceseigenaren) die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de betreffende maatregel en zijn eigen oordeel.[119] Dit doet hij voor zowel de maatregelen die de provincie uitvoert als de maatregelen die door de externe leverancier worden uitgevoerd.[120] De interprovinciale monitor wordt verder toegelicht in hoofdstuk 5.

3.2.2 Uitvoering van risicoanalyses en aanvullende maatregelen

Criterium 5a
De provincie heeft risicoanalyses uitgevoerd en op basis daarvan afgewogen welke aanvullende maatregelen zij dient te nemen om de informatieveiligheid te verbeteren.

[111] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 7 december 2015
[112] Provincie Noord-Holland, reactie feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[113] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 22 december 2015 en Provincie Noord-Holland, e-mail, 16 maart 2016
[114] Provincie Noord-Holland (2014), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2014, periode 1 en Provincie Noord-Holland, e-mail, 5 februari 2016
[115] Provincie Noord-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[116] Provincie Noord-Holland, ambtelijke interviews, 7 en 16 december 2015
[117] Provincie Noord-Holland, e-mail, 16 maart 2016
[118] Provincie Noord-Holland (2014), Monitoringtool Cibo
[119] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 16 december 2015
[120] Provincie Noord-Holland (2014), Monitoringtool Cibo

Toelichting op het criterium

De IBI schrijft voor dat iedere provincie begint met de implementatie van de generieke maatregelen. Daarnaast dient elke provincie te inventariseren welke bedrijfsprocessen en informatiesystemen verhoogd risico lopen vanuit het oogpunt van informatieveiligheid. Op basis van deze inventarisatie kan de provincie bepalen voor welke processen en systemen zij een risicoanalyse gaat uitvoeren. Op basis van de risicoanalyse kan de provincie vaststellen wat de impact op een bedrijfsproces of informatiesysteem is indien de informatieveiligheid niet gewaarborgd of zelfs geschaad is. De standaardmethode voor het uitvoeren van de risicoanalyse is de Business Impact Analyse (BIA). De bedrijfsprocessen of informatiesystemen waarvoor een BIA wordt uitgevoerd krijgen door middel van de BIA een classificatie mee op het niveau van beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid (laag, midden of hoog). Op basis van deze classificatie maakt de provincie een afweging van aanvullende maatregelen die genomen kunnen worden.

De Rekenkamer heeft onderzocht of de provincie een inventarisatie heeft gemaakt van potentieel risicovolle bedrijfsprocessen en systemen en aan de hand daarvan heeft bepaald voor welke bedrijfsprocessen en systemen een BIA (of een vergelijkbare risicoanalyse) uitgevoerd moet worden. Vervolgens is onderzocht of aanvullende maatregelen ter verbetering van de informatieveiligheid uit deze risicoanalyses zijn voortgekomen.

Criterium 5b

De provincie controleert de uitvoering van de aanvullende maatregelen die zij, op basis van de risicoanalyse en –afweging, nodig vindt om te nemen.

Toelichting op het criterium

Het is van belang dat de aanvullend te nemen maatregelen die uit de eigen risicoanalyse en –afweging zijn voortgekomen, worden uitgevoerd. Ook is het van belang dat de provincie zicht heeft op de uitvoering van de maatregelen. De Rekenkamer heeft daarom onderzocht of de provincie de uitvoering van de aanvullende maatregelen monitort.

Bevinding 5

In 2012 heeft de provincie BIA's uitgevoerd op vijf processen, waarvoor tevens verdiepende risicoanalyses zijn uitgevoerd. Op basis van deze risicoanalyses zijn aanvullende maatregelen opgesteld. Volgens de ambtelijke organisatie wordt de voortgang hierop gemonitord binnen de sectoren waar de BIA is uitgevoerd.

Sinds 2012 voert de provincie – op enkele uitzonderingen na – geen BIA's uit op het niveau van bedrijfsprocessen als geheel, maar in het geval van wijziging van een systeem óf voorafgaand aan de implementatie van een nieuw systeem. Vaak wordt gewerkt met een ingekorte versie van de BIA. In veel gevallen worden de maatregelen uitgevoerd door externe partijen. De provincie maakt hierover afspraken in het contract. De provincie coördineert niet óf en op welke wijze aanvullende maatregelen worden uitgevoerd. Het is hierdoor niet goed in beeld of alle aanvullende maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd.

In het kader van de verbijzonderde interne controle is de provincie van plan om in 2016 BIA's uit te voeren op de processen die de provincie als meest risicovol beschouwt.

Toelichting op de bevinding

In onderstaande toelichting wordt achtereenvolgens ingegaan op BIA's die in 2012 zijn uitgevoerd en BIA's die sinds dat jaar zijn uitgevoerd.

BIA's uitgevoerd in 2012

Zoals beschreven in paragraaf 3.1, heeft de directie in 2012 tegelijkertijd met het vaststellen van het informatieveiligheidsbeleid het document Beleidsimplementatie acties en professionaliteitsstappen vastgesteld.[121] In dit document worden de processen met betrekking tot het uitvoeren van BIA's nader uitgewerkt. Eén van de stappen die ten behoeve van dit document is genomen, is het uitvoeren van BIA's. De provincie heeft in 2012 vijf processen geselecteerd waarop BIA's zijn uitgevoerd:

- Vergunningverlening
- Subsidieverlening
- Verkeersmanagement
- Aanbesteding
- Salaris & Beloning

De selectie is tot stand gekomen op basis van interviews met de directie, Concern control, directiecontrol Middelen (nu: Concernzaken) en de sectormanagers ICT Regie, Facilitaire Dienstverlening en Personele Dienstverlening.[122] De BIA's zijn uitgevoerd tijdens een workshop op 10 mei 2012, waarbij proceseigenaren en inhoudelijk experts aanwezig waren. Voor elk van de vijf processen is de impact van de mate van beveiliging op de beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid ingeschat op laag, midden of hoog.

Op basis van de resultaten van de BIA's zijn twee processen geselecteerd waarvoor verdiepende risicoanalyses zijn uitgevoerd: Aanbesteding en Verkeersmanagement. Voor beide processen zijn de risico's van verschillende aandachtsgebieden afgezet tegen de risicobereidheid. De risicobereidheid is bepaald door het gezamenlijk vaststellen van de maximaal toelaatbare waarden voor de kans van optreden van een gebeurtenis en de hoogte van de impact. De risicoanalyses hebben geleid tot een overzicht van maatregelen die genomen moeten worden.[123] De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat de maatregelen voor het proces Aanbesteding zijn verwerkt in procedures en de sector die verantwoordelijk is voor het proces Verkeersmanagement zelfstandig aan de slag is gegaan met de implementatie van de maatregelen. Volgens de provincie wordt de voortgang hierop binnen de sector gemonitord.[124]

De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat er tevens verdiepende risicoanalyses zijn uitgevoerd voor de processen Vergunningverlening, Subsidieverlening en Salaris & Beloning. Deze risicoanalyses zijn niet opgenomen in het document Beleidsimplementatie acties en professionaliteitsstappen. Volgens de ambtelijke organisatie hebben deze risicoanalyses geleid tot aanscherping van de procesbeschrijvingen. De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat de processen via interne controles worden getoetst aan de procesbeschrijvingen.[125]

BIA's uitgevoerd sinds 2012

Eén van de aanbevelingen uit het document Beleidsimplementatie acties en professionaliteitsstappen was om het uitvoeren van BIA's voort te zetten op andere processen.[126] Sinds 2012 is het proces met betrekking tot het uitvoeren van BIA's echter veranderd en worden BIA's doorgaans uitgevoerd in het geval van een wijziging van

[121] Provincie Noord-Holland (2012), Beleidsimplementatie acties en professionaliteitsstappen
[122] Sinds 1 januari 2016 zijn de namen van deze sectoren gewijzigd in respectievelijk Informatievoorziening & ICT, Facility Management en HRM
[123] Provincie Noord-Holland (2012), Beleidsimplementatie acties en professionaliteitsstappen
[124] Provincie Noord-Holland, e-mail, 16 maart 2016
[125] Provincie Noord-Holland, e-mail, 16 maart 2016
[126] Provincie Noord-Holland (2012), Beleidsimplementatie acties en professionaliteitsstappen

een systeem óf voorafgaand aan de implementatie van een nieuw systeem.[127] Dit betekent dat BIA's achteraan in de keten worden uitgevoerd en er geen BIA's worden uitgevoerd op het niveau van bedrijfsprocessen als geheel.[128] De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat er enkele uitzonderingen zijn. Zo zijn er BIA's uitgevoerd op de processen Burgemeestersbenoemingen en de wet BIBOP.[129]

In veel gevallen wordt gewerkt met een ingekorte versie van de BIA, onder andere omdat het uitvoeren van een volledige BIA als tijdsintensief wordt ervaren. In de ingekorte versie wordt een aantal basisvragen gesteld, gericht op de eisen aan informatieveiligheid ten aanzien van de beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid.[130]

Volgens het informatieveiligheidsbeleid zijn de directies verantwoordelijk voor het periodiek uitvoeren van risicoanalyses binnen hun directie en het nemen van besluiten met betrekking tot het al dan niet accepteren van risico's. De directies dienen volgens dit beleid proceseigenaren aan te stellen die gedelegeerd verantwoordelijk zijn voor de beveiliging van het proces.[131] Dit betekent dat het initiatief om een BIA uit te voeren bij de proceseigenaar ligt. In paragraaf 2.2 kwam echter naar voren dat niet alle proceseigenaren actief invulling geven aan hun verantwoordelijkheid ten aanzien van informatieveiligheid en dat ICT-adviseurs van de directie Concernzaken doorgaans het initiatief nemen om BIA's uit te voeren.[132] Naast de proceseigenaar en de ICT-adviseur zijn de projectmanager, informatiemanager en functioneel beheerder doorgaans betrokken bij het uitvoeren van een BIA. De betrokkenen geven gezamenlijk aan welke risico's er zijn en welke aanvullende maatregelen er moeten worden genomen.[133]

De proceseigenaar bepaalt uiteindelijk of risico's worden geaccepteerd of dat aanvullende maatregelen worden genomen.[134] De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat een groot deel van de aanvullende maatregelen wordt uitgevoerd door externe leveranciers. Volgens de ambtelijke organisatie worden de eisen met betrekking tot aanvullende maatregelen opgenomen in het contract met de betreffende leverancier. Ook is in de eisen opgenomen dat de leverancier in het bezit moet zijn van een ISO 27001 certificaat dat gedurende de looptijd van het contract geldig is en dat de provincie een onafhankelijke audit mag laten uitvoeren.[135] De provincie coördineert niet óf en op welke wijze de proceseigenaren aanvullende maatregelen (laten) uitvoeren.[136] Het is hierdoor niet goed in beeld of alle aanvullende maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Het proces met betrekking tot BIA's in 2016

In 2016 zal een verbijzonderde interne controle op informatieveiligheid worden uitgevoerd. Dit betreft een interne controle die zal worden uitgevoerd door iemand buiten het proces, bijvoorbeeld een directiecontroller. De verbijzonderde interne controle zal onder andere gericht zijn op het uitvoeren van BIA's. In het verbijzonderde interne controleplan 2016 staat beschreven dat de provincie BIA's zal uitvoeren op de processen die de provincie thans als meest risicovol beschouwt: Inkopen en aanbesteden, Treasury, Subsidieverlening, Belasting en leges, Grondzaken en Personeel. Volgens het plan zal de provincie op termijn alle processen aan een BIA

[127] Provincie Noord-Holland, ambtelijke interviews, 16 en 22 december 2015
[128] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 22 december 2015
[129] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 7 december 2015
[130] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 22 december 2015
[131] Provincie Noord-Holland (2012), informatiebeveiligingsbeleid
[132] Provincie Noord-Holland, ambtelijke interviews, 3 november en 7 en 22 december 2015
[133] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 22 december 2015 en Provincie Noord-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[134] Provincie Noord-Holland, ambtelijke interviews, 7 en 22 december 2015
[135] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 22 december 2015
[136] Provincie Noord-Holland, ambtelijke interviews, 16 en 22 december 2015

onderwerpen. Ook staat in het plan beschreven dat de provincie een oordeel zal geven over de opzet, het bestaan en de werking van het informatiebeveiligingsproces binnen de genoemde processen.[137]

3.3 Informatieveiligheidsbeleid: het resultaat

Criterium 6

De provincie doorstaat de specifieke test.

Toelichting op het criterium

Naast de aanwezigheid van een adequaat informatieveiligheidsbeleid en de uitvoering daarvan, is het ook van belang dat het resultaat ervan voldoende is. Bieden de genomen maatregelen voldoende waarborgen tegen oneigenlijke toegang tot systemen en bestanden? Oftewel, dit criterium gaat na of de informatie in de praktijk daadwerkelijk voldoende is beschermd tegen toegang door onbevoegden.

Bevinding 6

De Rekenkamer heeft de praktijktoets niet uitgevoerd, omdat de provincie zich in de beginfase van het onderzoek in de overgangsfase van de ene naar de andere leverancier van de kantoorautomatisering bevond. Het uitvoeren van een praktijktoets wordt door het Nationaal Cyber Security Centrum van het ministerie van Veiligheid en Justitie afgeraden in een dergelijke kritieke periode, waarin het systeem substantiële veranderingen ondergaat. Ook in de maanden na de overstap blijft het kwetsbaar.

Zoals eerder naar voren kwam, heeft de provincie een groot deel van de kantoorautomatisering uitbesteed aan een externe leverancier. In de beginfase van het onderzoek bevond de provincie zich in de overgangsfase van de ene naar de andere leverancier. Dit is op zichzelf al een kwetsbare periode wanneer het gaat om de beschikbaarheid van de systemen. Het uitvoeren van een praktijktoets naar het functioneren van deze systemen wordt in een dergelijk kritieke periode, waarin het systeem substantiële veranderingen ondergaat, door het Nationaal Cyber Security Centrum van het ministerie van Veiligheid en Justitie afgeraden.[138] Daarom heeft de Rekenkamer de praktijktoets in deze provincie niet uitgevoerd. Aangezien het een aantal maanden kan duren voordat de systemen na een dergelijke overstap in een stabiele situatie terechtkomen, heeft de Rekenkamer ook later in het onderzoeksproces geen mogelijkheid gezien om een dergelijke praktijktoets verantwoord te laten plaatsvinden.

Uit de Concernmanagementrapportage van periode 1 van 2014 blijkt dat de provincie het voornemen heeft om een ICT penetratietest te laten uitvoeren op de kantoorautomatisering, nádat de migratie is afgerond en de systemen in een stabiele situatie terecht zijn gekomen.[139] In het feitelijk wederhoor heeft de provincie aangegeven dat de penetratietest inmiddels is uitgevoerd en dat de resultaten in mei 2016 zijn opgeleverd.[140]

[137] Provincie Noord-Holland (2015), Verbijzonderde Interne Controleplan 2016
[138] Govcert.nl (2010), Pentesten doe je zo. Een handleiding voor opdrachtgevers [sinds 2012 is Govcert onderdeel van het Nationaal Cyber Security Centrum van het ministerie van Veiligheid en Justitie]
[139] Provincie Noord-Holland (2014), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2014, periode 1
[140] Provincie Noord-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 27 mei 2016

| 4 | Bewustwording van informatie-veiligheid

Eén van de aandachtsgebieden van informatieveiligheid is mens & organisatie. Het gedrag van mensen is van cruciaal belang voor het borgen van informatieveiligheid. Met ICT-maatregelen (bijvoorbeeld firewalls, wachtwoordbeleid) en fysieke maatregelen (bijvoorbeeld toegangspasjes en -poorten) kan de informatieveiligheid binnen een organisatie worden bevorderd. Maar ICT en fysieke maatregelen alleen zijn niet voldoende. Zo is een strikt wachtwoordbeleid zinloos als wachtwoorden regelmatig gedeeld worden of op een zichtbare plek zijn opgeschreven.

Het gedrag van mensen in een organisatie is dus eveneens zeer belangrijk. Iedereen dient zich ervan bewust te zijn dat men met zijn of haar gedrag de mate van informatieveiligheid kan beïnvloeden. De Rekenkamer heeft onderzocht wat de provincie heeft gedaan om het bewustzijn van informatieveiligheid bij de provincie te vergroten. Het gaat daarbij om bestuur, management, medewerkers, ingehuurd personeel en externe gebruikers.

4.1 Verantwoordelijkheid van medewerkers in hun dagelijks handelen

Criterium 7a
De provincie voert periodiek een bewustwordingsprogramma uit met als doel alle medewerkers te informeren, alsook het op peil houden van kennis en vaardigheden op het gebied van informatieveiligheid.

Toelichting op het criterium
Voor dit criterium heeft de Rekenkamer onderzocht hoe alle medewerkers[141] zijn geïnformeerd over wat zij kunnen of moeten doen in hun dagelijks handelen om de informatieveiligheid te borgen. Het gaat dan zowel om de verstrekking van informatie bij aantreding of inhuur, als om informatie die tussentijds aan alle medewerkers wordt verspreid. Het kan bijvoorbeeld gaan om gedragsregels voor sociale media en het gebruik van laptops, tablets of USB-sticks.

Criterium 7b
De provincie voert periodiek een bewustwordingsprogramma uit met als doel alle medewerkers te informeren, alsook het op peil houden van kennis en vaardigheden op het gebied van informatieveiligheid.

Toelichting op het criterium
Voor dit criterium is de Rekenkamer nagegaan of de provincie een programma heeft om medewerkers bewust te maken van risico's bij informatieveiligheid en hun mogelijkheden om deze risico's te verkleinen. En als de provincie een dergelijk bewustwordingsprogramma heeft, hoeveel medewerkers daarmee worden bereikt.

[141] Met 'alle medewerkers' bedoelt de Rekenkamer het bestuur, het management, medewerkers, ingehuurd personeel en externe gebruikers

Bevinding 7

De provincie heeft in 2013, 2014 en 2015 aandacht besteed aan het versterken van de bewustwording van het belang van informatieveiligheid van medewerkers. De bewustwordingsactiviteiten in 2015 waren voornamelijk gericht op communicatie over een mystery guest-onderzoek. Dit had een informerend en interactief karakter. Het betrof een herhaling van een mystery guest-onderzoek uitgevoerd in 2013. De resultaten van het onderzoek in 2015 tonen aan dat de bewustwording van medewerkers is verbeterd ten opzichte van 2013, hoewel het onderzoek ook een aantal kwetsbaarheden aantoont die gelijkenissen hebben met de bevindingen van 2013. De provincie besteedt in 2016 opnieuw aandacht bewustwording. Daarnaast heeft de provincie diverse documenten in de organisatie verspreid waarmee medewerkers bekend worden gemaakt met hun verantwoordelijkheden in informatieveiligheid.

Toelichting op de bevinding

In onderstaande paragrafen wordt achtereenvolgens ingegaan op de uitvoering van bewustwordingsprogramma's en de documenten en richtlijnen waarmee medewerkers bekend worden gemaakt met de verantwoordelijkheden die zij hebben op het gebied van informatieveiligheid.

4.1.1 Uitvoering van bewustwordingsprogramma

De provincie heeft in 2013, 2014 en 2015 aandacht besteed aan het versterken van bewustwording van medewerkers.[142] In 2015 is hiervoor een communicatieplan opgesteld, waarin de doelstellingen, strategie, communicatiemiddelen en een planning van activiteiten gericht op het versterken van bewustwording zijn opgenomen. De doelstellingen zijn als volgt beschreven:

- Alle medewerkers zijn zich bewust van mogelijke risico's op het gebied van informatieveiligheid;
- Medewerkers zien dat zij hierin zelf ook een belangrijke rol vervullen;
- Medewerkers nemen hierdoor zelf verantwoordelijkheid om alert te zijn, risico's te signaleren en indien nodig zelf actie te ondernemen.[143]

Het communicatieplan en de bewustwordingsactiviteiten zijn uitgevoerd door de Kwartiermaker informatieveiligheid, in samenwerking met de sector Communicatie.[144] De activiteiten zijn zowel gericht op het informeren van medewerkers, het interactief betrekken van medewerkers als op het bieden van inzicht in hun eigen handelen.[145]

Mystery guest-onderzoek

De bewustwordingsactiviteiten waren voornamelijk gericht op communicatie over een *mystery guest*-onderzoek, dat in 2015 is uitgevoerd. Dat is een onderzoek waarbij een externe, onafhankelijke partij de opdracht heeft gekregen om zichzelf als onbevoegd persoon toegang te verschaffen tot een aantal locaties van de provincie. Het doel van het onderzoek was het testen van de weerbaarheid van de organisatie tegen onbevoegden, die toegang probeerden te krijgen tot informatie van de provincie. Het gaat hierbij niet alleen om digitale en papieren informatie, maar ook om informatie die berust bij medewerkers en ingehuurde personen.[146] Het onderzoek had daarnaast tot doel om de bewustwording van medewerkers te vergroten, door inzicht te geven in hun eigen handelen ten aanzien van informatieveiligheid.[147] Het mystery guest-onderzoek van 2015 was een herhaling van

[142] Provincie Noord-Holland (2015), Communicatie informatieveiligheid 2015 en Provincie Noord-Holland, reactie feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[143] Provincie Noord-Holland (2015), Communicatie informatieveiligheid 2015
[144] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 10 november 2015
[145] Provincie Noord-Holland (2015), Communicatie informatieveiligheid 2015
[146] LBVD (2015), Managementsamenvatting mystery guest, 23 april
[147] Provincie Noord-Holland (2015), Communicatie informatieveiligheid 2015

een mystery guest-onderzoek in 2013 en liet verbeteringen zien. Toch toont het onderzoek van 2015 ook een aantal kwetsbaarheden aan die gelijkenissen hebben met het onderzoek van 2013.[148]

De provincie heeft op verschillende manieren gecommuniceerd over de resultaten van het mystery guest-onderzoek van 2015. Zo is er een bericht op het intranet verschenen over de bevindingen.[149] De ambtelijke organisatie heeft daarnaast aangegeven dat de directeuren de bevindingen en aandachtspunten hebben besproken in de managementteams.[150]

Overige bewustwordingsactiviteiten
Naast de bewustwordingsactiviteiten in het kader van het mystery guest-onderzoek, heeft de provincie in 2015 gecommuniceerd over het veilig gebruiken van smartphones.[151] Hiervoor heeft de provincie gebruikgemaakt van een factsheet van het Nationaal Cyber Security Centrum.[152]

De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat er in 2016 opnieuw bewustwordingsactiviteiten zullen worden uitgevoerd, waaronder het ophangen van posters in het provinciehuis en actieve communicatie over richtlijnen voor het delen van bestanden.[153] In het feitelijk wederhoor heeft de provincie aangegeven dat er inmiddels een phishingmail-actie is uitgevoerd, waarover is gecommuniceerd via het intranet, en dat er promotiemateriaal is gemaakt voor bewustwordingsactiviteiten.[154]

Er is geen bewustwordingsprogramma voor Statenleden.[155] Tijdens het inwerkprogramma voor Statenleden is wel aandacht besteed aan informatieveiligheid: Statenleden hebben een training gevolgd over veilig digitaal werken.[156] Ook is aandacht besteed aan informatieveiligheid tijdens een training over het gebruik van de applicatie iBabs.[157]

4.1.2 Documenten en richtlijnen m.b.t. verantwoordelijkheden informatieveiligheid
Naast de uitvoering van de bewustwordingsactiviteiten die zijn beschreven in voorgaande paragraaf, heeft de provincie verschillende documenten in de organisatie verspreid waarmee zij medewerkers bekendmaken met de verantwoordelijkheid die zij hebben in hun dagelijks handelen op het gebied van informatieveiligheid. Tabel 5 geeft een overzicht van deze documenten, met een korte toelichting op het document en de doelgroep.

[148] LBVD (2013), Managementsamenvatting mystery guest, 3 oktober
[149] Provincie Noord-Holland (2015), Mysterieuze bezoekers [bericht op het Plein], 3 april
[150] Provincie Noord-Holland, e-mail, 16 maart 2016
[151] Provincie Noord-Holland (2015), Communicatie informatieveiligheid
[152] Nationaal Cyber Security Centrum (2014), Veilig gebruik van smartphones en tablets. Risico's en maatregelen
[153] Provincie Noord-Holland, e-mail, 16 maart 2016
[154] Provincie Noord-Holland, e-mail, 3 juni 2016
[155] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 16 december 2015
[156] AVK (2015), Veilig digitaal werken, training security awareness
[157] Provincie Noord-Holland, e-mail, 25 februari 2016

Tabel 5 Overzicht van documenten met betrekking tot verantwoordelijkheden van medewerkers op het gebied van informatieveiligheid

Document	Toelichting	Doelgroep
Privacyreglement e-mail en internetgebruik (2002)[158]	Bekendmaken van medewerkers met verantwoordelijkheden en procedures m.b.t. e-mail en internetgebruik	Bestaande / nieuwe medewerkers
Reglement personeelspas (2013)[159]	Bekendmaken van medewerkers met procedures rondom het gebruik van de personeelspas	Bestaande / nieuwe medewerkers
Richtlijnen gebruik social media (2013)[160]	Handreiking voor zakelijk en privégebruik van social media	Bestaande / nieuwe medewerkers
Richtlijn wachtwoordgebruik (2013)[161]	Handreiking voor het instellen en gebruiken van wachtwoorden	Bestaande / nieuwe medewerkers
Tips voor veilig digitaal samenwerken (2013)[162]	Handreiking voor het veilig delen van documenten en overdragen van taken	Bestaande / nieuwe medewerkers
Tips voor veilig gebruik van smartphones en tablets (2014)[163]	Bekendmaken van medewerkers met risico's m.b.t. gebruik smartphones en tablets en tips om er veilig mee te werken	Medewerkers
Integriteitverklaring[164]	Verklaring waarin opdrachtnemer zich committeert aan afspraken m.b.t. integriteit.	Externe inhuur

De provincie heeft een intranetpagina over informatieveiligheid, waar is beschreven wat er onder informatieveiligheid wordt verstaan. Ook bevat de pagina een product- en dienstencatalogus, richtlijnen en een vraagbaak.[165]

De provincie heeft een introductieprogramma voor nieuwe medewerkers, dat twee keer per jaar wordt aangeboden. Informatieveiligheid is geen onderdeel van het introductieprogramma. De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat zij de intentie heeft om informatieveiligheid in het programma op te nemen. Nieuwe medewerkers leggen tijdens het introductieprogramma de ambtseed af.[166]

Extern ingehuurd personeel tekent bij aanvang van de opdracht een integriteitsverklaring (zie Tabel 5).

[158] Provincie Noord-Holland (2002), Privacyreglement e-mail en internetgebruik
[159] Provincie Noord-Holland (2008), Reglement personeelspas 2008
[160] Provincie Noord-Holland (2013), Richtlijnen gebruik sociale media
[161] Provincie Noord-Holland (2013), Richtlijn wachtwoordgebruik
[162] Provincie Noord-Holland (2013), Tips voor veilig digitaal samenwerken
[163] Nationaal Cyber Security Centrum (2014), Veilig gebruik van smartphones en tablets. Risico's en maatregelen
[164] Provincie Noord-Holland, Integriteitsverklaring
[165] Provincie Noord-Holland (2015), Communicatie informatieveiligheid 2015
[166] Provincie Noord-Holland, ambtelijke interviews, 3 en 10 november 2015

| 5 | Verantwoording & Toezicht

Dit hoofdstuk gaat na of de provincie het afleggen van verantwoording over en het houden van toezicht op informatieveiligheid goed heeft geregeld. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de borging van informatieveiligheid in de planning en control cyclus, de uitvoering van een onafhankelijke toets en het doen van zelfevaluaties.

5.1 Informatieveiligheid in de planning & control cyclus

Criterium 8
De provincie heeft informatieveiligheid verankerd in de reguliere planning en control cyclus en geeft in het jaarverslag inzicht in de status van informatieveiligheid.

Toelichting op het criterium
Bij het borgen van informatieveiligheid van provincies staat het principe van verplichtende zelfregulering centraal. Dit principe houdt in dat iedere provincie zelf verantwoordelijk is voor het informatieveiligheidsbeleid, met als stok achter de deur dat wanneer de informatieveiligheid onvoldoende wordt geïntegreerd in de bedrijfsvoering, verplichtingen op basis van (wettelijke) regelgeving zullen volgen.[167]

De verplichtende zelfregulering betekent dus dat er geen sprake is van een vrijblijvend proces. Dat maakt het van belang dat bestuur en management van de provincie goed zicht hebben op de stand van zaken bij informatieveiligheid. Daarom is in het convenant afgesproken dat over informatieveiligheid wordt gerapporteerd in de planning & control cyclus (P&C-cyclus). Onder P&C-cyclus wordt de rapportagesystematiek aan management, GS en PS verstaan. Er wordt dus ook gekeken naar de verantwoording over informatieveiligheid in de jaarstukken.

Bevinding 8
In de Programmabegroting 2016 wordt informatieveiligheid expliciet genoemd in de paragraaf Bedrijfsvoering. In eerdere jaren was dit niet het geval. De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat zij de intentie heeft om informatieveiligheid in de jaarstukken van 2016 op te nemen. Daarnaast is informatieveiligheid opgenomen in de concernmanagementrapportages van 2014 en 2015.

Toelichting op de bevinding

Rapportage aan GS en PS
In de Programmabegroting 2016 wordt informatieveiligheid expliciet genoemd in de paragraaf Bedrijfsvoering.[168] In de begroting staat vermeld dat de activiteiten uit het informatieveiligheidsbeleidsplan uit 2012 verder ter hand worden genomen en zijn geclusterd in drie verantwoordelijkheidsgebieden:

- Activiteiten binnen de directies;
- Activiteiten binnen het concern;
- (Systeem)toetsende activiteiten

[167] Cibo en IPO (2014), Agenda voor ontwikkeling informatieveiligheid provincies 2014
[168] Provincie Noord-Holland (2015), Programmabegroting 2016

In voorgaande jaren werd informatieveiligheid niet genoemd in de Programmabegroting. Ook werd niet over informatieveiligheid gerapporteerd in de jaarstukken. Desgevraagd heeft de ambtelijke organisatie aangegeven dat zij de intentie heeft om informatieveiligheid op te nemen in de jaarstukken 2016.[169]

In paragraaf 2.1 is beschreven dat GS het informatieveiligheidsbeleid in de vergadering van 17 juli 2012 hebben vastgesteld en dat het document ter kennisname naar PS is gezonden. Ook is in deze paragraaf beschreven dat er nog geen periodieke rapportages specifiek over informatieveiligheid aan GS zijn.

Rapportage aan directie
Informatieveiligheid is opgenomen in de concernmanagementrapportages van 2014 (periode 1[170], 2[171] en 3[172]) en 2015 (periode 1[173] en 2[174]).[175] In elke rapportage staat een aantal specifieke aandachtsgebieden of activiteiten op het gebied van informatieveiligheid genoemd, met daarbij een planning, de stand van zaken ten opzichte van de planning en een toelichting op het aandachtsgebied of de activiteit. Zoals beschreven in paragraaf 2.1, zijn er nog geen periodieke rapportages specifiek over informatieveiligheid gericht aan de directie. Dergelijke schriftelijke rapportages vinden ad hoc plaats.[176]

5.2 Onafhankelijke toets op informatieveiligheid

Criterium 9
De provincie laat periodiek een onafhankelijke toets uitvoeren op de informatieveiligheid.

Toelichting op het criterium
Het principe van verplichtende zelfregulering houdt ook in dat de provincie via onafhankelijke onderzoeken laat toetsen of de informatieveiligheid op orde is. In het convenant staat daarover dat onafhankelijk onderzoek bijdraagt aan het creëren van grotere transparantie over informatieveiligheid. Hierdoor is zonder extra regeldruk elke provincie aanspreekbaar op haar beveiligingsniveau.[177]

De Rekenkamer heeft onderzocht of de provincie onafhankelijke onderzoeken heeft uitgevoerd naar het beveiligingsniveau en de implementatiestatus van het informatieveiligheidsbeleid. Er is nagegaan hoe onafhankelijk deze onderzoeken waren. Ook is onderzocht of de bevindingen van deze onderzoeken met bestuur en management zijn besproken, welke acties hieruit zijn voortgekomen en hoe de voortgang van deze acties wordt bijgehouden.

[169] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 3 november 2015
[170] Provincie Noord-Holland (2014), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2014, periode 1
[171] Provincie Noord-Holland (2014), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2014, periode 2
[172] Provincie Noord-Holland (2014), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2014, periode 3
[173] Provincie Noord-Holland (2015), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2015, periode 1
[174] Provincie Noord-Holland (2015), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2015, periode 2
[175] De Concernmanagementrapportage periode 3 van 2015 was begin 2016 nog niet gereed.
[176] Provincie Noord-Holland, reactie feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[177] Cibo en IPO (2014), Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid

Bevinding 9

De provincie heeft in 2013 en 2015 mystery guest-onderzoeken laten verrichten door een extern bureau. De resultaten van het onderzoek in 2015 laten verbeteringen zien ten opzichte van het onderzoek in 2013. Het onderzoek van 2015 toont ook een aantal kwetsbaarheden aan, die gelijkenissen vertonen met de bevindingen van 2013. De resultaten van beide onderzoeken zijn onder de aandacht gebracht van de directie en hebben tot vervolgacties geleid. De Concernmanagementrapportage van periode 1 2014 gaf aan dat de provincie voornemens was om een ICT penetratietest te laten uitvoeren op de kantoorautomatisering, maar dat deze vertraging heeft opgelopen vanwege overstap naar een andere leverancier. De penetratietest is in 2016 uitgevoerd. Verder heeft de externe accountant een toets uitgevoerd op informatieveiligheid in het kader van de jaarrekeningcontrole. De aandachtspunten van de onafhankelijke onderzoeken zijn besproken met GS en de directie en hebben tot vervolgacties geleid. In 2016 zal de provincie een verbijzonderde interne controle op informatieveiligheid uitvoeren.

Toelichting op de bevinding

In onderstaande toelichting wordt ingegaan op de onafhankelijke onderzoeken naar informatieveiligheid die de provincie sinds 2013 heeft uitgevoerd of laten uitvoeren.

Mystery guest-onderzoeken 2013 en 2015

Zoals beschreven in hoofdstuk 4, heeft de provincie in 2013 en 2015 mystery guest-onderzoeken laten verrichten door een extern bureau. Hierbij heeft het externe bureau de opdracht gekregen om zichzelf als niet-bevoegd persoon toegang te verschaffen tot een aantal locaties van de provincie. Het doel was het testen van de weerbaarheid van de organisatie tegen onbevoegden die toegang proberen te krijgen tot provinciale informatie.[178]

De resultaten van het onderzoek in 2013 – die kritisch waren – zijn onder de aandacht gebracht van de directie. Volgens de ambtelijke organisatie is er naar aanleiding van het onderzoek extra aandacht geweest voor schermbeveiliging en richtlijnen voor het ontvangen van bezoekers en voor de beveiliging bij de receptie. De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat de omgangsregels voor het dagelijks gebruik van de gebouwen worden gemonitord door de sector Facilitaire Dienstverlening.[179]

De resultaten van het mystery guest-onderzoek in 2015 laten verbeteringen zien ten opzichte van het onderzoek in 2013. Toch komen uit het onderzoek kwetsbaarheden naar voren die gelijkenissen vertonen met de bevindingen van 2013.[180] De resultaten van het onderzoek van 2015 zijn onder de aandacht gebracht van de directie. Naar aanleiding van de bevindingen is één technische beheersmaatregel geformuleerd. De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat deze maatregel is uitgevoerd. Daarnaast heeft de provincie op verschillende manieren gecommuniceerd over de resultaten van het mystery guest-onderzoek om de bewustwording van medewerkers te vergroten (zie hoofdstuk 4). De ambtelijke organisatie heeft aangegeven de intentie te hebben om het onderzoek in 2017 te herhalen.[181]

ICT Penetratietest

De Concernmanagementrapportage van periode 1 van 2014 geeft aan dat de provincie een ICT penetratietest wil laten uitvoeren op de kantoorautomatisering, maar dat deze vertraagd is.[182] Zoals beschreven in hoofdstuk 3,

[178] LBVD (2013), Managementsamenvatting mystery guest, 3 oktober en LBVD (2015), Managementsamenvatting mystery guest, 23 april
[179] Provincie Noord-Holland, e-mail, 16 maart 2016
[180] LBVD (2015), Managementsamenvatting mystery guest, 23 april
[181] Provincie Noord-Holland, e-mail, 16 maart 2016
[182] Provincie Noord-Holland (2014), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2014, periode 1

heeft de provincie de kantoorautomatisering uitbesteed aan een derde partij en bevond de provincie zich in de tweede helft van 2015 in de overgangsfase van de ene naar de andere leverancier. Volgens de Concernmanagementrapportage zal de test worden uitgevoerd nádat de overstap van de ene naar de andere leverancier is afgerond. In het feitelijk wederhoor heeft de provincie aangegeven dat de penetratietest inmiddels is uitgevoerd en dat de resultaten in mei 2016 zijn opgeleverd.[183]

Toets op informatieveiligheid in kader van jaarrekeningcontrole
Daarnaast heeft de externe accountant in 2013 een toets uitgevoerd op informatieveiligheid in het kader van de jaarrekeningcontrole.[184] De provincie heeft aangegeven dat de externe accountant deze toets jaarlijks uitvoert. De bevindingen worden besproken met zowel de directie als de gedeputeerde. De aandachtspunten zijn vervolgens door sectoren binnen de directie Concernzaken en door Concern control opgepakt.[185]

Verbijzonderde interne controles
Zoals beschreven in paragraaf 3.2, zal de provincie in 2016 een verbijzonderde interne controle uitvoeren op informatieveiligheid. Dit betreft een interne controle die wordt uitgevoerd door iemand buiten het proces. De provincie heeft voor 2016 hiervoor een concernbreed verbijzonderde interne controleplan opgesteld[186], dat op 21 december 2015 is vastgesteld door de directie.[187] De provincie zal in het kader van de verbijzonderde interne controle BIA's uitvoeren op de processen die als meest risicovol worden beschouwd. Ook zal de provincie een oordeel geven over de opzet, het bestaan en het resultaat van de informatieveiligheid binnen deze processen.[188]

5.3 Uitvoering van een zelfevaluatie

Criterium 10
De provincie voert een zelfevaluatie uit.

Toelichting op het criterium
In het convenant is afgesproken dat elke provincie de interprovinciale monitor informatieveiligheid (monitoringtool) gebruikt als instrument voor zelfevaluatie. Deze monitor is ontwikkeld door het Cibo en brengt in beeld hoe de informatieveiligheid van een provincie zich verhoudt tot het basisniveau uit de IBI. De monitor wordt ingevuld door de provincie zelf en is voor de provincie van belang om een inschatting te maken van sterke en zwakke punten van de informatieveiligheid.

In paragraaf 3.2.1 is aangegeven dat de generieke en aanvullende maatregelen uit de IBI zijn ingedeeld in elf categorieën, die betrekking hebben op de aandachtsgebieden mens & organisatie, basisinfrastructuur en ICT. In de monitoringtool van het Cibo wordt binnen deze categorieën per maatregel een oordeel gegeven over de stand van zaken met betrekking tot de opzet, het bestaan en de werking van de maatregel:
- Opzet: er is vastgesteld beleid ten aanzien van de maatregel;
- Bestaan: de maatregel is geïmplementeerd;
- Werking: de maatregel werkt structureel en is aantoonbaar.[189]

[183] Provincie Noord-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[184] Provincie Noord-Holland (2014), Doorwerking IT Management Letter 2013
[185] Provincie Noord-Holland, reactie feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[186] Provincie Noord-Holland (2015), Verbijzonderde Interne Controleplan 2016
[187] Provincie Noord-Holland (2015), Nota directie, betreft: concernbreed verbijzonderde interne controleplan 2016
[188] Provincie Noord-Holland (2015), Verbijzonderde Interne Controleplan 2016
[189] Provincie Zuid-Holland (2014), Monitoringtool Cibo

Het oordeel wordt gegeven door middel van een cijfer 1 tot en met 4. De betekenis van deze cijfers is weergegeven in Tabel 6.

Tabel 6 Toelichting monitoringtool Cibo

Oordeel	Opzet: vastgesteld beleid	Bestaan: maatregel is geïmplementeerd	Werking: maatregel werkt structureel en is aantoonbaar
1	Niets voorhanden	Beleid is geaccordeerd door MT	Beleid/proces wordt incidenteel gevolgd
2	Beleid is 33% gereed	Beleid is voor 33% geïmplementeerd	Beleid/proces wordt circa 33% gevolgd
3	Beleid is 66% gereed	Beleid is voor 66% geïmplementeerd	Beleid/proces wordt circa 66% gevolgd
4	Beleid is 100% gereed	Beleid is voor 100% geïmplementeerd	Proces wordt structureel 100% gevolgd

De Rekenkamer is nagegaan of de provincie deze zelfevaluatie daadwerkelijk heeft uitgevoerd. En als dit het geval is, of de resultaten van deze monitor zijn besproken met de directie, welke acties daaruit zijn voortgekomen en of deze ook zijn uitgevoerd.

Bevinding 10

De provincie heeft in 2014 en 2015 de zelfevaluatie uitgevoerd. In de interprovinciale monitor 2014 heeft de provincie per maatregel een inschatting gegeven van de mate van implementatie. Het is voor de Rekenkamer niet navolgbaar óf en welke acties de provincie op basis van de resultaten zal ondernemen. Wel worden de maatregelen met de laagste scores omgezet als speerpunt in het concernjaarplan. De interprovinciale monitor 2015 is veel uitgebreider ingevuld dan de monitor 2014, waardoor het navolgbaar is waarop het oordeel is gebaseerd. Ook heeft de provincie voor meer maatregelen acties gedefinieerd. De bevindingen van de monitor worden niet besproken met de directie.

Toelichting op de bevinding

In onderstaande toelichting wordt achtereenvolgens ingegaan op de interprovinciale monitor in 2014, de interprovinciale monitor in 2015 en de opvolging van de bevindingen uit de monitor.

Interprovinciale monitor (zelfevaluatie) 2014

De interprovinciale monitor (zelfevaluatie) 2014 is ingevuld door de Kwartiermaker informatieveiligheid. Per maatregel heeft hij een inschatting gegeven van de stand van zaken van de uitvoering. Zoals aangegeven in paragraaf 3.2, betreft dit volgens de Rekenkamer geen controle of de maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd. De Kwartiermaker heeft een inschatting gegeven op basis van gesprekken met medewerkers (waaronder proceseigenaren) die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de betreffende maatregel en zijn eigen oordeel.[190]

In de monitor 2014 is voor elke categorie de totale score van de opzet, het bestaan en de werking van de maatregelen opgeteld, waardoor een totaalbeeld ontstaat van de score op de verschillende categorieën. Uit dit totaalbeeld blijkt dat de provincie van de elf categorieën het beste scoort op ‘fysieke beveiliging en beveiliging van de omgeving’ en ‘beheer van communicatie- en bedieningsprocessen’. Van de elf categorieën scoort de provincie het laagst op ‘beheer van informatiebeveiligingsincidenten’ en ‘bedrijfscontinuïteitsbeheer’.[191]

In totaal zijn er 133 maatregelen opgenomen in de monitor. De monitor biedt voor elke maatregel ruimte voor opmerkingen of een toelichting op het gegeven oordeel. De provincie heeft bij 8 van de 133 maatregelen een

[190] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 16 december 2015
[191] Provincie Noord-Holland (2014), Monitoringtool Cibo

toelichting gegeven op het oordeel. Voor de overige 125 maatregelen is het voor de Rekenkamer niet navolgbaar waarop het oordeel is gebaseerd en of het oordeel volgens de provincie goed genoeg is. Ook is er per maatregel ruimte voor een toelichting op de te nemen acties naar aanleiding van het oordeel. De Kwartiermaker heeft deze acties bij 6 van de 133 maatregelen ingevuld. Voor het merendeel van de maatregelen is het voor de Rekenkamer niet navolgbaar óf en welke acties de provincie op basis van het oordeel zal ondernemen. Wel heeft de ambtelijke organisatie aangegeven dat de maatregelen met de laagste scores worden omgezet als speerpunt in het concernjaarplan.[192]

Hoewel de bevindingen van de zelfevaluatie interprovinciaal zijn besproken en vergeleken, is het aan de provincies zelf om te bepalen op welke wijze zij de monitor invullen en welke mate van detail daarbij wordt gehanteerd. Hierdoor ontstaan verschillen tussen de provincies in de manier waarop de monitor wordt ingevuld.

Interprovinciale monitor (zelfevaluatie) 2015
De provincies hadden afgesproken de interprovinciale monitor jaarlijks in te vullen. Dit hebben zij tot en met 2014 gedaan. Omdat de provincies binnen het Cibo werken aan een nieuwe IBI, die binnenkort wordt aangeboden, heeft het Cibo besloten om in 2015 de monitor op basis van de oude IBI niet meer te gebruiken. De provincies konden er wel zelf voor kiezen om deze monitor in te vullen. Op het moment dat de nieuwe IBI geldt, dan zal het Cibo mogelijk aansturen op het opstellen van een nulmeting op basis van deze nieuwe IBI.[193] De provincie heeft ervoor gekozen om de bestaande monitor ook voor 2015 in te vullen.

Ook in de monitor 2015 is voor elke categorie de totale score van de opzet, het bestaan en de werking van de maatregelen opgeteld. Uit dit totaalbeeld blijkt dat de provincie van de elf categorieën het beste scoort op ‘fysieke beveiliging en beveiliging van de omgeving’ en ‘organisatie’. Van de elf categorieën scoort de provincie het laagst op ‘beheer van beveiligingsincidenten’ en ‘verwerving, ontwikkeling en onderhoud van informatiesystemen’.[194] De monitor 2015 is veel uitgebreider ingevuld dan de monitor 2014: de provincie heeft bij alle maatregelen een toelichting gegeven op het oordeel. Hierdoor is het navolgbaar waarop het oordeel is gebaseerd. Verder heeft de provincie voor meer, maar niet voor alle maatregelen acties gedefinieerd.

Opvolging van bevindingen uit de interprovinciale monitor
De bevindingen van de monitor worden niet besproken met de directie. Wel is het concernjaarplan, waarin de maatregelen met de laagste scores uit de monitor zijn opgenomen, onder de aandacht gebracht van de directie.[195] De ambtelijke organisatie heeft aangegeven dat de bevindingen daarnaast op indirecte wijze onder de aandacht van de algemeen directeur worden gebracht. De algemeen directeur is lid van de Ambtelijke Adviescommissie (AAC) Middelen, die onderdeel is van het IPO. De bevindingen van de monitor worden in het Cibo besproken, waarna de bevindingen naar de AAC Middelen gaan.[196]

[192] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 16 december 2015
[193] Provincie Zuid-Holland (2016), e-mail 8 februari 2016 van een Cibo-lid vanuit Zuid-Holland
[194] Provincie Noord-Holland (2015), Monitoringtool Cibo
[195] Provincie Noord-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 27 mei 2016
[196] Provincie Noord-Holland, ambtelijk interview, 16 december 2015

Bijlage A Geraadpleegde bronnen

Algemeen

- AVK (2015), Veilig digitaal werken, training security awareness
- Castells, M. (1996), The information Age: Economy, Society, and Culture
- Cibo en IPO (2010), Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging
- Cibo en IPO (2014), Agenda voor ontwikkeling informatieveiligheid provincies 2014
- Cibo en IPO (2014), Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid
- Govcert.nl (2010), Pentesten doe je zo. Een handleiding voor opdrachtgevers
- LBVD (2013), Managementsamenvatting mystery guest, 3 oktober
- LBVD (2015), Managementsamenvatting mystery guest, 23 april
- Nationaal Cyber Security Centrum (2014), Veilig gebruik van smartphones en tablets. Risico's en maatregelen
- Onderzoeksraad voor de Veiligheid (2012), Het DigiNotarincident: waarom digitale veiligheid de bestuurstafel te weinig bereikt
- Provincie Noord-Holland (2012), Informatiebeveiligingsbeleid
- Rekenkamer Den Haag (2014), Digitale Veiligheid

Websites

- Autoriteit Persoonsgegevens (2016), www.autoriteitpersoonsgegevens.nl
- Eerste Kamer der Staten-Generaal (2016), www.eerstekamer.nl
- FOX-IT (2015), www.fox-it.nl
- iBewustzijn Overheid (2015), www.ibewustzijnoverheid.nl
- Justitia.nl (2016), www.justitia.nl
- Logius (2016), www.logius.nl
- Taskforce BID (2015), www.taskforcebid.nl

Provincie Noord-Holland

- Provincie Noord-Holland, Integriteitsverklaring
- Provincie Noord-Holland (2002), Privacyreglement e-mail en internetgebruik
- Provincie Noord-Holland (2008), Reglement personeelspas 2008
- Provincie Noord-Holland (2011), Onderzoeksrapport Nulmeting informatiebeveiliging, 20 december
- Provincie Noord-Holland (2012), Beleidsimplementatie acties en professionaliteitsstappen
- Provincie Noord-Holland (2012), brief van GS aan PS, betreft: informatiebeveiligingsbeleid, 21 december
- Provincie Noord-Holland (2012), Informatiebeveiligingsbeleid
- Provincie Noord-Holland (2012), Inrichten beveiligingsorganisatie
- Provincie Noord-Holland (2012), Nota directie, betreft: informatiebeveiligingsbeleid, 28 juni
- Provincie Noord-Holland (2012), Openbare besluitenlijst van de vergadering van gedeputeerde staten van Noord-Holland, 17 juli 2012
- Provincie Noord-Holland (2013), Richtlijnen gebruik sociale media
- Provincie Noord-Holland (2013), Richtlijn wachtwoordgebruik
- Provincie Noord-Holland (2013), Tips voor veilig digitaal samenwerken
- Provincie Noord-Holland (2014), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2014, periode 1
- Provincie Noord-Holland (2014), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2014, periode 2
- Provincie Noord-Holland (2014), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2014, periode 3
- Provincie Noord-Holland (2014), Doorwerking IT Management Letter 2013

- Provincie Noord-Holland (2014), Monitoringtool Cibo
- Provincie Noord-Holland (2015), Communicatie informatieveiligheid 2015
- Provincie Noord-Holland (2015), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2015, periode 1
- Provincie Noord-Holland (2015), Concernmanagementrapportage, viermaandsrapportage 2015, periode 2
- Provincie Noord-Holland (2015), Memo aan Stuurgroep I&I, betreft: wijziging Wet bescherming persoonsgegevens
- Provincie Noord-Holland (2015), Monitoringtool Cibo
- Provincie Noord-Holland (2015), Mysterieuze bezoekers [bericht op het Plein], 3 april
- Provincie Noord-Holland (2015), Nota directie, betreft: concernbreed verbijzonderde interne controleplan 2016
- Provincie Noord-Holland (2015), Plan van aanpak meldplicht datalekken, 2 november
- Provincie Noord-Holland (2015), Programmabegroting 2016
- Provincie Noord-Holland (2015), Verbijzonderde interne controleplan 2016
- Provincie Noord-Holland (2016), Implementatie meldplicht datalekken, voortgangsrapportage periode 1 september 2015 tot en met 15 januari 2016
- Provincie Noord-Holland (2016), Nota directie, betreft: governance informatiebeveiliging, 4 februari

Bijlage B Geraadpleegde personen

Algemeen

- De heer. T. Bosma, Senior Onderzoeker Rekenkamer Den Haag
- De heer H. Wesseling, Voormalig hoofd Taskforce Bestuur en Informatieveiligheid Dienstverlening
- De heer D. Leguit, Voormalig Manager Taskforce Bestuur en Informatieveiligheid Dienstverlening

Provincie Noord-Holland

- Mevrouw K. Grevers, Adviseur interne communicatie, sector Communicatie, directie Concernzaken
- De heer W. Kegel, Medewerker Concern control
- De heer E. Krijgsman, Commissieadviseur Natuur, Landbouw en Milieu
- De heer C. Loggen, Gedeputeerde ICT en Personeel en organisatie
- De heer J. Loggen, Waarnemend Statengriffier
- De heer W. Olijve, Adviseur I&I, sector Informatievoorziening en ICT, directie Concernzaken
- De heer F.D. Ossewaarde, Chief Information Officer, directie Concernzaken
- Mevrouw P. Verbeek, Strategisch ICT adviseur, sector Informatievoorziening en ICT, directie Concernzaken

Bijlage C Afkortingen en begrippen

Afkortingenlijst

BIA	Business Impact Analyse
Cibo	Centraal Informatiebeveiligingsoverleg
GS	Gedeputeerde Staten
IBI	Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging
ICT	Informatie- en Communicatietechnologie
IPO	Interprovinciaal Overleg
P&C	Planning & Control
PS	Provinciale Staten

Begrippenlijst

Aanvullende maatregelen	Het bedrijfsproces of informatiesysteem waarvoor een risicoanalyse wordt uitgevoerd (zie: Risicoanalyse) krijgt een classificatie op het niveau van beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid. Op basis hiervan selecteert de provincie aanvullende maatregelen uit de IBI die genomen moeten worden ter verbetering van de informatieveiligheid.
Basisinfrastructuur	Basisinfrastructuur is één van de aandachtsgebieden van informatieveiligheid. Basisinfrastructuur betreft o.a. de elektriciteits-voorziening, telecommunicatievoorzieningen en gebouwen en toegang.
BIA	De Business Impact Analyse (BIA) is de standaardmethode voor het uitvoeren van een risicoanalyse (zie: Risicoanalyse).
Beschikbaarheid	In het kader van informatieveiligheid betreft Beschikbaarheid de eigenschap dat informatie toegankelijk en bruikbaar is op verzoek van een bevoegde functionaris.
Cibo	Het Cibo is het Centraal Informatiebeveiligingsoverleg (onderdeel van het IPO). Het is een platform waarin provincies kennis en ervaring uitwisselen en de gezamenlijke ontwikkeling van informatieveiligheid vormgeven.
Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid	Het Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid is een afsprakenkader waarmee provincies verantwoordelijkheid nemen voor het opstellen van het informatieveiligheidsbeleid en het uitvoeren en handhaven ervan. Het is de bedoeling dat de provincies op deze manier één standaard ontwikkelen en behouden.

Generieke maatregelen	Alle maatregelen uit de IBI die als generiek zijn gecategoriseerd. Deze maatregelen geven het basisniveau van beschikbaarheid, integriteit of vertrouwelijkheid aan, waaraan elke provincie moet voldoen.
IBI	De Interprovinciale Baseline Informatiebeveiliging (IBI) vormt het formele basisnormenkader voor provincies en bevat richtlijnen op het gebied van informatieveiligheid. De IBI geeft een standaard werkwijze waarmee per bedrijfsproces of informatiesysteem wordt bepaald welke beveiligingsmaatregelen getroffen moeten worden.
ICT	In het kader van informatieveiligheid betreft ICT het aandachtsgebied applicaties en gegevensverzameling, ICT infrastructuur (computers, netwerkapparatuur en randapparatuur) en ICT programmatuur (besturingsprogramma's).
Integriteit	In het kader van informatieveiligheid betreft integriteit de eigenschap dat de nauwkeurigheid en volledigheid van bedrijfsmiddelen wordt beveiligd. De informatie is juist, up-to-date, volledig en niet gecorrumpeerd.
ISO 27001/27002	De IBI is gebaseerd op de landelijke standaard ISO 27001/27002 (voluit: NEN-ISO/IEC-27001/27002). Dit wordt ook wel de code van informatiebeveiliging genoemd, waarin de eisen ten aanzien van informatieveiligheid zijn geformuleerd.
Mens en organisatie	In het kader van informatieveiligheid betreft Mens en Organisatie het aandachtsgebied dat gaat om werkwijzen, zoals manieren, routines, gewoonten en gedrag.
Penetratietest	Een penetratietest is een geautoriseerde poging om een beveiligingssysteem te omzeilen of te doorbreken, waarbij een beveiligingsspecialist probeert om zónder de vereiste toegangsgegevens informatie te verkrijgen uit het systeem. Het doel is om inzicht te krijgen in de risico's en kwetsbaarheden van het onderzochte systeem.
Risicoanalyse	Volgens de IBI dient elke provincie een risicoanalyse uit te voeren op bedrijfsprocessen en informatiesystemen die verhoogd risico lopen. De provincie maakt deze selectie zelf. Op basis van de risicoanalyse krijgt het bedrijfsproces of informatiesysteem een classificatie op het niveau van beschikbaarheid, integriteit en vertrouwelijkheid.
Verplichtende Zelfregulering	In de IBI staat het principe van Verplichtende Zelfregulering centraal, wat betekent dat iedere provincie zelf verantwoordelijk is voor het informatieveiligheidsbeleid, met als stok achter de deur dat wanneer de informatieveiligheid onvoldoende wordt geïntegreerd in de bedrijfsvoering, verplichtingen op basis van (wettelijke) regelgeving zullen volgen.

Vertrouwelijkheid	In het kader van informatieveiligheid betreft vertrouwelijkheid de eigenschap dat informatie niet beschikbaar wordt gesteld of wordt ontsloten aan onbevoegde personen, organisaties of processen.

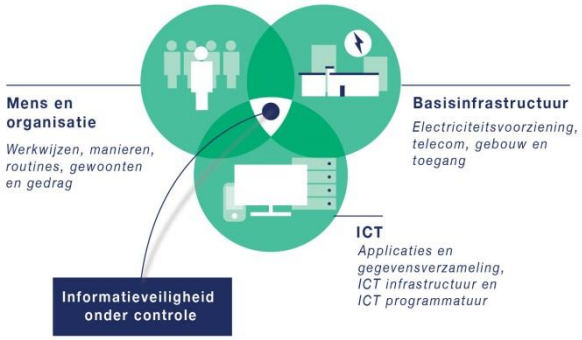
Colofon

Randstedelijke Rekenkamer
Teleportboulevard 110
1043 EJ Amsterdam
020 – 58 18 585
info@randstedelijke-rekenkamer.nl
www.randstedelijke-rekenkamer.nl
Volg ons op twitter via: @rekenrandstad
Juli 2016

Informatieveiligheid

Provincie Noord-Holland

Provincies zijn voor de uitvoering van hun taken steeds meer afhankelijk van informatiesystemen en informatiestromen. De veiligheid van informatie neemt dan ook een steeds belangrijker positie in. Informatieveiligheid houdt in dat informatie alleen door de juiste personen is te zien en te gebruiken. Ook dient informatie volledig, juist, actueel en op het juiste moment toegankelijk te zijn. Om informatieveiligheid te waarborgen, kunnen maatregelen worden genomen op de aandachtsgebieden Mens & Organisatie, ICT en basisinfrastructuur (zie afbeelding). Door deze maatregelen kunnen organisaties risico's voor informatieveiligheid tot een acceptabel niveau terugbrengen.



Met de ondertekening van het Convenant Interprovinciale Regulering Informatieveiligheid eind 2014 hebben de provincies kenbaar gemaakt de informatieveiligheid verder te willen optimaliseren en professionaliseren. De Randstedelijke Rekenkamer heeft onderzocht hoe de provincies zijn gevorderd met de borging van de informatieveiligheid.

Vraagstelling

Heeft de provincie Noord-Holland de informatieveiligheid voldoende geborgd?

De centrale onderzoeksvraag is beantwoord aan de hand van de volgende vier deelvragen:

1. Heeft de provincie de sturing op en de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid goed verankerd?
2. Is het informatieveiligheidsbeleid in opzet, uitvoering én in resultaat adequaat?
3. Heeft de provincie voldoende aandacht voor bewustwording op het gebied van informatieveiligheid?
4. Heeft de provincie het afleggen van verantwoording over en het houden van toezicht op informatieveiligheid goed geregeld?

Conclusies

De provincie besteedt voldoende aandacht aan de bewustwording van het belang van informatieveiligheid binnen de organisatie. Ook heeft de provincie het toezicht op en de verantwoording over informatieveiligheid goed geregeld. Er is een aantal beslissingen genomen, waarmee invulling wordt gegeven aan de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid. Er is wel verbetering mogelijk in de sturing op het tempo van de implementatie van de rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van informatieveiligheid. Hoewel de provincie veel zaken heeft opgepakt, behoeft de organisatorische verankering en de planmatige aanpak van informatieveiligheid verbetering. Sinds 2016 zet de provincie hiertoe wel stappen. Een ander verbeterpunt is de uitvoering van maatregelen om de informatieveiligheid te bevorderen. Het is bijvoorbeeld niet voor alle bedrijfsprocessen duidelijk welke informatieveiligheidsmaatregelen nodig zijn en de provincie heeft geen zicht of de maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd.

De hoofdconclusie is gebaseerd op de volgende vier deelconclusies:

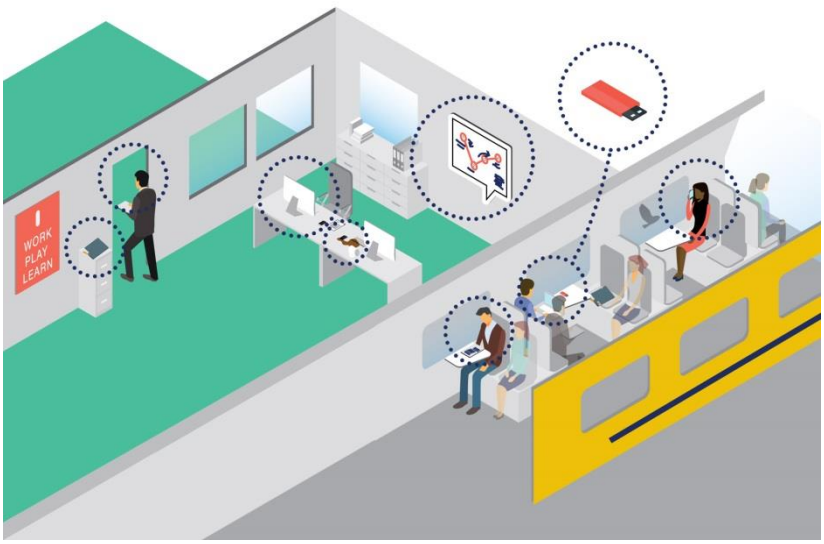
1. Er is een aantal beslissingen genomen, waarmee invulling wordt gegeven aan de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid. Zo zijn rollen en verantwoordelijkheden in 2012 vastgesteld. De sturing op het tempo van de besluitvorming en uitvoering ten aanzien van informatieveiligheid kan wel beter. De implementatie van de rollen en verantwoordelijkheden is vertraagd. Hoewel de provincie desondanks veel zaken heeft opgepakt, behoeft de organisatorische verankering en planmatige aanpak van informatieveiligheid verbetering. Sinds begin 2016 zet de provincie stappen met het beleggen van rollen en de invulling van verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid.
2. Het informatieveiligheidsbeleid van de provincie voldoet in opzet aan de eisen. In 2016 dient een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid te worden vastgesteld. Het is niet goed te beoordelen of de provincie de benodigde informatieveiligheidsmaatregelen uitvoert, omdat de provincie de uitvoering van de informatieveiligheidsmaatregelen niet coördineert of registreert en niet voor alle bedrijfsprocessen heeft bepaald of een risicoanalyse nodig is. In de provincie is geen test uitgevoerd of de informatie in de praktijk voldoende beschermd is.
3. De provincie heeft voldoende aandacht voor bewustwording van het belang van informatieveiligheid. De provincie heeft onafhankelijke onderzoeken laten verrichten die inzicht geven in de mate van bewustzijn van medewerkers van het belang van informatieveiligheid. De bevindingen van deze onderzoeken zijn gebruikt om het bewustzijn van medewerkers op het gebied van informatieveiligheid te vergroten. In 2015 was het bewustzijn van medewerkers verbeterd ten opzichte van 2013.
4. De provincie heeft het houden van toezicht op informatieveiligheid goed geregeld. Er zijn diverse onafhankelijke onderzoeken uitgevoerd naar de stand van zaken van informatieveiligheid. De bevindingen zijn onder de aandacht gebracht van de directie en hebben tot vervolgacties geleid. Ook heeft de provincie het afleggen van verantwoording over informatieveiligheid goed geregeld. Informatieveiligheid maakt onderdeel uit van de ambtelijke P&C-cyclus en sinds 2016 ook van de bestuurlijke P&C-cyclus. De provincie heeft tevens de zelfevaluatie over informatieveiligheid uitgevoerd.

Aanbevelingen

1. Vraag GS om ervoor te zorgen dat er zo spoedig mogelijk volgens de rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid die in februari 2016 zijn vastgesteld, wordt gewerkt.
2. Vraag GS om ervoor te zorgen dat een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid in 2016 wordt vastgesteld.
3. Vraag GS te bewaken dat voor alle bedrijfsprocessen wordt bepaald of een risicoanalyse nodig is en dat deze risicoanalyses worden uitgevoerd, evenals de aanvullende maatregelen die daaruit voortkomen.

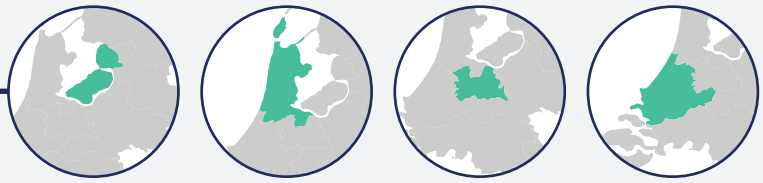
Meer informatie

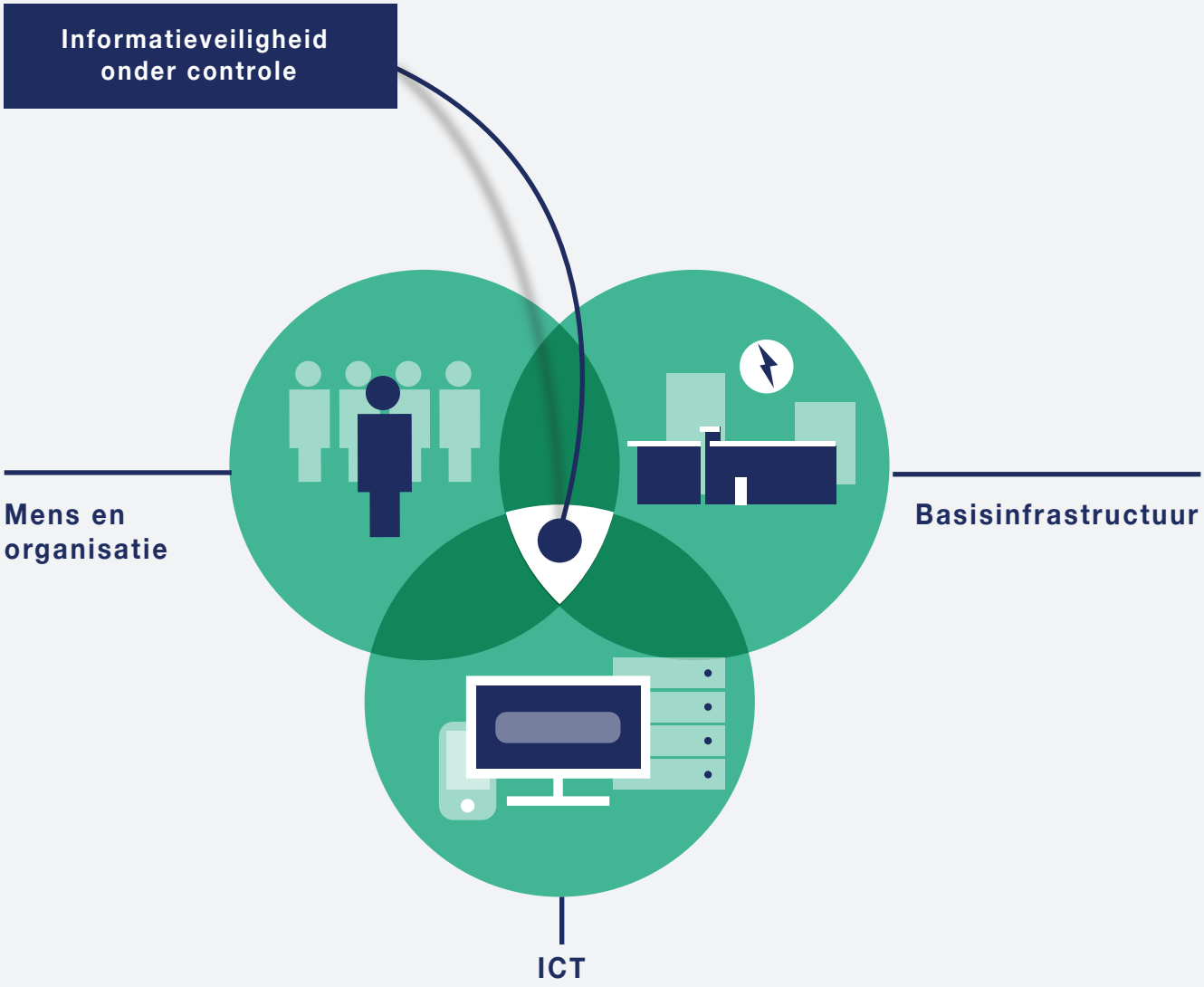
Dit onderzoek heeft geresulteerd in het rapport Informatieveiligheid en vindt u op onze website www.randstedelijke-rekenkamer.nl. Voor meer informatie kunt u zich wenden tot Ans Hoenderdos, info@randstedelijke-rekenkamer.nl tel. 020 58 18 585.



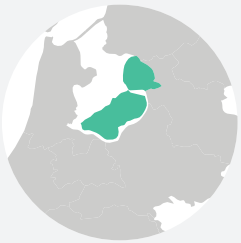
Provincievergelijking

De belangrijkste conclusies per provincie op een rij:



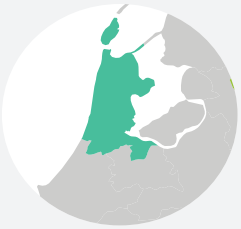


De Conclusies



FLEVOLAND

De provincie stuurt voldoende op informatieveiligheid. Er zijn goede aanzetten voor de verdeling van verantwoordelijkheden en er is voldoende aandacht voor toezicht op en verantwoording over informatieveiligheid. Ook worden sinds eind 2015 acties ondernomen om het bewustzijn voor informatieveiligheid te vergroten. De invulling van verantwoordelijkheden in de praktijk behoeft nog wel verbetering. Een ander verbeterpunt is de uitvoering van maatregelen om de informatieveiligheid te verbeteren. Generieke maatregelen zijn nog niet volledig geïmplementeerd. Ook zijn risicoanalyses om te bepalen of aanvullende maatregelen nodig zijn, slechts beperkt uitgevoerd.



NOORD-HOLLAND

De provincie besteedt voldoende aandacht aan de bewustwording van het belang van informatieveiligheid binnen de organisatie. Ook heeft de provincie het toezicht op en de verantwoording over informatieveiligheid goed geregeld. Er is een aantal beslissingen genomen, waarmee invulling wordt gegeven aan de verantwoordelijkheid voor informatie-veiligheid. Er is wel verbetering mogelijk in de sturing op het tempo van de implementatie van de rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van informatieveiligheid. Hoewel de provincie veel zaken heeft opgepakt, behoeft de organisatorische verankering en de planmatige aanpak van informatieveiligheid verbetering. Sinds 2016 zet de provincie hiertoe wel stappen. Een ander verbeterpunt is de uitvoering van maatregelen om de informatieveiligheid te bevorderen. Het is bijvoorbeeld niet voor alle bedrijfsprocessen duidelijk welke informatieveiligheidsmaatregelen nodig zijn en de provincie heeft geen zicht of de maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd.

UTRECHT

Tot eind 2015 is er ondanks verschillende kritische signalen te weinig gestuurd op de realisatie van acties om de informatieveiligheid te verbeteren. Het gaat dan onder meer om een goede verdeling van verantwoordelijkheden en het vergroten van het bewustzijn voor informatieveiligheid. Hierdoor is weinig tot geen voortgang geboekt bij zaken die belangrijk zijn voor informatieveiligheid, zoals de uitvoering van risicoanalyses. Sinds eind 2015 is de provincie actiever in de verbetering van informatieveiligheid. De eerste stappen bij de invulling van rollen en verantwoordelijkheden zijn gezet. Er komt ook nieuw informatie-veiligheidsbeleid, waaraan voor het eerst ook een plan van aanpak wordt gekoppeld.

ZUID-HOLLAND

De provincie heeft een aantal zaken op het gebied van informatieveiligheid goed geregeld. Zo heeft de provincie een informatieveiligheidsbeleid dat in opzet voldoet aan de eisen. Ook heeft de provincie het houden van toezicht op informatieveiligheid goed geregeld. Daarnaast zet de provincie sinds eind 2015 stappen in het systematisch integreren en monitoren van maatregelen, plannen en acties op het gebied van informatieveiligheid, door de implementatie van een Information Security Management System (ISMS). Hiermee wil de provincie meer structuur en transparantie aanbrengen in de activiteiten op het gebied van informatieveiligheid. De provincie dient echter nog verschillende stappen te zetten om de informatieveiligheid voldoende te verankeren. Er zijn nog duidelijk aan te wijzen verbeterpunten, zoals de invulling van verantwoordelijkheden voor informatieveiligheid in de gehele organisatie en het versterken van het bewustzijn van medewerkers van het belang van informatieveiligheid. Hier wordt weinig sturing aangegeven. Een ander verbeterpunt is de uitvoering van maatregelen op het gebied van informatieveiligheid. De provincie heeft bijvoorbeeld nog niet voor alle bedrijfsprocessen bepaald of een risico-analyse nodig is, waardoor niet voor alle bedrijfsprocessen duidelijk is welke risico's kunnen optreden.

Deelconclusie 1

Sturing en verantwoordelijkheid

Flevoland

Verantwoordelijkheden zijn over het geheel genomen goed verdeeld, met een duidelijke rol voor de directie. Verder is een opzet gemaakt voor de toedeling van het eigenaarschap van informatiesystemen.De invulling van verantwoordelijkheden voor informatieveiligheid in de managementlaag onder de directie behoeft nog wel verbetering. Verder is de controlerende rol bij informatieveiligheid niet goed gescheiden van de beleidsrol en de uitvoerende rol.

Utrecht

Tot eind 2015 is er te weinig gestuurd op informatieveiligheid. Op verschillende zaken die belangrijk zijn voor de verbetering van de informatieveiligheid, is weinig tot geen voortgang geboekt. Zo was de verdeling van verantwoordelijkheden voor informatieveiligheid lange tijd alleen op papier goed uitgewerkt.
Vanaf eind 2015 heeft de provincie de eerste stappen gezet om meer sturing te geven op informatieveiligheid. Er is een begin gemaakt met de toedeling van verantwoordelijkheden. Verder zijn de vaststelling van nieuw informatieveiligheidsbeleid en een bijbehorend plan van aanpak voorzien in juni 2016.

Noord-Holland

Er is een aantal beslissingen genomen, waarmee invulling wordt gegeven aan de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid. Zo zijn rollen en verantwoordelijkheden in 2012 vastgesteld. De sturing op het tempo van de besluitvorming en uitvoering ten aanzien van informatieveiligheid kan wel beter. De implementatie van de rollen en verantwoordelijkheden is vertraagd. Hoewel de provincie desondanks veel zaken heeft opgepakt, behoeft de organisatorische verankering en planmatige aanpak van informatieveiligheid verbetering. Sinds begin 2016 zet de provincie stappen met het beleggen van rollen en de invulling van verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid.

Zuid-Holland

Er is weinig sturing gegeven aan de invulling van rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid in de gehele organisatie. Ook is er weinig sturing gegeven aan het versterken van het bewustzijn van het belang van informatieveiligheid van medewerkers. Hierdoor wordt nog voornamelijk vanuit afdelingen binnen de directie Concernzaken invulling gegeven aan informatieveiligheid en is informatieveiligheid nog niet voldoende verankerd binnen de gehele organisatie.

Deelconclusie 2

Beleid en normenkader

Flevoland

Het informatieveiligheidsbeleid van de provincie voldoet in opzet aan de eisen. De provincie heeft de benodigde informatieveiligheidsmaatregelen nog niet allemaal uitgevoerd. Er moeten nog generieke informatieveiligheidsmaatregelen worden uitgevoerd, ook bij kritieke systemen. Risicoanalyses om te bepalen voor welke systemen en processen aanvullende maatregelen nodig zijn, zijn slechts in beperkte mate gedaan. Om te beoordelen of de informatie van de provincie in de praktijk voldoende beschermd is, is een test uitgevoerd. Daarbij is een aantal kwetsbaarheden met een hoog risico ontdekt. Voor zover deze kwetsbaarheden technisch van aard zijn, zijn deze grotendeels verholpen. Op basis van de test kan overigens geen algemene uitspraak worden gedaan over de bescherming van de informatie van de provincie.

Utrecht

Het in 2015 opgestelde informatieveiligheidsbeleid van de provincie voldoet in opzet aan de eisen. Dit beleid wordt echter niet uitgevoerd, omdat de provincie van plan is om in juni 2016 een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid, met daaraan gekoppeld een plan van aanpak, vast te stellen. Het is niet goed te beoordelen of de provincie de benodigde informatieveiligheidsmaatregelen uitvoert, want een systeem dat hier inzicht in moet geven, is nog niet goed geïmplementeerd. Om te beoordelen of de informatie van de provincie voldoende beschermd is, is een test uitgevoerd. Daarbij is een aantal kwetsbaarheden met een hoog, maar niet direct kritiek risico ontdekt. Ook is geconstateerd dat de provincie onvoldoende monitort of er indicaties zijn voor ongeoorloofde toegang tot provinciale systemen. Op basis van de test kan overigens geen algemene uitspraak worden gedaan.

Noord-Holland

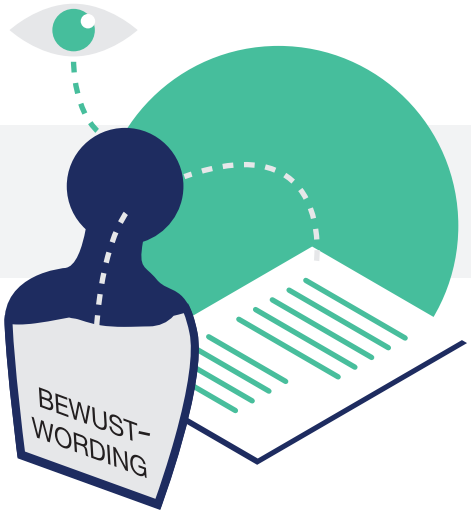
Het informatieveiligheidsbeleid van de provincie voldoet in opzet aan de eisen. In 2016 dient een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid te worden vastgesteld. Het is niet goed te beoordelen of de provincie de benodigde informatieveiligheidsmaatregelen uitvoert, omdat de provincie de uitvoering van de informatieveiligheidsmaatregelen niet coördineert of registreert en niet voor alle bedrijfsprocessen heeft bepaald of een risicoanalyse nodig is. In deze provincie is geen test uitgevoerd of de informatie in de praktijk voldoende beschermd is.

Zuid-Holland

Het informatieveiligheidsbeleid voldoet in opzet aan de eisen. Het is niet goed te beoordelen of de provincie de benodigde informatieveiligheidsmaatregelen uitvoert, omdat de provincie de uitvoering van de informatieveiligheidsmaatregelen niet coördineert of registreert en niet voor alle bedrijfsprocessen heeft bepaald of een risicoanalyse nodig is. Sinds eind 2015 zet de provincie stappen in het systematisch integreren en monitoren van maatregelen, plannen en acties op het gebied van informatieveiligheid, door de implementatie van een Information Security Management System (ISMS). Om te beoordelen of de informatie van de provincie in de praktijk voldoende beschermd is, is een test uitgevoerd. Daarbij is een aantal kwetsbaarheden met een groot risico ontdekt. Voor het merendeel van de kwetsbaarheden moeten nog maatregelen worden genomen om de kwetsbaarheden te verhelpen. Op basis van de test kan geen algemene uitspraak worden gedaan over de bescherming van de informatie van de provincie.

Deelconclusie 3

Bewustwording



Flevoland

Binnen de provincie bestaat sinds eind 2015 voldoende aandacht voor bewustwording van het belang van informatieveiligheid. Het voornemen om meer aandacht te geven aan bewustwording bestaat sinds eind 2012, maar het duurde tot eind 2015 voordat dit voornemen in actie is omgezet.

Utrecht

De provincie heeft tot eind 2015 nog onvoldoende aandacht gehad voor de bewustwording van het belang van informatie-veiligheid; er is slechts een beperkt aantal acties ondernomen om dit bewustzijn te vergroten. De provincie heeft wel in 2015 een mystery guest-onderzoek laten uitvoeren om het bewustzijn van informatieveiligheid te meten. Uit dit onderzoek en uit verschillende andere onderzoeken blijkt dat het bewustzijn van informatieveiligheid in de organisatie nog duidelijk verbeterd kan worden. Het vergroten van het bewustzijn in de provinciale organisatie van het belang van informatieveiligheid is een speerpunt van het plan van aanpak, dat in juni 2016 vastgesteld moet worden.

Noord-Holland

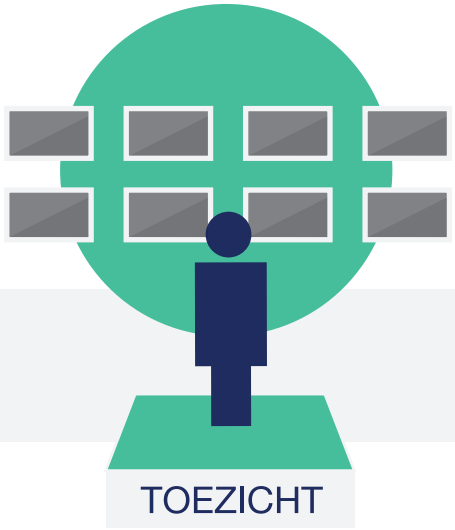
De provincie heeft voldoende aandacht voor bewust-wording van het belang van informatieveiligheid. De provincie heeft onafhankelijke onderzoeken laten verrichten die inzicht geven in de mate van bewustzijn van medewerkers van het belang van informatieveiligheid. De bevindingen van deze onderzoeken zijn gebruikt om het bewustzijn van medewerkers op het gebied van informatieveiligheid te vergroten. In 2015 was het bewustzijn van medewerkers verbeterd ten opzichte van 2013.

Zuid-Holland

De provincie heeft nog niet voldoende aandacht voor de bewustwording van het belang van informatieveiligheid binnen de organisatie. Het voornemen om medewerkers bewust te maken van risico's op het gebied van informatieveiligheid bestaat sinds 2014. Dit voornemen is nog niet in actie omgezet.

Deelconclusie 4

Verantwoording en toezicht



Flevoland

De provincie heeft het houden van toezicht op informatieveiligheid goed geregeld. Er zijn diverse onafhankelijke onderzoeken uitgevoerd naar de stand van zaken van informatieveiligheid. De bevindingen hebben geleid tot vervolgacties ter verbetering van de informatieveiligheid. Het afleggen van verantwoording over informatieveiligheid in de provincie is eveneens goed geregeld. Informatieveiligheid maakt deel uit van zowel de bestuurlijke als de ambtelijk P&C cyclus. Verder gebruikt de provincie de interprovinciale monitor zelfevaluatie om de voortgang bij informatieveiligheid te volgen.

Noord-Holland

De provincie heeft het houden van toezicht op informatieveiligheid goed geregeld. Er zijn diverse onafhankelijke onderzoeken uitgevoerd naar de stand van zaken van informatieveiligheid. De bevindingen zijn onder de aandacht gebracht van de directie en hebben tot vervolgacties geleid. Ook heeft de provincie het afleggen van verantwoording over informatieveiligheid goed geregeld. Informatieveiligheid maakt onderdeel uit van de ambtelijke P&C-cyclus en sinds 2016 ook van de bestuurlijke P&C-cyclus. De provincie heeft tevens de zelfevaluatie over informatieveiligheid uitgevoerd.

Utrecht

De provincie had het houden van toezicht op informatieveiligheid tot medio 2015 nog niet voldoende geregeld. Er zijn diverse onafhankelijke onderzoeken uitgevoerd naar de stand van zaken van informatieveiligheid. Echter, slechts de onderzoeken vanaf medio 2015 leidden tot vervolgacties. Het afleggen van verantwoording over informatieveiligheid in de provincie is nog niet voldoende geregeld. Informatieveiligheid maakt nog geen deel uit van de P&C-cyclus. Er is wel een jaarlijkse zelfevaluatie over informatieveiligheid uitgevoerd, maar die wordt niet gebruikt voor verantwoording of sturing.

Zuid-Holland

De provincie heeft het houden van toezicht op informatieveiligheid goed geregeld. Er zijn diverse onafhankelijke onderzoeken uitgevoerd naar de stand van zaken van informatieveiligheid. De bevindingen zijn op managementniveau besproken en hebben tot vervolgacties geleid. De provincie heeft het afleggen van verantwoording over informatieveiligheid nog niet voldoende geregeld. Informatieveiligheid maakt nog geen onderdeel uit van de P&C-cyclus. Wel is in 2015 voor het eerst schriftelijk gerapporteerd over informatieveiligheid aan de directie. Ook heeft de provincie de zelfevaluatie over informatieveiligheid uitgevoerd.

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 12 september 2016

Onderwerp: Eindrapport Randstedelijke Rekenkamer Informatieveiligheid provincie Noord-Holland

Kenmerk: 838526

Bijlagen:
- Eindrapport
- 5-minuten versie
- Provincievergelijking informatieveiligheid

1. Inleiding

De Randstedelijke Rekenkamer onderzoekt de doelmatigheid, de doeltreffendheid en de rechtmatigheid van het door het provinciebestuur gevoerde bestuur (artikel 183 van de Provinciewet). In dit kader brengt de Randstedelijke Rekenkamer het voorliggende rapport 'Informatieveiligheid provincie Noord-Holland' aan Provinciale Staten uit.
Provinciale Staten behandelt Rekenkamerrapporten standaard in de betreffende vakcommissie en rondt deze af met een Statenbesluit.
Het doel en de centrale onderzoeksvraag van het uitgevoerde onderzoek is om inzichtelijk te maken óf de informatieveiligheid van de provincie voldoende is geborgd?

2. Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

De conclusies voor de provincie Noord-Holland en de toelichting daarop zijn verwoord vanaf pagina 6 van het rapport.

Op de centrale onderzoeksvraag concludeert de Rekenkamer het volgende: *"De provincie besteedt voldoende aandacht aan de bewustwording van het belang van informatieveiligheid binnen de organisatie. Ook heeft de provincie het toezicht op en de verantwoording over informatieveiligheid goed geregeld. Er is een aantal beslissingen genomen, waarmee invulling wordt gegeven aan de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid. Er is wel verbetering mogelijk in de sturing op het tempo van de implementatie van de rollen en verantwoordelijkheden ten aanzien van informatieveiligheid. Hoewel de provincie veel zaken heeft opgepakt, behoeft de organisatorische verankering en de planmatige aanpak van informatieveiligheid verbetering. Sinds 2016 zet de provincie hiertoe wel stappen. Een ander verbeterpunt is de uitvoering van maatregelen om de informatieveiligheid te bevorderen. Het is bijvoorbeeld niet voor alle bedrijfsprocessen duidelijk welke informatieveiligheidsmaatregelen nodig zijn en de provincie heeft geen zicht of de maatregelen daadwerkelijk zijn uitgevoerd."*

Op basis van de deelvragen van het onderzoek komt de Rekenkamer met de volgende deelconclusies:

1. Er is een aantal beslissingen genomen, waarmee invulling wordt gegeven aan de verantwoordelijkheid voor informatieveiligheid. Zo zijn rollen en verantwoordelijkheden in 2012 vastgesteld. De sturing op het tempo van de besluitvorming en uitvoering ten aanzien van informatieveiligheid kan wel beter. De implementatie van de rollen en verantwoordelijkheden is vertraagd. Hoewel de provincie desondanks veel zaken heeft opgepakt, behoeft de organisatorische verankering en planmatige aanpak van informatieveiligheid verbetering. Sinds begin 2016 zet de provincie stappen met het beleggen van rollen en de invulling van verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid.

2. Het informatieveiligheidsbeleid van de provincie voldoet in opzet aan de eisen. In 2016 dient een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid te worden vastgesteld. Het is niet goed te beoordelen of de provincie de benodigde informatieveiligheidsmaatregelen uitvoert, omdat de provincie de uitvoering van de informatieveiligheidsmaatregelen niet coördineert of registreert en niet voor alle bedrijfsprocessen heeft bepaald of een risicoanalyse nodig is. In deze provincie is geen test uitgevoerd of de informatie in de praktijk voldoende beschermd is.

3. De provincie heeft voldoende aandacht voor bewustwording van het belang van informatieveiligheid. De provincie heeft onafhankelijke onderzoeken laten verrichten die inzicht geven in de mate van bewustzijn van medewerkers van het belang van informatieveiligheid. De bevindingen van deze onderzoeken zijn gebruikt om het bewustzijn van medewerkers op het gebied van informatieveiligheid te vergroten. In 2015 was het bewustzijn van medewerkers verbeterd ten opzichte van 2013.

4. De provincie heeft het houden van toezicht op informatieveiligheid goed geregeld. Er zijn diverse onafhankelijke onderzoeken uitgevoerd naar de stand van zaken van informatieveiligheid. De bevindingen zijn onder de aandacht gebracht van de directie en hebben tot vervolgacties geleid.
   Ook heeft de provincie het afleggen van verantwoording over informatieveiligheid goed geregeld. Informatieveiligheid maakt onderdeel uit van de ambtelijke P&C-cyclus en sinds 2016 ook van de bestuurlijke P&C-cyclus. De provincie heeft tevens de zelfevaluatie over informatieveiligheid uitgevoerd.

<u>Aanbevelingen</u>
De Rekenkamer heeft voor de provincie Noord-Holland op basis van de deelconclusies drie aanbevelingen gedaan (zie pagina's 7 en 8 voor de aanbevelingen en onderbouwing):

1. Vraag GS om ervoor te zorgen dat er zo spoedig mogelijk volgens de rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid die in februari 2016 zijn vastgesteld wordt gewerkt.
2. Vraag GS om ervoor te zorgen dat een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid in 2016 wordt vastgesteld.

3. Vraag GS te bewaken dat voor alle bedrijfsprocessen wordt bepaald of een risicoanalyse nodig is en dat deze risicoanalyses worden uitgevoerd, evenals de aanvullende maatregelen die daaruit voortkomen.

3. Reactie Gedeputeerde Staten

Voor de volledige reactie van GS zie pagina 11 t/m 13 van het rapport.

GS geeft aan tevreden te zijn met de conclusie van de Rekenkamer dat toezicht op en verantwoording over informatieveiligheid op orde is. Over de constatering dat het tempo van de implementatie van rollen en verantwoordelijkheden verbeterd kan worden, meldt GS dat zij een afweging gemaakt hebben tussen snelheid en zorgvuldigheid als het gaat om de inspanningen om informatieveiligheid organisatorisch te verankeren. Die inspanningen hangen nauw samen met de ontwikkelingen die GS in gang hebben gezet op het gebied van informatiebeleid in brede zin. Met de recente aanstelling van een Chief Information Officer (CIO) en het vaststellen van het concernbrede informatiebeleid zijn volgens GS de juiste voorwaarden gecreëerd om de rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid stevig en duurzaam te verankeren.

<u>Reactie Gedeputeerde Staten per aanbeveling</u>

Aanbeveling 1

Vraag GS om ervoor te zorgen dat er zo spoedig mogelijk volgens de rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid die in februari 2016 zijn vastgesteld wordt gewerkt.

Reactie:

Deze aanbeveling nemen GS over. GS achten een duidelijke rolverdeling en heldere bevoegdheden een noodzakelijke voorwaarde voor een efficiënte en effectieve organisatie, ook op het gebied van informatieveiligheid. Het besluit waarin de rollen en verantwoordelijkheden zijn gedefinieerd is het resultaat van een zorgvuldige afweging van belangen en ontwikkelingen. Momenteel wordt dit voorstel geïmplementeerd. Evaluatie van het gekozen model staat gepland voor begin 2018.

Aanbeveling 2

Vraag GS om ervoor te zorgen dat een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid in 2016 wordt vastgesteld.

Reactie:

Deze aanbeveling nemen GS over. Het huidige informatiebeveiligingsbeleid stamt uit 2012 en zal dit jaar geactualiseerd worden. GS hechten belang aan heldere en werkbare kaders. Informatieveiligheid is als fundament onder het Concerninformatieplan (CIP) dit jaar opnieuw stevig verankerd in een strategisch bedrijfsvoeringkader. Op ambtelijk niveau zal dit uitgewerkt worden in tactisch en operationeel informatieveiligheidsbeleid.

Aanbeveling 3
Vraag GS te bewaken dat voor alle bedrijfsprocessen wordt bepaald of een risicoanalyse nodig is en dat deze risicoanalyses worden uitgevoerd, evenals de aanvullende maatregelen die daaruit voortkomen.

Reactie:
Deze aanbeveling nemen GS over. GS achten het van belang dat voor alle processen een adequaat beveiligingsniveau is vastgesteld, en dat de benodigde aanvullende beheersmaatregelen uitgevoerd worden. Momenteel geven GS invulling aan uw aanbeveling door via de Verbijzonderde Interne Controle (VIC) de processen die door de ambtelijke organisatie als risicovol worden beschouwd aan bovengenoemde eisen te toetsen. Inspanningen om ook de overige bedrijfsprocessen aan deze werkwijze te onderwerpen worden meegenomen in nieuwe beleidsplan.

De aanbevelingen van de Rekenkamer zijn, geherformuleerd als besluiten, opgenomen in het ontwerpbesluit.

4. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

H. Struben, voorzitter Statencommissie Mobiliteit en Financiën

M. Spoor, griffier Statencommissie Mobiliteit en Financiën

Ontwerpbesluit

Nr. 56

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van de Statencommissie Mobiliteit en Financiën van 12 september 2016;

gelezen het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer, getiteld 'Informatieveiligheid provincie Noord-Holland',

besluiten:

1. GS te verzoeken ervoor te zorgen dat er zo spoedig mogelijk volgens de rollen en verantwoordelijkheden op het gebied van informatieveiligheid die in februari 2016 zijn vastgesteld wordt gewerkt;

2. GS te verzoeken ervoor te zorgen dat een geactualiseerde versie van het informatieveiligheidsbeleid in 2016 wordt vastgesteld;

3. GS te verzoeken te bewaken dat voor alle bedrijfsprocessen wordt bepaald of een risicoanalyse nodig is en dat deze risicoanalyses worden uitgevoerd, evenals de aanvullende maatregelen die daaruit voortkomen.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Tbv Statenvergadering d.d	**03-10-2016**
Commissie	Mobiliteit & Financiën
Datum commissievergadering	**12-09-2016**

Onderwerp: **Voordracht Onderzoek Randstedelijke Rekenkamer Informatieveiligheid**

Uw contactpersoon
M.D. Veldhoen-de Groot
AD/STG

Doorkiesnummer 023-514 5342
veldhoenm@noord-holland.nl

22 september 2016

De commissie adviseert de voordracht Onderzoek Randstedelijke Rekenkamer Informatieveiligheid als hamerstuk te agenderen voor de PS vergadering van 3 oktober 2016, mits de openstaande Technische vragen voorafgaand aan de PS vergadering beantwoord zijn, en deze geen aanleiding geven tot het bespreken van de voordracht.

Voor de behandeling van dit punt in de commissie M&F: zie hieronder het uittreksel uit het conceptverslag van de vergadering van de commissie M&F van 12 september 2016:

6a. <u>Onderzoeksrapport Randstedelijke Rekenkamer Informatieveiligheid</u>
De heer **Van Straaten** (VVD) constateert dat de aanbevelingen worden overgenomen door het college van Gedeputeerde Staten. Het duurt wel lang om te komen tot de verantwoordelijkheden, zoals die in 2012 zijn vastgesteld. In het verbeteren van de informatieveiligheid is versnelling aangebracht.
De CEO-functie is ingevuld. De functie van de Centrale Informatie Beveiliging moet nog worden ingevuld. Is deze functie vergelijkbaar met die van de CISO (Chief Information Security Officer)? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de invulling van die functie?
De functie Gegevensbescherming is ook nog niet ingevuld. Wat is daarvan de stand van zaken? Wanneer komt het Informatiebeveiligingplan? Wordt daarin rekening gehouden met de verplichtingen die voortvloeien uit de Algemene Verordening Gegevensbescherming? Is bij de provincie sprake van Incidentenbeleid c.q. continuïteitsmanagement? Het is namelijk van belang om vast te stellen hoe moet worden gehandeld als systemen uitvallen.
Het rapport richt zich vooral op kantoorautomatisering. Het beveiligingsbeleid zal zich ook uitstrekken over bijvoorbeeld bruggen en verkeersystemen. Is de provincie verantwoordelijk voor de RUD (Regionale Uitvoeringsdienst), zoals ze dat ook is in het kader van de Wet Melding Datalekken? Waren er sinds 1 januari 2016 datalekken geweest?
De rapportage spreekt over het ontbreken van coördinatie en weinig zicht op registratie. Brengt de komst van de Centrale Beveiligingsfunctionaris (CISO) daarin verbetering?

De heer **Leever** (ONH) vraagt of Gedeputeerde Staten inmiddels de uitvoering van veiligheidsmaatregelen coördineren, registreren en voor alle bedrijfsprocessen hebben bepaald of een risicoanalyse nodig is. Zo ja, voor welke bedrijfsprocessen is een risicoanalyse voorgenomen?

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) vertelt dat zijn fractie tevreden is dat de aanbevelingen in het rapport zijn overgenomen door Gedeputeerde Staten. Binnen welke tijdslijn zullen alle aanbevelingen zijn opgevolgd?

De heer **Hoogervorst** (SP) vindt het opvallend dat in het rapport een aantal keren wordt gesteld dat de provincie stappen heeft gezet, op de goede weg is en voldoende aandacht heeft voor de bewustwording van het belang van informatieveiligheid. Na het instellen van het onderzoek zijn dat gewenste constateringen. Toch is het lastig om in het rapport concrete maatregelen terug te vinden. Dat ligt niet aan het rapport zelf, want dat is duidelijk genoeg. Blijkbaar vindt de Rekenkamer nog niet dat het in de provincie helemaal op orde is. De SP ondersteunt de aanbevelingen in het rapport.
Het lijkt de fractie raadzaam om de discussie aan te gaan over de balans tussen geheimhouding en openbaarheid van bestuur. Iedereen hoopt van hacken verschoond te blijven. Om hier op een passende manier mee om te gaan moet er misschien hier en daar een tandje bij. Zou de portefeuillehouder hierover iets kunnen zeggen?

De heer **Heijnen** (CDA) zegt dat het CDA het als een positief rapport heeft gelezen. De veiligheid van informatie is voldoende op orde. Sinds 2016 zijn de resultaten ook verder verbeterd. Het is interessant om te zien welke bijdrage het digitale werken daaraan heeft geleverd.
In 2012 zijn de verantwoordelijkheden rondom informatieveiligheid vastgesteld. Waarom heeft het tot 2016 geduurd voordat deze zijn ingevuld? De CDA-fractie stelt voor de aanbevelingen die aan Noord-Holland zijn gedaan over te nemen. Op welke termijn zal een en ander zijn gedaan?

De heer **Den Uyl** (PvdA) merkt op dat de PvdA het heel verstandig vindt dat Gedeputeerde Staten de aanbevelingen van de Rekenkamer onverkort heeft overgenomen.

De heer **Yurdakul** (D66) spreekt van een positief en helder rapport. Hij constateert dat de drie aanbevelingen die zijn gedaan, zijn overgenomen. Kan de gedeputeerde meer zeggen over het tempo van realisatie?

Gedeputeerde **Loggen** deelt de constatering dat het een positief rapport is, als het gaat over waar Noord-Holland nu staat. Informatiebeveiliging is een vrij complexe aangelegenheid en in een dynamische setting ingebed. Het is een continu proces.
De functie onder de CEO is vergelijkbaar met de CISO-functie. Deze functionaris is inmiddels aangetrokken.
Over het tempo van het implementeren van de maatregelen durft de gedeputeerde geen uitspraak te doen. Hij zal navraag doen naar het tijdpad en dit terugkoppelen. Hetzelfde geldt voor de zaken die liggen in het verlengde van de provinciale verantwoordelijkheid. De gedeputeerde wil geen informatie in het openbaar delen over kwetsbare bedrijfsprocessen. Mocht de commissie daarover toch meer informatie wensen dan kan deze alleen in vertrouwelijkheid worden gedeeld.
Het Informatiebeveiligingplan is in het directieoverleg vastgesteld. Het plan moet nog door de portefeuillehouder worden geaccordeerd, waarna het beschikbaar zal worden gesteld aan Provinciale Staten.

Tweede termijn:

De heer **Hoogervorst** (SP) stelt voorop dat de SP het een positief onderzoeksrapport vindt, maar is de informatieveiligheid volgens de gedeputeerde goed op orde.

Gedeputeerde **Loggen** herhaalt dat informatiebeveiliging een kwetsbaar en dynamisch proces is. Welke maatregel men ook bedenkt, er zal altijd druk zijn om dat te testen. De provincie is al een eind op de goede weg. De stip aan de horizon zal nooit worden bereikt. De stip komt steeds weer verder te liggen.

De **voorzitter** verzoekt de gedeputeerde de beantwoording van de technische vragen voor de behandeling in Provinciale Staten te leveren.
De voordracht kan worden doorgeleid als hamerstuk, tenzij de technische vragen aanleiding geven tot het bespreken van de voordracht.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 14 JULI 2016

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M.T. Hoekzema
BEL/OMB

Doorkiesnummer (023) 514 4378
hoekzemam@noord-holland.nl

Betreft: Wijziging Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Verzenddatum
14 JULI 2016

Kenmerk
733428/830551

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande Statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen en toelichting, over wijziging Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris
H.J. Schaafsma

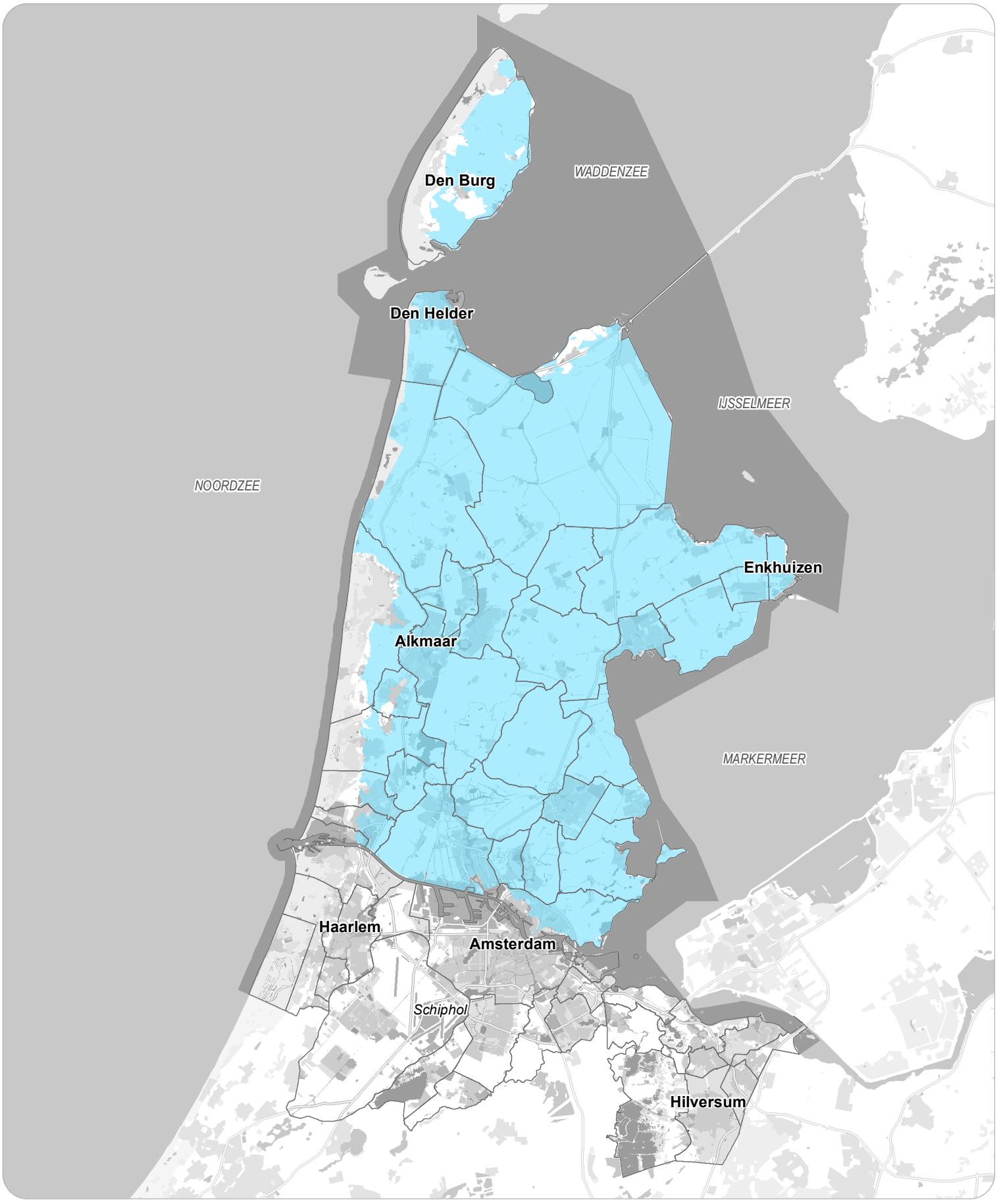
voorzitter
J.W. Remkes

Bijlage: Statenvoordracht met ontwerpbesluit, bijlagen en toelichting

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Bijlage2 Waterverordening HHNK



Gebieden waar peilbesluiten moeten worden vastgesteld

0 10 20 Km.

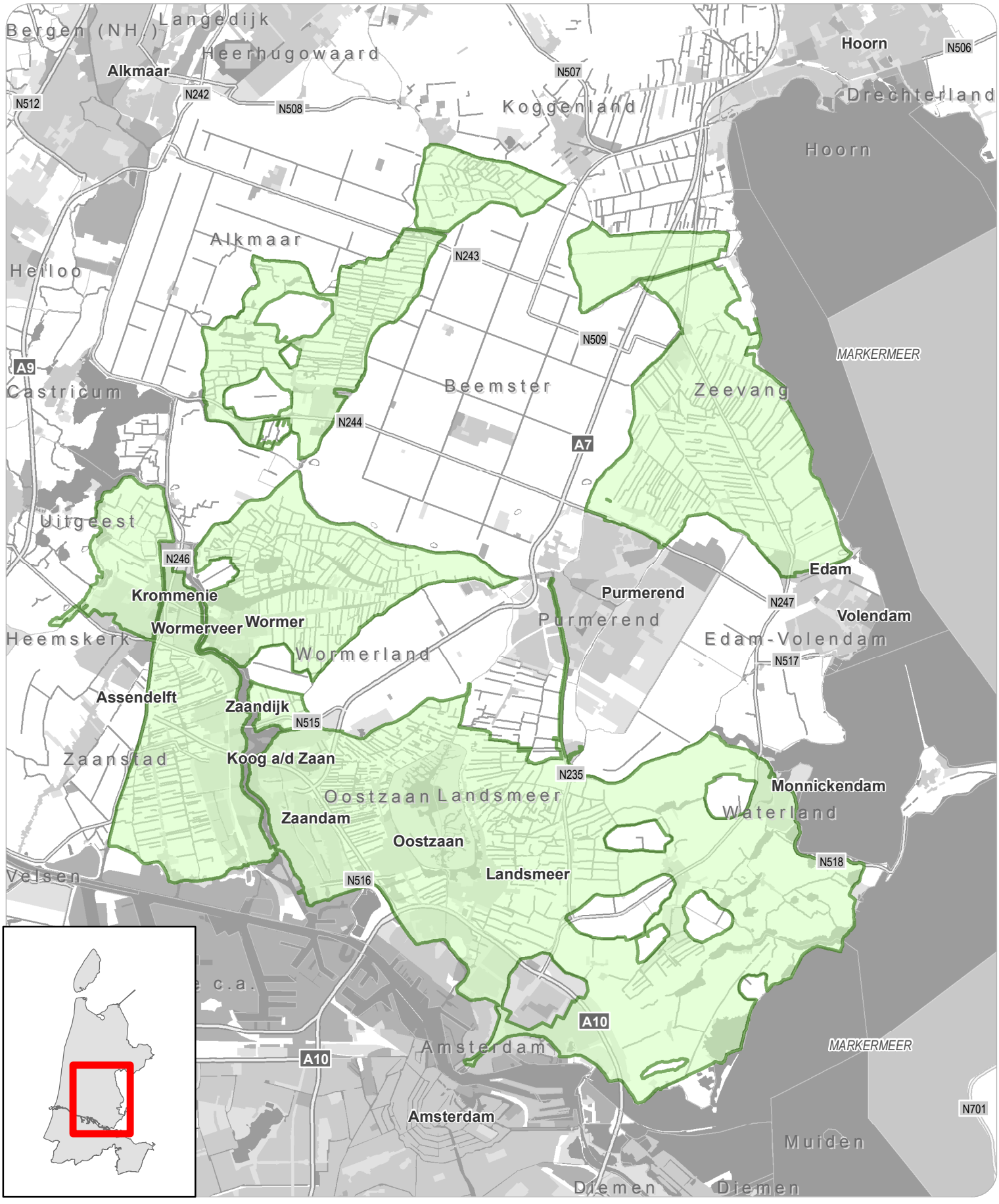
N

Kaart met gebieden, waarin voor de oppervlaktewateren een peilbesluit moet worden vastgesteld, bedoeld in artikel 4.2 van de Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Datum: 14-04-2015
Copyright: Kadaster
Formaat: A4
Projectnr.: 320022

Provincie Noord-Holland
Sector Kennis en Beleidsevaluatie
Bron: Provincie Noord-Holland

Bijlage4 Waterverordening HHNK



Veenweidegebieden met aangepast maaiveldcriterium voor grasland

maaiveldcriterium 15%

0 3,5 7 Km.

N

Datum: 14-04-2015
Copyright: Kadaster
Formaat: A4
Projectnr.: 320022

Provincie Noord-Holland
Sector Kennis en Beleidsevaluatie
Bron: Provincie Noord-Holland

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 12 juli 2016

Onderwerp: Wijziging Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Kenmerk: 733428

Bijlagen:
Ontwerpbesluit tot wijziging van de Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier met bijlagen en toelichting.

1. Inleiding

De provinciale waterregelgeving wordt gevormd door een waterverordening en waterschapsreglement per waterschap.
• de waterverordening is gebaseerd op de Waterwet. In de waterverordening zijn regels opgenomen over onder andere: regionale waterkeringen, waterkwantiteit, beheerplan, legger, peilbesluiten en grondwater.
• het waterschapsreglement is gebaseerd op de Waterschapswet. De taken en bevoegdheden van het waterschapsbestuur zijn hierin vastgelegd.

De huidige Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) is in 2009 vastgesteld. De Waterverordening is daarna enkele malen gewijzigd.

Er is aanleiding om de Waterverordening HHNK te wijzigen. Het besluit tot wijziging van de Waterverordening HHNK dient te worden vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

<u>Aanleiding wijziging Waterverordening HHNK</u>
Er is aanleiding de Waterverordening HHNK te wijzigen op de volgende onderdelen: de normen voor waterkwantiteit, de instructieregels voor het beheerplan, de procedurevoorschriften voor leggers, de procedure en de kaartbijlage voor peilbesluiten.
De voorgestelde wijzigingen worden hieronder toegelicht.

<u>Normen voor waterkwantiteit</u>
In de Waterverordening is vastgelegd dat voor de bepaling van het landgebruik het ‘Landelijk Grondgebruiksbestand Nederland versie 5’ (LGN05) van Wageningen Universiteit en Researchcentrum leidend is. Sinds 2005 heeft ontwikkeling van een fors areaal aan nieuwe natuur plaatsgevonden. In een aantal van de polders die worden aangepakt in het kader van de

wateropgave heeft dit geleid tot een toename aan het areaal natuurgebieden. Het hanteren van de LGN05 als enige bron voor het bepalen van het landgebruik leidt ertoe dat deze gebieden, ondanks de functieverandering naar natuur, moeten voldoen aan de normen voor overstroming van de functie opgenomen in de LGN05. Dit leidt tot onnodige investeringen in de betreffende gebieden en daarmee een inefficiënte inzet van middelen. Daarom wordt voorgesteld in de Waterverordening HHNK op te nemen dat voor de bepaling van het landgebruik natuur, naast het Landelijk Grondgebruiksbestand Nederland versie 5 van Wageningen Universiteit en Researchcentrum, gebruik mag worden gemaakt van de voortgangskaart realisatie Natuurnetwerk, die jaarlijks in het Meerjarenprogramma Groen Noord-Holland wordt vastgesteld, waarop gebieden zijn aangeduid als Natuurnetwerk gerealiseerd.

In de Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier uit 2009 waren de percentages van het gebied waar inundatie in maatgevende situaties geaccepteerd wordt (maaiveldcriterium) niet opgenomen. Juridisch is het zuiverder om het maaiveldcriterium wel in de verordening op te nemen. Daarom is in artikel 2.2 een nieuw zesde lid opgenomen.

Verder wordt voorgesteld het maaiveldcriterium voor enkele veenweidegebieden te verhogen van 5 naar 15 %. Hiertoe is een nieuw achtste lid bij artikel 2.3 opgenomen. Voor de veenweidegebieden opgenomen op de kaartbijlage 4 bij de verordening geldt de graslandnorm met een maaiveldcriterium van 15%.
De aanpassing heeft geen gevolgen voor de voortgang van de wateropgave in het beheergebied van HHNK.

Tenslotte wordt voorgesteld in het zevende lid het tijdstip waarop het watersysteem op orde moet zijn vast te leggen op 31 december 2017.

<u>Instructieregels voor het beheerplan</u>
Bij een wijziging van de Waterwet is de goedkeuring door Gedeputeerde Staten van het beheerplan komen te vervallen. In verband hiermee is artikel 3.4 tekstueel aangepast.

<u>Procedurevoorschriften voor leggers</u>
Voor de legger wordt voorgesteld dat niet meer altijd afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is (uniforme openbare voorbereidingsprocedure), maar alleen voor zover daarbij de ligging van een bergingsgebied of beschermingszone wordt vastgesteld of gewijzigd.

<u>Procedure peilbesluiten en de kaartbijlage peilbesluiten</u>
Voor peilbesluiten wordt voorgesteld dat de geldigheidstermijn van 10 jaar vervalt en dat het waterschap moet zorgen voor een actueel peilbesluit.

Op kaartbijlage 2 bij de Waterverordening staan de gebieden waar peilbesluiten moeten worden vastgesteld. Binnen het beheergebied van HHNK zijn hellende gebieden waar het niet mogelijk is om de wateraanvoer en waterafvoer te beheersen door een sterk verloop in de maaiveldhoogte. In deze hellende gebieden is het hierdoor niet mogelijk om een peil vast te stellen. HHNK heeft het voornemen om voor de hellende gebieden geen peilbesluit vast te stellen. Om deze reden wordt voorgesteld om bijlage 2 van de waterverordening aan te passen.

Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar het bijgevoegde ontwerpbesluit tot wijziging van de Waterverordening HHNK met toelichting.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

Er zijn geen financiële aspecten en geen financiële risico's.

Het voorontwerpbesluit tot wijziging van de Waterverordening HHNK is voorgelegd aan het dagelijks bestuur van HHNK met het verzoek een reactie te geven. Het dagelijks bestuur heeft schriftelijk ingestemd met de voorgestelde wijziging van de Waterverordening.

Het ontwerpbesluit tot wijziging van de Waterverordening HHNK heeft volgens de voorschriften uit afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht gedurende zes weken ter inzage gelegen, te weten van 6 mei 2016 tot en met 16 juni 2016. Er is een kennisgeving geplaatst in huis-aan-huisbladen en op de website van de provincie. Provinciale Staten is schriftelijk geïnformeerd over de terinzagelegging van de wijziging van de Waterverordening HHNK (brief van 28 april 2016, kenmerk 733428/800726).

Tijdens de periode van terinzagelegging zijn geen zienswijzen ontvangen.

4. Proces en procedure

De meeste wijzigingen zijn eerder al doorgevoerd in de Waterverordening Rijnland. Momenteel is een wijziging van de Waterverordening Amstel, Gooi en Vecht in voorbereiding waarin eveneens dergelijke wijzigingen zijn opgenomen.

Na de vaststelling door Provinciale Staten van Noord-Holland wordt de wijziging van de Waterverordening HHNK bekendgemaakt in het Provinciaal Blad en op de website Overheid.nl.

Het besluit tot wijziging van de Waterverordening HHNK treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin dit besluit wordt geplaatst.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

dhr. H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 66

Besluit van Provinciale Staten van Noord-Holland tot wijziging van de Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Provinciale Staten van Noord-Holland,

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 12 juli 2016;

Gelet op de artikelen 2.8, 4.7, 5.1 en 5.2 van de Waterwet;

Overwegende dat het wenselijk is de Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier te wijzigen wat betreft de normen voor waterkwantiteit, de instructieregels voor het beheerplan, de procedurevoorschriften voor leggers, de procedure en de kaartbijlage voor peilbesluiten te wijzigen;

Besluiten:

Artikel I
De Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wordt als volgt gewijzigd:

A
Artikel 2.2 komt te luiden:

Artikel 2.2 Normen waterkwantiteit

1 Met het oog op de bergings- en afvoercapaciteit waarop regionale wateren moeten zijn ingericht, geldt voor het gebied van een gemeente binnen de bebouwde kom dat in een ruimtelijk plan is bestemd voor de doeleinden bebouwing, hoofdinfrastructuur en spoorwegen, als norm een gemiddelde overstromingskans van 1/100 per jaar en voor het overige gebied als norm een gemiddelde overstromingskans van 1/10 per jaar.

2 Met het oog op de bergings- en afvoercapaciteit waarop de regionale wateren moeten zijn ingericht, geldt voor het gebied van een gemeente buiten de bebouwde kom, als norm een gemiddelde overstromingskans van:

a 1/100 per jaar voor bebouwing;

b 1/50 per jaar voor glastuinbouw en hoogwaardige land- en tuinbouw;

c 1/25 per jaar voor akkerbouw;

d 1/10 per jaar voor grasland.

3 Voor de toepassing van het tweede lid is wat betreft het landgebruik de situatie bepalend zoals vastgelegd in het Landelijk Grondgebruiksbestand Nederland versie 5 van Wageningen Universiteit en Researchcentrum.

4 Aanvullend op het derde lid mag voor de bepaling van het landgebruik natuur, naast het Landelijk Grondgebruiksbestand Nederland versie 5 van Wageningen Universiteit en Researchcentrum, gebruik worden gemaakt van de voortgangskaart realisatie

Natuurnetwerk, die jaarlijks in het Meerjarenprogramma Groen Noord-Holland wordt vastgesteld, waarop gebieden zijn aangeduid als Natuurnetwerk gerealiseerd;

5 Gedeputeerde staten kunnen nadere voorschriften stellen aangaande de toepassing van het eerste, tweede en derde lid.

6 Bij de beoordeling in maatgevende situaties wordt inundatie van een deel van het gebied geaccepteerd overeenkomstig de percentages genoemd in bijlage 3 behorende bij deze verordening.

7 Uiterlijk 31 december 2017 voldoet de inrichting van de regionale wateren aan de in het eerste en tweede lid opgenomen normen.

8 In afwijking van het tweede lid, gelden voor de gebieden zoals weergegeven op de als bijlage 4 bij deze verordening behorende kaarten, de maaiveldcriteria zoals weergegeven op de als bijlage 4 bij deze verordening behorende kaarten.

B
Artikel 3.4 komt te luiden:

Artikel 3.4 Toezending

1. Het dagelijks bestuur stuurt het beheerplan binnen vier weken na vaststelling naar gedeputeerde staten. Als bijlagen voegt het toe een samenvatting van hetgeen door de op grond van artikel 3.2 geraadpleegde instanties bij de voorbereiding naar voren is gebracht, de ingediende zienswijzen en de beschouwingen van het algemeen bestuur daarover.

2. Het dagelijks bestuur stuurt het beheerplan binnen vier weken na de vaststelling aan de ingevolge artikel 3.2 geraadpleegde bestuursorganen en aan de minister van Infrastructuur en Milieu.

C
Artikel 4.1 komt te luiden:

Artikel 4.1 Legger waterstaatswerken

1 De legger, bedoeld in artikel 5.1 van de wet, bevat naast het bepaalde in het eerste lid van dat artikel in ieder geval:

a het lengteprofiel, dwarsprofielen en het profiel van vrije ruimte van de primaire en regionale waterkeringen,

b de gemiddelde dwarsprofielen van de oppervlaktewaterlichamen;

c een omschrijving van de ondersteunende kunstwerken en de bijzondere constructies die deel uitmaken van de primaire- en regionale waterkering, oppervlaktewaterlichamen en bergingsgebieden.

2 Voor oppervlaktewateren, die niet overwegend van belang zijn voor aan- en afvoer van water en waterberging, geldt een vrijstelling van de verplichting, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, en uit artikel 5.1, eerste lid, van de wet, met betrekking tot vorm, afmeting en constructie.

3 Op de voorbereiding van de legger, voor zover daarbij de ligging van een bergingsgebied of de ligging van een beschermingszone wordt vastgesteld of gewijzigd, is afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

D
Artikel 4.5 komt te luiden:

Artikel 4.5 Actuele peilbesluiten
Het algemeen bestuur zorgt dat een peilbesluit actueel is en in ieder geval is toegesneden op veranderingen in zowel de omstandigheden ter plaatse als de aanwezige functies en belangen.

E
Bijlage 2 wordt vervangen door bijlage 2 bij dit besluit.

F
Na bijlage 2 wordt een bijlage 3 toegevoegd bij dit besluit.

G
Na bijlage 3 wordt een bijlage 4 toegevoegd bij dit besluit.

Artikel II
Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin dit besluit wordt geplaatst.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten van Noord-Holland

, voorzitter

, statengriffier

Bijlage 2, Kaart met gebieden, waarin voor de oppervlaktewateren een peilbesluit moet worden vastgesteld, als genoemd in artikel 4.2 van de Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Kaart projectnummer 320022. (zie apart bestand)

Bijlage 3, Norm gerelateerd aan vorm landgebruik, als genoemd in artikel 2.2, zesde lid van de Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Norm gerelateerd aan vorm landgebruik		*Norm*	*Maaiveldcriterium*
Binnen de bebouwde kom	*Bebouwd gebied*	*1/100*	*0%*
	Overig gebied	*1/10*	*5%*
Buiten de bebouwde kom	*Bebouwing*	*1/100*	*0%*
	Glastuinbouw en hoog-waardige land- en tuinbouw	*1/50*	*1%*
	Akkerbouw	*1/25*	*1%*
	Grasland	*1/10*	*5%*

Bijlage 4, Veenweidegebieden met aangepast maaiveldcriterium voor grasland, als genoemd in artikel 2.2, achtste lid, van de Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Kaart projectnummer 320022 (zie apart bestand)

Toelichting Wijziging Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Inleiding
De Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wordt gewijzigd op de volgende onderdelen: de normen voor waterkwantiteit, de instructieregels voor het beheerplan, de procedurevoorschriften voor leggers, de procedure en de kaartbijlage voor peilbesluiten. De wijzigingen worden hieronder toegelicht.

A. normen waterkwantiteit (artikel 2.2)
Vierde lid: Opname bepaling landgebruik Natuur
In het kader van de Wateropgave zijn in de Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (hierna: waterverordening) normen vastgesteld voor de gemiddelde overstromingskans. Voor het landgebruik 'natuur' zijn geen normen vastgelegd. Daarnaast is in de waterverordening vastgelegd dat voor de bepaling van het landgebruik het 'Landelijk Grondgebruiksbestand Nederland versie 5' (LGN05) van Wageningen Universiteit en Researchcentrum leidend is. Sinds 2005 heeft ontwikkeling van een fors areaal aan nieuwe natuur plaatsgevonden. In een aantal van de polders die worden aangepakt in het kader van de wateropgave heeft dit geleid tot een toename aan het areaal natuurgebieden. Het hanteren van de LGN05 als enige bron voor het bepalen van het landgebruik leidt ertoe dat deze gebieden, ondanks de functieverandering naar natuur, moeten voldoen aan de normen voor overstroming van de functie opgenomen in de LGN05. Dit leidt tot onnodige investeringen in de betreffende gebieden en daarmee een inefficiënte inzet van middelen.

Nieuw zesde en achtste lid: wijziging maaiveldcriterium voor enkele veenweidegebieden
In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) van 2003 zijn afspraken gemaakt om de kans op wateroverlast vanuit het oppervlaktewatersysteem aan te pakken op basis van generieke normen voor verschillende vormen van landgebruik. Deze normen bestaan uit een statistisch bepaalde kans dat wateroverlast vanuit het oppervlaktewatersysteem optreedt. De normen zijn gerelateerd aan de economische waarde van landgebruik en de te verwachten schade bij overstroming.

In artikel 2.2 van de Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zijn de generieke normen uit het NBW overgenomen. Deze normen bakenen de zorgplicht af die het hoogheemraadschap heeft op het vlak van het voorkomen dan wel beperken van ontoelaatbare wateroverlast door inundatie vanuit oppervlaktewater ten gevolge van neerslag.
De normen in de verordening zijn voor het waterschap het vertrekpunt bij de voorbereiding van waterhuishoudkundige en ruimtelijke maatregelen gericht op het op orde brengen van de regionale watersystemen.

In de Waterverordening Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier uit 2009 waren de percentages van het gebied waar inundatie in maatgevende situaties geaccepteerd wordt (maaiveldcriterium) niet opgenomen. Juridisch is het zuiverder om het maaiveldcriterium wel in de verordening op te nemen. Daarom is in artikel 2.2 een nieuw zesde lid opgenomen. De wateroverlastnormen uit het NBW schrijven voor dat grasland in veenweidegebieden met een kans één op de tien jaar mag inunderen als gevolg van peilstijging in het oppervlaktewater. Van overschrijding van de norm is sprake als meer dan 5 % van het grasland onder water staat in maatgevende situatie. Dit wordt modelmatig getoetst, waarbij de kans op een bepaalde waterstand wordt afgezet tegen de maaiveldhoogte.

In het toetsingsproces is geconstateerd dat deze methode voor grasland in veenweidegebieden tot onbetrouwbare resultaten leidt. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van de onzekerheid in de hoogtekaart en het geringe verschil tussen de hoogteligging van het maaiveld en het waterpeil (drooglegging). De peilstijging die optreedt bij wateroverlast is door de geringe drooglegging in veel gevallen gelijk aan de onzekerheden in de hoogteligging van het maaiveld. Daardoor is niet goed vast te stellen hoe vaak en hoeveel inundatie plaatsvindt.

Wel is geconstateerd dat vanwege de beperkte drooglegging waarschijnlijk meer dan 5% inundatie plaatsvindt in maatgevende situaties, bij peilstijgingen die in de berekening niet als ontoelaatbaar worden gezien. Geschat wordt dat in de praktijk tot maximaal 15% inundatie plaatsvindt.
Maatregelen om dit tegen te gaan zijn niet doelmatig en ongewenst. Daarnaast is sprake van een zeer scheve kosten-baten verhouding. Voorbeeld van een dergelijke maatregel is de aanleg van grote arealen extra open water.

Met de eerste aanpassing wordt aangegeven dat bij de beoordeling in maatgevende situaties inundatie van een deel van het gebied geaccepteerd wordt overeenkomstig de percentages genoemd in bijlage 3 behorende bij deze verordening.

De tweede aanpassing betreft een verhoging van het maaiveldcriterium voor enkele veenweidegebieden van 5 naar 15 %. Hiertoe is een nieuw achtste lid bij artikel 2.3 opgenomen. Voor de veenweidegebieden opgenomen op de als bijlage 4 bij de verordening horende kaart geldt de graslandnorm met een maaiveldcriterium van 15%.
De aanpassing heeft geen gevolgen voor de voortgang van de wateropgave in het beheergebied van HHNK.

Uitvoeringsbesluiten: tijdstip op orde
Het hanteren van een termijn waarop het watersysteem op orde moet zijn is onlosmakelijk verbonden aan het stellen van normen. Het oorspronkelijke doel van het NBW is dat de regionale watersystemen in 2015 op orde zijn. Op basis van de actuele programmering zal het watersysteem in 2017 op orde zijn.

In het zevende lid wordt het tijdstip waarop het watersysteem op orde moet zijn vastgelegd op 31 december 2017.

Schrappen van de leidraad
De verplichting in het vijfde lid van artikel 2.2 van de verordening dat Gedeputeerde Staten een leidraad vaststellen voor de door het dagelijks bestuur te verrichten beoordeling van de bergings- en afvoercapaciteit van de regionale wateren is geschrapt. De Stichting toegepast onderzoek waterbeheer (STOWA) heeft een standaard werkwijze ontwikkeld voor de beoordeling van de bergings- en afvoercapaciteit van de regionale wateren (Stowa richtlijn: Standaard werkwijze voor de toetsing van watersystemen aan de normen voor regionale wateroverlast nr 2011-31, dd 30 november 2011). Alle waterschappen werken met deze landelijk ontwikkelde standaard werkwijze van de STOWA. Deze werkwijze biedt voldoende transparantie en kwaliteitsborging. Een leidraad opgesteld door Gedeputeerde Staten is daarmee overbodig geworden.

B. vervallen goedkeuring beheerplan (artikel 3.4)
Bij een wijziging van de Waterwet (Stb. 2014, 21) is de goedkeuring door Gedeputeerde Staten van het beheerplan komen te vervallen. In verband hiermee is artikel 3.4 tekstueel aangepast. Gehandhaafd blijft de bepaling in het eerste lid dat het beheerplan wordt toegezonden aan Gedeputeerde Staten. In het tweede lid zijn de woorden ‘na de goedkeuring’ gewijzigd in ‘na de vaststelling’ en is de aanduiding van de desbetreffende minister geactualiseerd.

C. procedurevoorschriften voor leggers (artikel 4.1)
De legger beschrijft de eisen naar ligging, vorm, afmeting en constructie waaraan waterstaatswerken op grond van waterstaatkundige eisen moeten voldoen (normatieve toestand) en heeft als zodanig geen rechtsgevolg. De legger volgt in beginsel de waterstaatkundige besluitvorming en wettelijk eisen.
Bij wet van 18 december 2013 (Stb 2014/21) is de mogelijkheid om beroep in te stellen tegen het vaststellen of wijzigen van een legger ingeperkt. Hiertoe is bijlage 2 van de Algemene wet bestuursrecht aangepast, die op 1 juli 2014 in werking is getreden. Tegen de vaststelling van een legger staat alleen beroep open, voor zover de legger niet wordt voorafgegaan door een

besluit, omdat hierbij rechten van derden in het geding kunnen zijn (bijvoorbeeld gebruiksbeperkingen).
Tegen de exacte vaststelling van ligging en omvang van een bergingsgebied blijft beroep mogelijk, evenals tegen de vastlegging van de ligging een beschermingszone, bijvoorbeeld langs een waterkering of watergang, waarin voorschriften en beperkingen kunnen gelden ter bescherming van het waterstaatswerk.
De voorbereidingsprocedure voor het vaststellen of wijziging van de legger is dienovereenkomstig aangepast. Heeft de vaststelling of wijziging van de legger betrekking op de ligging van een bergingsgebied of de ligging van een beschermingszone dan is de openbare voorbereidingsprocedure voorgeschreven.
Bij de overige leggerwijzigingen worden geen specifieke voorbereidingseisen meer gesteld. Afhankelijk van de mate van ingrijpendheid van de leggerwijziging is het ter beoordeling van het waterschap op welke wijze de voorbereiding van het besluit wordt vormgegeven. Daar waar dit meerwaarde heeft kan er voor gekozen worden om de openbare voorbereidingsprocedure te volgen. Bij beperkte leggerwijzigingen kan gekozen worden voor een eenvoudige voorbereiding, bijvoorbeeld door toezending van het besluit aan belanghebbenden.

In artikel 4.1 kunnen de leden 3 en 4 vervallen omdat de legger voor regionale waterkeringen in 2013 is vastgesteld en het technisch beheerregister in 2015 gereed is.

D. procedure voor peilbesluiten (artikel 4.5)
In het peilbesluit worden op een voor de beheerder bindende wijze waterstanden opgenomen of bandbreedten waarbinnen de waterstanden onder reguliere omstandigheden kunnen variëren. De waterbeheerder is verantwoordelijk voor een voor alle functies en belangen zo optimaal mogelijk peilbeheer. Aan de hand van een integrale en transparante afweging tussen de functies en alle bij de waterhuishouding betrokken belangen wordt de optimale waterstand door de waterbeheerder vastgelegd in het peilbesluit.

Op grond van het gestelde in het huidige artikel 4.5 dient het hoogheemraadschap ten minste eenmaal in de tien jaar de peilbesluiten te herzien. Op verzoek van het algemeen bestuur kunnen Gedeputeerde Staten de geldigheidsduur van een peilbesluit voor ten hoogste vijf jaar verlengen.

De provincie heeft in haar Watervisie als sturingsfilosofie opgenomen dat zij staat voor een doelmatig en doeltreffend waterbeheer waarbij iedere bestuurslaag de vrijheid krijgt de taak naar eigen inzicht uit te voeren.

De provincie Noord-Holland wil vooral sturen op het doel: een peilbesluit dat is afgestemd op de aanwezige functies en belangen in het gebied. Daarom wordt in nieuwe artikel 4.5 bepaald dat het hoogheemraadschap moet zorgen voor een ‘actueel’ peilbesluit.
De provincie behoudt daarbij haar rol als toezichthouder en kadersteller maar doet dat op gepaste afstand. De provinciale rol en betrokkenheid bij de peilbesluiten richt zich vooral op zaken waarin de provincie ook zelf keuzes moet maken vanuit haar eigen provinciale belangen. Indien er sprake is van veenbodemdaling, natuur (inclusief weidevogels) en archeologie/monumenten betrekt het hoogheemraadschap de provincie vroegtijdig in het peilbesluitenproces. Procesafspraken worden dan gemaakt per aandachtsgebied.

Gelet op de hierboven beschreven sturingsfilosofie is het voor de peilbesluiten mogelijk om de in artikel 4.5 van de verordening opgenomen verplichting om de peilbesluiten iedere tien jaar te herzien te laten vervallen.

Herziening van het peilbesluit is dus niet meer gebonden aan de termijn van tien jaar, maar aan de actualiteit. Is het peilbesluit niet meer actueel dan dient het peilbesluit te worden herzien. Dit kan dus zowel korter als langer zijn dan tien jaar. De beheerder toetst periodiek (ambtelijk) of het peilbesluit nog actueel is.

Een belanghebbende kan het hoogheemraadschap verzoeken om het peilbesluit te herzien. Het besluit dat het hoogheemraadschap op dit verzoek neemt, staat open voor bezwaar en beroep. Deze mogelijkheden voor verzoek, bezwaar en beroep bestond al en is dus geen nieuw beleid.

Redenen voor herziening van het peilbesluit kunnen zijn:
- een structurele wijziging in de grondgebruiksfunctie of een functiewijziging in een gemeentelijk bestemmingsplan of provinciale structuurvisie;
- autonome verandering van maaiveldhoogte in met name daling gevoelige veenbodem;
- een verandering in de belangenafweging, mede op verzoek van ingelanden;
- veranderingen in het (technisch) beheer met gevolgen voor het watersysteem.

Wanneer er problemen zijn rond de actualiteit van een peilbesluit zijn er momenten waarop de provincie Noord-Holland ambtelijk overleg zal hebben met het hoogheemraadschap. Op bestuurlijk niveau zijn de halfjaarlijkse gesprekken tussen de dijkgraaf en de gedeputeerde Water het moment om deze te bespreken.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 31 AUG. 2016

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
A.A. Huijzendveld
CZ/FIN

Doorkiesnummer (023) 514 4616
huijzendvela@noord-holland.nl

Betreft: Zienswijze op de resultaatbestemming 2015 van de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (OFGV)

Verzenddatum
31 AUG. 2016

Kenmerk
840453 / 840492

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de zienswijze op de resultaatbestemming 2015 van de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (OFGV).

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

H.J. Schartman
waarnemend provinciesecretaris

voorzitter
J.W. Remkes

Bijlage(n):
1. Aanbiedingsbrief van de OFGV, d.d. 11 juli 2016;
2. Statenvoordracht met de reactie op de resultaatbestemming 2015 van de OFGV.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Dreef 3
Haarlem [2012 HR]
www.noord-holland.nl

OMGEVINGSDIENST
FLEVOLAND & GOOI EN VECHTSTREEK

Provinciale Staten van de
provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD HAARLEM

Verzenddatum	Bijlagen	Kenmerk
11 JUL 2016	4	2016 OFGV ivw03

Onderwerp:
Jaarstukken 2015 en bestemming jaarrekeningresultaat 2015 OFGV

Geachte heer, mevrouw,

Conform artikel 25 lid 2 van de Gemeenschappelijke Regeling ontvangt u hierbij ter kennisneming de door het Algemeen Bestuur van de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (OFGV) vastgestelde Jaarstukken 2015. Deze is voorzien van goedkeurende accountantsverklaring.

Jaarverslag 2015
De doelen uit de programmabegroting zijn geheel behaald. Alle afgesproken controles zijn uitgevoerd. Klachten zijn binnen de afgesproken termijnen afgehandeld.
De inhoudelijke kwaliteit van de vergunningen en meldingen was in 2015 hoog. Het merendeel van deze procedures is binnen de wettelijke termijn afgehandeld. Als er buiten de termijn is beschikt, is dit voorbesproken met het bevoegd gezag.
De integrale advisering is naar tevredenheid van de partners uitgevoerd. In onze contacten met de partners merken we met grote regelmaat dat het verstrekken van gevraagd en ongevraagd advies op basis van onze kennis en kunde wordt gewaardeerd.

Jaarrekening 2015
De jaarrekening bevat de financiële verantwoording over 2015. De verantwoording toont een resultaat van € 608.133,-. Het rekeningresultaat 2015 bestaat uit meerdere componenten. Deze worden op de volgende pagina toegelicht.
De cijfers zijn niet aangepast ten opzichte van de voorlopige jaarrekening die u ontving vóór accountantscontrole. De bedragen zijn weergegeven als verschil ten opzichte van de raming.

1a. Op de reguliere lasten is een voordelig resultaat behaald van € 296.937.
In 2015 zijn 12 medewerkers vertrokken bij de OFGV. Hierdoor resteert een deel van het salarisbudget. Deze incidentele ruimte is deels ingezet voor de flexibele schil, frictiekosten en opleidingen. Overigens wordt een deel van de vrijgekomen vacatures in 2016 opnieuw ingevuld, zodat de OFGV kwaliteit kan blijven leveren aan de deelnemers. Op diverse budgetten is bespaard door strakke contractonderhandelingen en het slimmer organiseren van de uitvoering. Tenslotte is het budget voor onvoorzien niet aangewend.

Verschillenanalyse lasten	2015	Korte toelichting
Lagere lonen en sociale lasten	283.513	Incidentele ruimte in het salarisbudget door vacatures en vertrekkend personeel.
Hogere flexibele schil personeel	-99.590	Incidentele ruimte in het salarisbuget is aangewend voor de inzet van de flexibele schil bij controles en juiste en volledige dossiers.
Hogere frictiekosten	-51.808	Incidentele ruimte in het salarisbudget is aangewend voor kosten vertrekkend personeel.
Hogere opleidingskosten	-78.508	De hogere opleidingskosten worden deels gedekt door hogere inkomsten opleidingscentrum en deels door de ruimte in het salarisbudget.
Lagere lasten wagenpark	35.696	Structurele besparing op leasevoertuigen.
Lagere lasten ICT	50.152	Besparing op ICT kosten door contractonderhandeling en migratie leveranciers.
Niet gebruiken onvoorzien	100.000	Onvoorzien is niet aangewend.
Overige lagere lasten	57.482	Overige onderschrijding van budgetten.
Totaal	**€ 296.937**	**Verschil ten opzichte van de begroting**

1b. Op de subsidies is een voordelig resultaat behaald van € 90.249.
De OFGV ontvangt subsidies voor werkzaamheden omtrent de bestuurlijke strafbeschikking milieu (BSBm), Omgevingsveiligheid, Energiebesparing en het Gildemodel. Niet aangewende subsidies schuiven door naar 2016. Het voordelig resultaat bestaat uit alsnog toegekende BSB subsidies over de jaren 2013 en 2014.

Verschillenanalyse subsidies	2015	Korte toelichting
Lagere lasten subsidies	249.089	De niet aangewende subsidiebudgetten schuiven door naar 2016.
Lagere inkomsten subsidies	-158.840	De niet aangewende subsidiebudgetten schuiven door naar 2016. Het verschil tussen de subsidiebaten en subsidielasten is € 90.249 voordelig, dit is de alsnog in 2015 toegekende subsidie BSB 2013-2014.
Totaal	**€ 90.249**	**Verschil ten opzichte van de begroting**

1c. Met extra baten is een voordelig resultaat behaald van € 220.947.
De OFGV zet in op extra inkomsten om de bezuiningstaakstelling en stijgende kosten mee te dekken. De inspanningen beginnen hun vruchten af te werpen. Zo hebben andere omgevingsdiensten en overheden voor € 89.775 opleidingen afgenomen die door de OFGV zijn georganiseerd. De OFGV heeft in 2015 € 75.975 opbrengsten behaald met het uitvoeren van extra opdrachten voor de partners.

Verschillenanalyse baten	2015	Korte toelichting
Hogere omzet opleidingscentrum	89.775	Het opleidingscentrum verzorgt opleidingen voor eigen medewerkers, maar ook voor partners, andere omgevingsdiensten en overheden.
Overige hogere baten	131.171	Inkomsten uit detacheringen, extra opdrachten van de partners en voordelige afwikkelingsverschillen.
Totaal	**€ 220.947**	**Verschil ten opzichte van de begroting**

Overschot Frictiereserve

De berekende maximale frictiekosten voor mobiliteitsdienstverbanden en WW-uitkeringen zijn verwerkt in de begroting 2017. De OFGV voorziet geen aanvullende frictiekosten. Daarom kan het overschot in de reserve terugbetaald worden aan de partners. Eventuele nieuwe aanvullende frictiekosten worden in 2016 en 2017 uit de reguliere begroting betaald. Zodra alle lopende arrangementen zijn afgerond kan ook het alsdan eventueel resterende bedrag worden terugbetaald en de reserve worden opgeheven.

De berekening is als volgt (afgerond):

Saldo Frictiereserve 31-12-2015	€ 1.180.900,-
Onttrekking 2016	€ 334.300,-
Onttrekking 2017	€ 191.800,-
Overschot Frictiereserve	€ 654.800,-

Wij stellen voor het overschot in de frictiereserve ad € 654.800,- terug te betalen aan de partners.

Voorstel resultaatbestemming

Conform artikel 25 lid 5 en 6 van de Gemeenschappelijke Regeling, artikel 11 van de Financiële Verordening en artikel 6.2 van de Nota Weerstandsvermogen stellen wij voor het jaarrekeningresultaat over 2015 ad € 608.133,- onder voorbehoud van zienswijzen als volgt te bestemmen:

a) Het deel van het resultaat wat behaald is door de reguliere bedrijfsvoering ad € 296.937,- terug te betalen aan de partners.
b) Het deel van het resultaat wat behaald is met extra opbrengsten en subsidies ad € 311.195,- te doteren aan de Bestemmingsreserve innovatie en ontwikkeling, conform bijgevoegd voorstel van het Algemeen Bestuur.

De verdeling van de terugbetaling over de partners is als volgt:

	oud % 2013		direct	nieuw % 2015		
Deelnemer	**%**	**Overschot frictiereserve**	**Directe productie kosten**	**%**	**Resterend resultaat**	**totaal terugbetaling**
Almere	7,76%	€ 50.805	€ 1.000	9,36%	€ 26.587	**€ 78.392**
Lelystad	10,05%	€ 65.834		12,60%	€ 35.793	**€ 101.626**
Zeewolde	5,75%	€ 37.674		6,52%	€ 18.529	**€ 56.203**
Flevoland	43,80%	€ 286.838	€ 355	34,63%	€ 98.356	**€ 385.549**
Urk	2,17%	€ 14.229		2,55%	€ 7.240	**€ 21.469**
Dronten	4,99%	€ 32.680		6,00%	€ 17.029	**€ 49.709**
Noordoostpolder	4,33%	€ 28.339		7,40%	€ 21.002	**€ 49.342**
Noord Holland	3,51%	€ 22.990		1,54%	€ 4.364	**€ 27.354**
Muiden*	1,11%	€ 7.240		1,40%	€ 3.963	**€ 11.203**
Bussum*	2,85%	€ 18.646		3,13%	€ 8.882	**€ 27.527**
Naarden*	2,21%	€ 14.447	€ 11.584	2,34%	€ 6.658	**€ 32.689**
Hilversum	1,58%	€ 10.378		2,06%	€ 5.837	**€ 16.215**
Weesp	3,65%	€ 23.887		3,54%	€ 10.063	**€ 33.950**
Huizen	1,90%	€ 12.460		2,12%	€ 6.010	**€ 18.471**
Wijdemeren	2,96%	€ 19.353		3,44%	€ 9.757	**€ 29.110**
Blaricum	0,55%	€ 3.604		0,55%	€ 1.571	**€ 5.176**
Laren	0,83%	€ 5.407		0,83%	€ 2.357	**€ 7.764**
Totaal	100,00%	€ 654.811	€ 12.939	100,00%	€ 283.998	**€ 951.748**

* de gecombineerde teruggave aan de gemeente Gooise Meren bedraagt € 71.419.

Wij verzoeken u uiterlijk 1 oktober 2016 uw zienswijzen kenbaar te maken inzake deze resultaatbestemming. Het Algemeen Bestuur stelt de definitieve resultaatbestemming zo spoedig mogelijk na deze datum vast.

Een afschrift van deze brief is gezonden aan uw college.

Hoogachtend,

J.A. Fackeldey
Voorzitter Bestuur Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 30 augustus 2016

Onderwerp: Zienswijze op de resultaatbestemming 2015 van de OFGV.

Kenmerk: 840453

Bijlagen:

1. Aanbiedingsbrief inclusief resultaatbestemming 2015 van de OFGV, 11-07-2016;

1. Inleiding.

Op 11 juli 2016 zijn door het Algemeen Bestuur van de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (OFGV) de jaarstukken 2015 en een voorstel voor de resultaatbestemming 2015 aan Provinciale Staten verstuurd. PS hebben tot 1 oktober 2016 de mogelijkheid om, indien gewenst, een zienswijze op de resultaatbestemming in te dienen. Ambtelijk is met de OFGV overeengekomen dat de reactie van PNH uiterlijk op dinsdag 4 oktober 2016 aan de OFGV wordt toegestuurd omdat deze is geagendeerd voor de PS-vergadering op 3 oktober 2016.

Omdat de voorliggende resultaatbestemming 2015 aan onze wensen voldoet, is het in dit geval niet nodig om een formele zienswijze in te dienen.

2. Zienswijze op resultaatbestemming 2015

Geen.

De ontvangen reacties op de voorgestelde resultaatbestemming 2015 worden in de eerstvolgende vergadering van het Dagelijks Bestuur besproken en van een reactie voorzien. Conform artikel 25, lid 6 van de GR OFGV wordt de resultaatbestemming 2015 zo spoedig mogelijk na deze datum door het Algemeen Bestuur van de OFGV vastgesteld.

3. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

dhr. H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 63

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 30 augustus 2016;

besluiten:

Met betrekking tot de voorgestelde resultaatbestemming 2015 van de OFGV:

1. Geen zienswijze in te dienen op de voorgestelde resultaatbestemming 2015.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Berenschot

Directeur of College?

Advies over het bestuursmodel van de Randstedelijke Rekenkamer

Ronald van der Mark
André Oostdijk
Melinda Schuurmans

26 juni 2015

52849

Berenschot

Directeur of College?

Advies over het bestuursmodel van de Randstedelijke Rekenkamer

Inhoud **Pagina**

1. Context, onderzoeksvraag en aanpak 1
- **1.1 Aanleiding en doel onderzoek 1**
- **1.2 Aanpak 1**

2. De Randstedelijke Rekenkamer en haar context 2
- **2.1 Huidige bestuursmodel van de Randstedelijke Rekenkamer 2**
- **2.2 Recente ontwikkelingen 3**
- **2.3 Bestuursmodellen van andere rekenkamers 4**

3. Directeursmodel en collegemodel vergeleken 6
- **3.1 Inleiding 6**
- **3.2 Interne verdeling van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden 6**
- **3.3 Verdeling verantwoordelijkheden tussen PS en rekenkamer 8**
- **3.4 Kwaliteit en kosten taakuitoefening Randstedelijke Rekenkamer 9**

4. Slotanalyse, conclusie en advies 11
- **4.1 Slotanalyse 11**
- **4.2 Conclusie en advies 12**

Bijlage 1: Geraadpleegde bronnen

Berenschot

1. Context, onderzoeksvraag en aanpak

1.1 Aanleiding en doel onderzoek

In 2013 heeft Berenschot de Randstedelijke Rekenkamer (RR) geëvalueerd. Mede op basis van dit onderzoek hebben de vier deelnemende provincies verschillende besluiten genomen over de toekomst van de RR. Een van de vraagstukken in dit verband betreft het bestuursmodel.

De RR kent thans een directeursmodel. Deelnemende provincies constateren dat een model waarbij het enige lid van de rekenkamer tevens de functie van directeur vervult, een bepaalde complexiteit met zich mee brengt. Ook constateren zij dat overige provinciale rekenkamers een collegemodel hanteren.

In december 2014 hebben de vier Provinciale Staten (PS) daarom besloten een onderzoek uit te laten voeren naar het bestuursmodel van de RR. Doel van het onderzoek is om geobjectiveerd in kaart te brengen wat de voor- en nadelen zijn van het directeurs- en het collegemodel. Ook dient het onderzoek te voorzien in een onderbouwd advies over wat het beste bestuursmodel is voor de RR. Berenschot heeft de opdracht gekregen dit onderzoek uit te voeren. De uitkomsten van dit onderzoek en ons advies zijn neergelegd in voorliggende rapportage.

1.2 Aanpak

Om een antwoord te geven op de onderzoeksvraag hebben wij gesproken met de directeur/bestuurder van de RR, de vier Statengriffiers en een aantal voorzitters/directeuren van andere rekenkamers (collegevoorzitters van de Noordelijke Rekenkamer en Rekenkamer Zeeland, secretaris-directeur van de Zuidelijke Rekenkamer, directeur-bestuurder van de Rekenkamer Rotterdam, directeur-bestuurder van de Rekenkamer Rijswijk). Ook hebben wij verschillende documenten bestudeerd (zie bijlage 1). Een concept eindrapport is besproken met de vier statengriffiers.

2. De Randstedelijke Rekenkamer en haar context

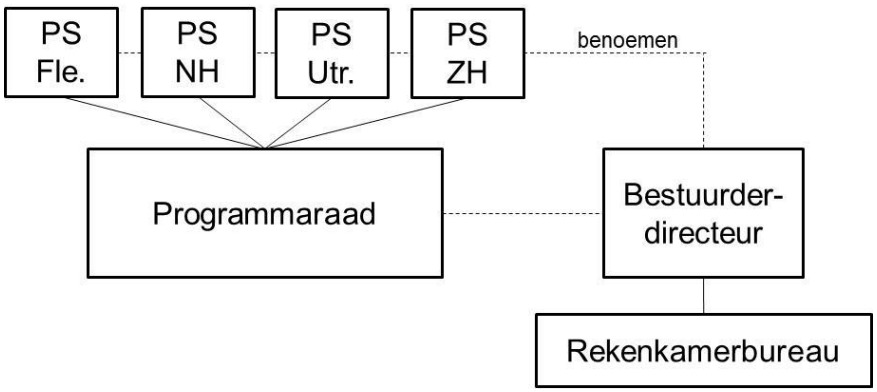
2.1 Huidige bestuursmodel van de Randstedelijke Rekenkamer

De RR is een gemeenschappelijke regeling waar de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland aan deelnemen. De provincies zijn deze regeling aangegaan om gezamenlijk op een effectieve en efficiënte wijze de wettelijke opdracht voor het instellen van een rekenkamer vorm en inhoud te geven. De deelnemende provincies financieren gezamenlijk de RR volgens een in de gemeenschappelijke regeling vastgelegde verdeelsleutel.

De RR is opgericht in 2004. De deelnemende provincies hebben gekozen voor een directeursmodel voor de RR. In dit model bestaat de rekenkamer uit één lid, die tevens directeur is van het uitvoeringsbureau van de RR. Deze bestuurder-directeur stuurt ook het bureau aan dat uitvoering geeft aan de taken van de rekenkamer. De RR is organisatorisch ondergebracht bij de provincie Flevoland. Het bureau heeft – naast de bestuurder-directeur – elf medewerkers. Er zijn drie projectleiders waarvan er één tevens adjunct-directeur is.

De RR kent een programmaraad bestaande uit Statenleden van de vier deelnemende provincies De programmaraad is het adviesorgaan voor de deelnemende provincies en de RR en is hiermee een belangrijke schakel tussen de diverse Staten en de RR. De voornaamste taak is daarbij om de bestuurder-directeur te adviseren over het onderzoeksprogramma en om de deelnemende provincies te adviseren naar aanleiding van dit onderzoeksprogramma. Aan deze programmaraad ligt de *Verordening Programmaraad Randstedelijke Rekenkamer* ten grondslag, welke opnieuw is vastgesteld per 13 september 2014.

Het huidige bestuursmodel van de Randstedelijke Rekenkamer zoals hierboven beschreven is samengevat weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Directeursmodel van de Randstedelijke Rekenkamer

2.2 Recente ontwikkelingen

De afgelopen jaren is de RR meermaals onderwerp van gesprek geweest in PS van deelnemende provincies. In deze paragraaf schetsen we deze ontwikkelingen en de veranderingen die daar op volgden.

In 2011 zijn door PS van Flevoland en Utrecht moties aangenomen om de provinciale bijdrage aan de RR te verlagen. Deze bezuiniging werd niet gesteund door PS van provincie Zuid-Holland en Noord-Holland. De bezuiniging is uiteindelijk niet doorgevoerd. Dit zou immers om een aanpassing van de gemeenschappelijke regeling vragen. Hiervoor is unanimiteit vereist.

Voornaamste conclusies evaluatie Berenschot 2013 m.b.t. bestuursmodel

- Verantwoordelijkheden binnen de RR zijn helder belegd. De wijze waarop en aan wie de RR verantwoording aflegt over haar activiteiten (anders dan alleen het jaarverslag) niet. Onduidelijk is wie zich verantwoordelijk voelt voor de Rekenkamer als instituut. Over zowel de begroting als de jaarrekening van de RR wordt zelden gedebatteerd. Er wordt geen reflectie gegeven over het functioneren van de bestuurder-directeur. De bestuurder-directeur heeft geen klankbord of aanspreekpunt met wie zij zaken over de RR in algemene zin kan bespreken.
- De rolopvatting van de Programmaraad is in de praktijk beperkter dan wat uit de Verordening naar voren komt. De Programmaraad verzamelt en bundelt weliswaar de input uit de Staten, maar lijkt weinig terug te geven. De 'linking pin' functie komt daarmee onvoldoende uit de verf.
- In de relatie tussen Provinciale Staten en RR valt nog veel winst te boeken, waarbij de grootste winst te behalen is bij Statenleden zelf.
- De organisatie is 'topzwaar'.

Wel is de externe evaluatie van de RR die gepland stond een jaar vervroegd. Deze evaluatie is in 2013 uitgevoerd door Berenschot. In het kader hier naast zijn de voornaamste conclusies uit de evaluatie weergegeven die betrekking hebben op *het bestuursmodel* van de RR.

Mede naar aanleiding van de moties van PS van Flevoland en Utrecht en de uitkomsten van de evaluatie van Berenschot, heeft de bestuurder-directeur een reorganisatieplan opgesteld, waarmee onder andere de 'topzwaarheid' van de organisatie verbeterd moest worden.

Dit reorganisatieplan is eind 2014 vrijwel volledig doorgevoerd. De voornaamste verandering is dat twee directeuren (waarvan één plaatsvervangend bestuurder) zijn vervangen door één adjunct-directeur / senior projectleider. Het voorstel van de bestuurder-directeur is om een externe plaatsvervangend bestuurder voor 0,1 fte te werven. Conform de provincie wet wordt hierdoor een plaatsvervangend lid benoemd. Als gevolg hiervan zijn de rekenkamer verantwoordelijkheden niet bij één persoon belegd en wordt op deze manier voorzien in de benodigde check and balances. Een definitief besluit hierover is echter uitgesteld tot de uitkomsten van voorliggend onderzoek bekend zijn.

Ook heeft de bestuurder-directeur een voorstel gedaan om de governance te verbeteren en de werkgeversrol te borgen. Op basis van dit advies – welke getoetst is bij een hoogleraar – is een werkgeverscommissie onderdeel geworden van de nieuwe gemeenschappelijke regeling (vastgesteld in februari 2015). Deze werkgeverscommissie dient tenminste twee keer per jaar met de bestuurder-directeur het gesprek te voeren over de resultaten en strategie van de RR. De werkgeverscommissie richt zich op alle aspecten, die het werkgeverschap betreffen.

Voorafgaand aan de gesprekken met de bestuurder-directeur dient de werkgeverscommissie zich te laten informeren door de personeelsvertegenwoordiging van de RR. De commissie dient te bestaan uit vier interne en/of externe leden die deskundigheid hebben op het gebied van de werkgeversfunctie, en die niet tevens lid zijn van de Programmaraad. Hoewel de werkgeverscommissie reeds opgenomen is in de gemeenschappelijke regeling, bestaat deze in de praktijk nog niet.

Een laatste ontwikkeling is dat eind 2014 de bestuurder-directeur is herbenoemd voor een periode van zes jaar. Hierbij hebben drie provincies vóór herbenoeming gestemd. De provincie Utrecht heeft tegen herbenoeming gestemd.

2.3 Bestuursmodellen van andere rekenkamers

Rekenkamers zijn er in allerlei soorten en maten. Op hoofdlijnen zijn de volgende bestuursmodellen te onderkennen:

- Commissiemodel: de rekenkamer bestaat uit meerdere leden (gekozen politici, onafhankelijke personen of een mix van beide).
- Directeursmodel: de rekenkamer bestaat uit een bestuurder-directeur.
- Collegemodel: de rekenkamer bestaat uit een college van één of meer personen.

Uit onderzoek van Berenschot in opdracht van het Ministerie van BZK (nog te verschijnen) blijkt dat bij gemeenten alle drie de vormen voorkomen, al is het commissiemodel verreweg het meest voorkomend (bij 75% van de gemeenten). Het directeurs- en collegemodel komen ieder bij 7% van de gemeenten voor. Bij de provincies komt het commissiemodel niet voor.

De RR heeft een directeursmodel. Dit model is in de voorgaande paragraaf reeds toegelicht. De andere vier provinciale rekenkamers in Nederland hebben een collegemodel. Deze rekenkamers bestaan uit een collegiaal bestuur met drie externe leden (waaronder een voorzitter), benoemd door PS. De voorzitter heeft in het algemeen ook de aansturing van het bureau in portefeuille. De collegeleden hebben in de praktijk een verantwoordelijkheid voor het relatie onderhoud met de Commissarissen van de Koning en Colleges van GS en de leden van PS. Ook spelen zij een rol bij de politiek-bestuurlijke landing van de Rekenkamerrapporten.

De werving en selectie van deze leden vindt plaats via een ad-hoc-commissie van Statenleden die de deelnemende provincies vertegenwoordigen, ondersteund door de griffie van één van de provincies. Bij de selectie wordt rekening gehouden met aanvullende competenties zoals kennis en ervaring op politiek-bestuurlijk gebied, financieel gebied en met het doen van onderzoek. In het algemeen heeft de voorzitter een inzet van één dag per week en de leden een halve dag per week. De inschaling van een college lid is doorgaans schaal 18, het salaris van de gedeputeerde. Bij een collegemodel is de inschaling van de secretaris-directeur doorgaans schaal 16.

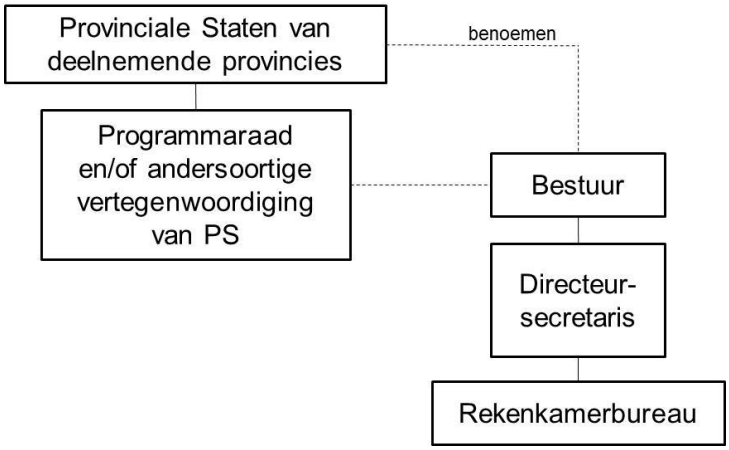
Naast het bestuur hebben de provinciale rekenkamers met een collegemodel een secretaris-directeur die leiding geeft aan het bureau. De secretaris-directeur ondersteunt het collegiaal bestuur maar is geen lid van de rekenkamer.

Voorts hebben de meeste provinciale rekenkamers – net als de RR – een programmaraad samengesteld, bestaande uit een afvaardiging van Statenleden uit de deelnemende provincies. De voornaamste rol van de programmaraad is om te adviseren over te onderzoeken onderwerpen en om de rekenkamer gevraagd en ongevraagd te adviseren. Bij de Noordelijke Rekenkamer heeft de programmaraad tevens als taak om een gecoördineerde besluitvorming van PS van de deelnemende provincies te bevorderen[1]. Het gaat dan bijvoorbeeld om (voornemens tot) wijzigingen in de gemeenschappelijke regeling. De andere provinciale rekenkamers hebben geen aparte verordening voor de programmaraad. De programmaraad is uitgewerkt in de gemeenschappelijke regeling zelf.

Rekenkamer Oost Nederland kent geen programmaraad, maar voert jaarlijks overleg met de Commissie van Onderzoek uit PS van Gelderland en de Statencommissie Economie en Bestuur van PS van Overijssel.

Een werkgeverscommissie zoals de RR wil instellen, is bij de andere provinciale rekenkamers logischerwijs niet aan de orde. Immers, deze vier rekenkamers werken met een collegemodel waarbij het werkgeverschap van de directeur belegd is bij het bestuur/college.

Het bestuursmodel van de vier provinciale rekenkamers is weergegeven in figuur 2.



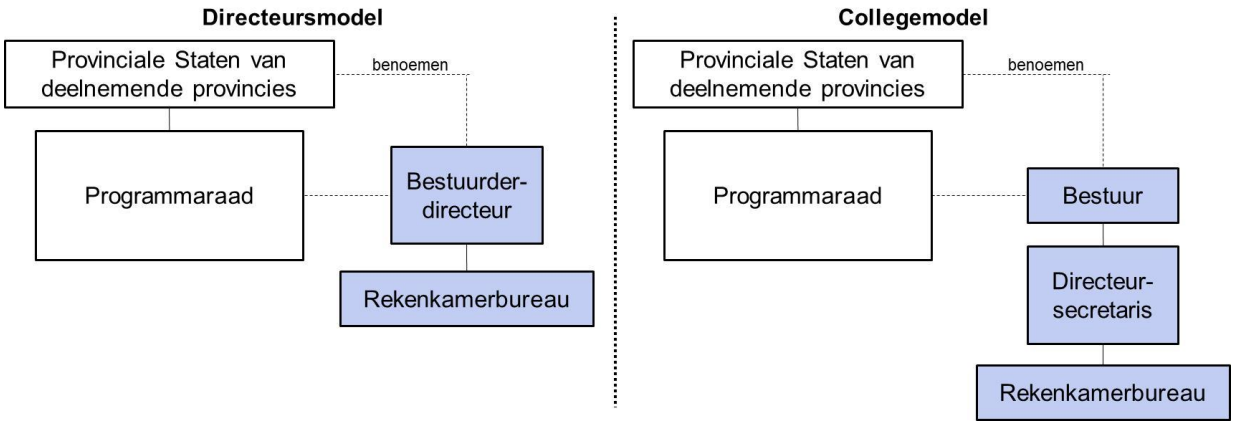
Figuur 2: Collegemodel van de vier andere provinciale rekenkamers

[1] Deze functie is enkele jaren geleden aan de programmaraad toegevoegd vanwege een discussie tussen de provincies over het voornemen van één provincie om te bezuinigen op de Rekenkamer.

3. Directeursmodel en collegemodel vergeleken

3.1 Inleiding

De gebeurtenissen van afgelopen jaren zijn aanleiding om het bestuursmodel van de RR nader te bekijken en te beoordelen of deze aanpassing behoeft. In het bijzonder is Berenschot gevraagd het huidige directeursmodel van de RR te vergelijken met een collegemodel.



Figuur 3: Directeursmodel versus collegemodel

In figuur 3 is het verschil tussen het directeursmodel en het collegemodel weergegeven. Zichtbaar wordt dat deze modellen alleen van elkaar verschillen met betrekking tot het bestuur van de rekenkamer (de blauwe vlakken). In de meeste gevallen vormt de programmaraad de verbinding tussen Provinciale Staten en Rekenkamer. De rolinvulling is zoals eerder gemeld wel verschillend. In dit hoofdstuk zetten wij de voor- en nadelen van het directeursmodel en het collegemodel tegen elkaar af.

3.2 Interne verdeling van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden

De provinciale rekenkamer heeft als voornaamste taak om onderzoek uit te voeren naar de rechtmatigheid, doelmatigheid en doeltreffendheid van het provinciale beleid. Deze taak verschilt uiteraard niet tussen de modellen. Ook de uitvoering van de dagelijkse werkzaamheden door de bureaumedewerkers is niet verschillend. In beide modellen worden zij in hun dagelijkse werkzaamheden aangestuurd door de directeur, waar mogelijk bijgestaan door senior-medewerkers en projectleiders. Wel zijn er verschillen tussen beide modellen wat betreft de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden aan de top. De belangrijkste verschillen zijn:

- In het collegemodel is het college als collectief eindverantwoordelijk voor de producten en werkzaamheden van de rekenkamer, bij het directeursmodel is dat één persoon in de vorm van de bestuurder-directeur.

- In het collegemodel hebben de collegeleden gezamenlijk de verantwoordelijkheid concept producten van de Rekenkamer te reviewen, bij het directeursmodel ligt deze verantwoordelijkheid bij de directeur dan wel één van de senior-medewerkers/projectleiders.
- In het collegemodel onderhouden de collegeleden doorgaans de contacten met de bestuurders, Statenleden en ambtelijke top, deels bijgestaan door de secretaris-directeur. Bij het directeursmodel doet de directeur voornamelijk deze werkzaamheden, deels bijgestaan door andere senior-medewerkers.
- In het collegemodel legt de directeur verantwoording af aan het bestuur. Een vertegenwoordiging van het college voert een functioneringsgesprek met de directeur. Bij het directeursmodel is de directeur ook bestuurder en wordt er geen functioneringsgesprek gevoerd met de directeur.

Wanneer wij de verschillen op het gebied van interne taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden nader beoordelen, constateren wij het volgende:

- Het voordeel van het collegemodel is dat er op bestuursniveau sprake is van een gedeelde eindverantwoordelijkheid voor de eindproducten. In het collegemodel zijn er meerdere bestuurders die de eindverantwoording dragen. Bij het directeursmodel ligt deze eindverantwoordelijkheid bij één persoon. Dit is als zodanig al kwetsbaarder dan bij een collegemodel.
- Bij een college met aanvullende competenties kunnen conceptproducten op bestuurlijk niveau vanuit verschillende invalshoeken worden belicht hetgeen de kwaliteit ten goede komt. Collegeleden brengen verschillende inzichten en denkwijzen met zich mee. Bij één bestuurder-directeur is dit niet mogelijk. Hij is hierbij afhankelijk van zijn medewerkers.
- Bij een collegemodel is er bij eventuele verschillen van inzichten over eindproducten een zekere balans, gelijkwaardigheid, tussen collegeleden en eventueel de secretaris-directeur. Er zijn countervailing powers. Bij een directeursmodel ligt dit anders. Eén persoon is eindverantwoordelijk, de bestuurder-directeur. De bestuurder-directeur is tevens de leidinggevende van de medewerkers en staat dus ook in een hiërarchische verhouding ten opzichte van zijn medewerkers. Bij een eventueel verschil van inzicht over eindproducten kan dit een complicerende factor zijn. Het risico is dat de discussie in deze niet op zijn scherpst wordt gevoerd, zodat niet het beste eindproduct op tafel komt.
- Bij het directeursmodel komen veel taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij één persoon samen. Het gaat hierbij naast de aansturing van het bureau ook om het onderhouden van het netwerk bij leden van GS, PS en ambtelijke top (van vier provincies in het geval van RR). Het voordeel van het collegemodel is dat deze werkzaamheden op niveau meer gespreid kunnen worden over collegeleden en secretaris-directeur. De span-of-control is in een collegemodel daarmee kleiner en daarmee beter uitvoerbaar. Voordeel bij het directeursmodel is een efficiënt overzicht, omdat alles in één hand ligt.

- Bij het collegemodel kan bij het in de ogen van de medewerkers niet goed functioneren van de directeur in het uiterste geval door deze medewerkers geëscaleerd worden naar het college. Bij het directeursmodel is er voor medewerkers geen voor de hand liggend escalatie niveau.
- Bij het collegemodel is het duidelijk wie het functioneren van de directeur beoordeelt. Bij het directeursmodel is onduidelijk wie op zijn minst op het functioneren van de bestuurder-directeur reflecteert. De bedoeling is dat de nieuwe werkgeverscommissie deze rol gaat vervullen.

3.3 Verdeling verantwoordelijkheden tussen PS en rekenkamer

De rekenkamer is in principe een onafhankelijk instituut. De rekenkamer is wel een instrument van de PS om de controlerende en kaderstellende taak goed uit te kunnen voeren. De belangrijkste rol van PS is de benoeming van de rekenkamerleden. De wijze van benoemen is bij beide modellen niet verschillend. Wel is het gemakkelijker en minder tijdrovend één persoon te werven zoals in het directeursmodel dan een heel college waar het al gauw over drie personen gaat met bij voorkeur nog aanvullende competenties.

Hoewel geen sprake is van een hiërarchische verhouding tussen rekenkamer en PS, dient de rekenkamer wel meerwaarde te hebben voor PS. In beide modellen leggen rekenkamers verantwoording af op basis van hun jaarverslag en accountantsverklaring. Het is bij de verschillende provinciale rekenkamers niet eenduidig wie tussen PS en de rekenkamer het gesprek voert over de meerwaarde van de rekenkamer (los van de geleverde producten en behaalde prestaties). Bij de Noordelijke Rekenkamer lijkt dit ook een rol te zijn van de programmaraad, bij de RR de nog in te stellen werkgeverscommissie.

Verschil is dat bij het collegemodel dit gesprek plaatsvindt tussen het college en genoemde meerkoppige organen, bij het directeursmodel is dit het gesprek met de bestuurder-directeur wellicht samen met de plaatsvervanger. Bij het collegemodel is bij dit gesprek in ieder geval getalsmatig meer sprake van gelijkwaardigheid dan bij het directeursmodel.

Het onderhouden van de relatie tussen PS en rekenkamer is bij het directeursmodel kwetsbaarder dan bij het collegemodel. Als het bijvoorbeeld niet klikt tussen PS en de bestuurder-directeur dan staat de hele relatie met de rekenkamer meteen onder druk. Als het bij een collegelid niet klikt dan is er altijd de mogelijkheid dat er met minimaal één ander collegelid wel de aansluiting is. Hier staat tegenover dat als de hele rekenkamer niet goed functioneert deze makkelijker te vervangen is bij één directeur dan bij een heel college.

Nadeel van het collegemodel is dat de bestuurders het rekenkamerwerk veelal naast een reguliere baan doen en dat zij uit het hele land afkomstig kunnen zijn. Het is denkbaar dat bestuurders daardoor minder beschikbaar zijn voor de Staten. Een evaluatie van Rekenkamer Zeeland uit 2009 wijst hier ook op.[2]

[2] Uit een evaluatie van Rekenkamer Zeeland uit 2009 bleek dat de Staten het bureau van de rekenkamer veel beter benaderbaar vonden dan de in Den Haag gevestigde bestuurders. Overigens zagen Statenleden van Zeeland de fysieke afstand niet alleen als een nadeel. Het feit dat de bestuurders niet uit de provincie afkomstig waren werd gezien als positief punt voor de onafhankelijkheid van de rekenkamer. Wederom komt de spanning tussen nauwe verhoudingen en onafhankelijkheid naar voren.

Ook bij de Zuidelijke Rekenkamer is de zichtbaarheid van de collegeleden bij de verschillende staten wel eens punt van discussie geweest. Overigens is dit ook weer afhankelijk van de afgesproken inzet in fte van de collegeleden. Het directeursmodel heeft als voordeel dat de directeur fulltime werkzaam is voor de rekenkamer en in potentie meer tijd heeft om PS te bezoeken. De keerzijde in vergelijking met de andere provinciale rekenkamers is dat de bestuurder-directeur van de RR vier provincies moet bedienen naast de aansturing van de uitvoeringsorganisatie.

Het directeursmodel kent kortere lijnen, omdat er een bestuurslaag minder is. Er is één helder aanspreekpunt voor zowel de ambtelijke organisatie als PS. In een collegemodel met meerdere bestuurders kan het lastig zijn voor Staten om korte lijnen te hebben met de rekenkamer, omdat zij met meerdere personen contact moeten onderhouden. Dit is overigens met een portefeuilleverdeling tussen collegeleden oplosbaar.

Het collegemodel biedt bestuurders de mogelijkheid om onderling te 'klankborden' en te reflecteren over de samenwerking met PS. Hierdoor kan men elkaar helpen en eventueel behoeden voor politiek 'onhandige' acties. In een directeursmodel is reflectie voor de bestuurder-directeur niet op bestuurlijk niveau geborgd. Dit kan overigens wel - zoals nu bij de RR en Rotterdamse rekenkamer ook het geval is - door de directeur om zich heen georganiseerd worden: zowel intern als extern.

3.4 Kwaliteit en kosten taakuitoefening Randstedelijke Rekenkamer

3.4.1 Financiën

Bij het collegemodel zijn er naast een fulltime directeur, meerdere bestuurders die een bezoldiging ontvangen. Bij andere provinciale rekenkamers bedraagt deze bezoldiging afhankelijk van de inzet 10% van een gedeputeerde salaris voor een rekenkamerlid en 20% van een gedeputeerde salaris voor de voorzitter van de rekenkamer. Deze bestuurders ontvangen daarnaast een onkosten- en/of reiskostenvergoeding. Wel heeft de directeur in een collegemodel een 'lichtere' functie (veelal schaal 15 of 16) ten opzichte van het directeursmodel, omdat deze geen bestuurlijke verantwoordelijkheden heeft.

In het directeursmodel van de RR heeft de directeur-bestuurder een schaal 17 functie. Daarnaast moet er een plaatsvervangend lid zijn. Op dit moment is voor de RR de invulling (en daarmee bezoldiging) van het plaatsvervangend lid nog niet vastgesteld. Verder zijn er in het directeursmodel geen betaalde bestuurders.

Samengevat is een directeursmodel goedkoper dan een collegemodel. De exacte verschillen zijn afhankelijk van de inzet van de collegeleden en de vergoedingen die Provinciale Staten vaststellen.

3.4.2 Efficiëntie en uitvoering van het onderzoek

De kern van de werkzaamheden van de rekenkamer is het doen van onderzoek. De uitvoeringsorganisatie kent een mix van medewerkers met verschillende kennis, kunde en ervaring. In het algemeen is de rekenkamer een project gedreven organisatie en de organisatie wordt als zodanig aangestuurd. Projecten worden in teams uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van een projectleider. De directeur stuurt de uitvoeringsorganisatie aan.

Dit verschilt niet tussen beide modellen. In principe heeft de keuze voor een model geen invloed op de inhoudelijke dagelijkse werkzaamheden. De uitvoering van de dagelijkse werkzaamheden lijken op het eerste oog efficiënter bij een directeursmodel dan bij een collegemodel:

- In een directeursmodel is er geen afstemming nodig tussen bestuur en directeur. De lijnen zijn kort en de bestuurder-directeur kan indien nodig direct interveniëren en ondersteuning leveren.
- In het collegemodel vergadert het college op een aantal momenten die in principe van te voren vaststaan. In het directeursmodel kan indien nodig sneller en ad hoc worden gehandeld, omdat niet hoeft te worden gewacht wanneer het college vergadert.
- Er zit bij het collegemodel eventuele ruis in de vertaalslag van wat in het college is besproken naar de medewerkers.

Het collegemodel heeft daarentegen als voordeel dat de directeur verantwoording aflegt over bedrijfsvoering en resultaten aan het college. Frequent een reflectie gesprek over het functioneren van de directeur en de organisatie zet aan tot een gesprek over wat beter kan. De directeur wordt uitgedaagd om zijn (management)keuzes te verantwoorden. In een directeursmodel legt de directeur min of meer verantwoording af aan zichzelf. Daarmee ontstaat het risico op ‘blinde vlekken’, waarbij kansen om de efficiëntie of uitvoering te verbeteren mogelijk niet gezien worden. Overigens heeft de bestuurder-directeur van de RR dit ondervangen door middel van het instellen van een informele klankbordgroep met deskundigen en meer formeel door middel van de visitatie onder verantwoordelijkheid van de ondertekenaars van het Kwaliteitshandvest.

3.4.3 Continuïteit

Een voordeel van een collegemodel is dat de rekenkamer minder afhankelijk is van één persoon. Wanneer in het collegemodel een bestuurder uitvalt of vertrekt, zijn er nog steeds een secretaris-directeur en collega bestuurders die goed ingevoerd zijn in het reilen en zeilen van de rekenkamer. Wanneer de secretaris-directeur uitvalt of vertrekt is er nog een bestuur dat zorg kan dragen van (tijdelijke) aansturing en vervanging. In een directeursmodel is men bij uitval of vertrek van de bestuurder-directeur direct zowel het bestuur als de aansturing van de ambtelijke organisatie kwijt. Dit kan deels worden ondervangen door het plaatsvervangend lid regelmatig te betrekken bij de ontwikkelingen en gang van zaken van de rekenkamer. Maar in het algemeen is de continuïteit in een collegemodel beter geborgd.

De medewerkers van de RR hebben een zware tijd achter de rug als gevolg van de recent doorgevoerde reorganisatie en de onzekerheid over de herbenoeming van de bestuurder-directeur. Het is mogelijk dat bij de keuze voor een nieuw bestuursmodel wederom onrust ontstaat onder de medewerkers en dat hiermee de continuïteit in het geding komt.

Berenschot

4. Slotanalyse, conclusie en advies

4.1 Slotanalyse

Voordat wij tot een conclusie en advies komen over het toekomstige bestuursmodel constateren wij het volgende:

- Uit eerder onderzoek van Berenschot (2011) blijkt dat er geen aantoonbaar verband is tussen het succes van een rekenkamer en het bestuursmodel. Dit succes is meer afhankelijk van de personele invulling van de rekenkamer, de juiste mensen op de juiste plaats en de politieke constellatie in PS en GS. Ook evaluaties van de verschillende provinciale rekenkamers wijzen niet op een verband tussen het bestuursmodel en de resultaten van de rekenkamer.
- In aansluiting op het evaluatierapport van de Rekenkamer Rotterdam eind vorig jaar stellen wij vast dat aan elk model voor- en nadelen en hiermee verbonden risico's kleven. Het functioneren van een model wordt voor een belangrijk deel bepaald door de wijze waarop de risico's worden beheerst en 'het spel wordt gespeeld'.
- Ons valt de slechte samenwerking op (en zelfs enige spanning) tussen de rekenkamer en de provincies enerzijds en anderzijds tussen de provincies onderling. Hierbij gaat het niet om de dagelijkse werkzaamheden, maar over de verschillende opvattingen over de toekomst, strategie, het management en de financiën van de RR. In de afgelopen jaren is gebleken dat er geen duidelijk orgaan is om deze verschillen van inzicht met elkaar te bespreken. Hierdoor is het lastig gebleken voor de provincies om op dit dossier nader tot elkaar te komen. Het feit dat vier provincies deelnemen aan de gemeenschappelijke regeling (meer dan andere gemeenschappelijke provinciale rekenkamers) draagt bij aan deze complexiteit. Onafhankelijk van welk bestuursmodel wordt gekozen is het volgens ons essentieel een orgaan op te richten van de vier provincies om de gemeenschappelijke regeling gezamenlijk tot uitvoering te brengen en zo tot een gecoördineerde besluitvorming richting Rekenkamer te komen.
- Ons advies dient de ogen niet te sluiten voor enkele actuele ontwikkelingen. De bestuurder-directeur is net voor zes jaar herbenoemd en is organisatie en werkwijze flink aan het veranderen. De samenstelling van de programmaraad is na de afgelopen verkiezingen net grotendeels vernieuwd. De werkgeverscommissie is wel opgenomen in de nieuwe gemeenschappelijk regeling, maar nog niet ingesteld. Overigens vinden wij de term werkgeverscommissie verwarrend omdat deze een hiërarchische lijn als werkgever veronderstelt tussen de provincies en de bestuurder-directeur. Hiervan is bij de RR geen sprake (zie ook artikel 5, regeling rechtspositie lid/directeur RR).

Kort samengevat zien de voor- en nadelen van de twee bestuursmodellen er als volgt uit (zie hoofdstuk 3):

Directeursmodel	Collegemodel
Voordelen Een duidelijk aanspreekpunt. Korte lijnen en flexibiliteit. Efficiënte besluitvorming. Makkelijk sturen en bijsturen. Goedkoper. Fulltime betrokkenheid bestuurder. Benoemingsprocedure weinig tijdrovend.	**Voordelen** Directeur legt verantwoording af aan bestuur. Extra capaciteit voor afstemming met PS, GS, ambtelijke top. Gedeelde eindverantwoordelijkheid. Goede borging continuïteit. Door meer competenties en zienswijzen goede reflectie op bestuurlijk niveau. Escalatie bij verschil van inzicht mogelijk Countervailing power binnen Rekenkamer en tussen Rekenkamer en provincies.
Nadelen Onduidelijk wie directeur beoordeelt. Sterk afhankelijk van één persoon. Klankbord en reflectie voor bestuurder-directeur niet op bestuurlijk niveau. Kwetsbaarheid met betrekking tot continuïteit. Kwetsbaarheid relatie PS en rekenkamer.	**Nadelen** Duurder. Vertraging door afstemming tussen bestuur en ambtelijke organisatie, en afstemming tussen bestuurders. Parttime betrokkenheid bestuur. Mogelijk minder benaderbaar. Bestuur op afstand van uitvoeringsorganisatie.

4.2 Conclusie en advies

Welke model er ook gekozen wordt, wij adviseren in de eerste plaats iets te doen aan de samenwerking tussen de provincies onderling en met de RR. Wij adviseren het instellen van een orgaan voor de uitvoering van de gemeenschappelijke regeling om zo tot een gecoördineerde besluitvorming richting rekenkamer te komen. De meest effectieve en efficiënte manier is zoals bij de Noordelijke Rekenkamer de programmaraad deze werkzaamheden te laten verrichten. In principe zijn bovengenoemde taken niet tegenstrijdig met adviestaken van de raad over het onderzoeksprogramma. Alle provincies zijn in de programmaraad met maximaal drie Statenleden vertegenwoordigd. Bij toerbeurt wordt de programmaraad ondersteund door een griffier van één van de provincies. De programmaraad kan ook de rol van de zogenaamde werkgeverscommissie vervullen zoals opgenomen in de huidige gemeenschappelijke regeling. Twee organen maken deze aansturing volgens ons onnodig complexer en inefficiënter. Het gesprek wordt gevoerd over resultaat en strategie en de werkzaamheden van de RR. Er wordt gereflecteerd op het functioneren van de bestuurder-directeur. Het is volgens ons goed mogelijk dat een delegatie van de programmaraad (van elke provincie één persoon) deze gesprekken voert met de bestuurder-

directeur en de resultaten terugkoppelt naar de gehele programmaraad. Overigens vervalt deze activiteit als wordt gekozen voor het collegemodel. Het functioneren van de directeur wordt beoordeeld door het college. Wij adviseren na twee jaar te evalueren hoe de nieuwe werkwijze van de programmaraad functioneert en zo nodig verdere aanpassing behoeft. Bovenstaande betekent dat de gemeenschappelijke regeling op de volgende punten dient te worden aangepast:

- Artikel 8 en 9 kunnen worden geschrapt en de artikelen aangaande de taken van de werkgeverscommissie kunnen worden ondergebracht bij artikel 15 over de taakstelling van de programmaraad. Dit heeft ook consequenties voor de Regeling rechtspositie lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer (artikelen 5 en 20). Bij de keuze voor het collegemodel is de laatste regeling niet meer relevant.
- Bij hoofdstuk vier dient bij de taakstelling van de programmaraad (artikel 15) te worden toegevoegd dat de raad tot taak heeft tot een gecoördineerde besluitvorming te komen van provinciale staten van de deelnemende provincies ten aanzien van de Randstedelijke Rekenkamer.

Ook de verordening inzake de programmaraad dient te worden aangepast als gevolg van de verandering van de taak van de programmaraad (artikel 2).

Wat betreft de beide bestuursmodellen blijkt uit het eerdere overzicht dat er aan beiden voor - en nadelen zitten. Een deel van deze nadelen is te ondervangen door bepaalde hulpconstructies (informeel of formeel) in het leven te roepen, bijvoorbeeld de benoeming van een plaatsvervangend bestuurder binnen het directeursmodel. Het is niet te bepalen wat doorslaggevend is om voor het ene of het andere model te kiezen. De vraag is namelijk welk belang wordt gehecht aan de verschillende aspecten. De uitkomst van de afweging kan verschillend zijn bijvoorbeeld of er een groot belang wordt gehecht aan de kosten of aan kwetsbaarheden en continuïteit. Alles afwegend komen wij tot de conclusie dat uiteindelijk het collegemodel in zijn aard robuuster is. Er zijn minder risico’s en er zijn meer countervailing powers binnen de rekenkamer en tussen de rekenkamer en de provincies. Met dit bestuursmodel lopen de Randstad provincies ook in de pas met de andere provincies.

Indien gekozen wordt het collegemodel in te stellen, adviseren wij het volgende:

- Drie collegeleden te benoemen. Dit oneven aantal is het meest passend om tot een goede besluitvorming te komen. Ook is het zo mogelijk aanvullende competenties te krijgen.
- Gezien complexiteit en omvang (vier provincies) naar verhouding tot de Noordelijke en Zuidelijke Rekenkamer adviseren wij de inzet van de collegeleden te bepalen op circa 0,8 ft, bijvoorbeeld de voorzitter twee dagen per week en de leden één dag per week (bij elkaar vier dagen per week). Hoewel de kosten bij de uitvoeringsorganisatie omlaag kunnen worden gebracht (lagere schaal secretaris-directeur en minder strategische werkzaamheden bij de uitvoeringsorganisatie), zullen de totale personele kosten stijgen. Vergeleken met de andere provinciale rekenkamers zijn deze toegenomen personele kosten relatief in verhouding ten opzichte van de totale kosten van de rekenkamer.

- De secretaris-directeur van de rekenkamer wordt benoemd door de provincies dan wel één van de nader aan te wijzen provincies mede namens de andere provincies op basis van een bindende voordracht van de voorzitter van de rekenkamer.

De consequenties bij het instellen van een college voor de gemeenschappelijke regeling zijn als volgt:

- Hoofdstuk 2 (Samenstelling rekenkamer) dient te worden aangepast conform de instelling van een college.
- Dit geldt ook voor hoofdstuk 3 waarbij de artikelen over de benoeming van de directeur dienen te worden aangepast.

Verder vervalt de Regeling rechtspositie lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer.

Indien gekozen wordt voor het collegemodel adviseren wij wel enige tijd te nemen om de implementatie zorgvuldig voor te bereiden. Wij vinden namelijk dat de ogen niet gesloten kunnen worden voor de actualiteit bij de organisatie van de RR. Het laatste jaar is heel onrustig geweest. Er zijn net enkele besluiten genomen over onder meer de herbenoeming van de bestuurder-directeur. Het kiezen voor een nieuw model zou weer kunnen leiden tot onrust bij de medewerkers van de uitvoeringsorganisatie, niet in de laatste plaats bij de net herbenoemde bestuurder-directeur. Dit zou ook negatieve gevolgen kunnen hebben voor de kwaliteit van het rekenkamerwerk. De continuïteit van het nuttige werk van de RR dient niet in gevaar te komen. Als de implementatie voor het collegemodel veel tijd met zich laat meebrengen dient conform artikel 4 van de gemeenschappelijke regeling een plaatsvervanger te worden benoemd. Deze is er namelijk nu niet. In dit geval adviseren wij te overwegen deze tijdelijk niet conform het voorstel van de bestuurder-directeur voor 0,1 fte maar voor 0,4 fte te benoemen. Die persoon kan zo niet alleen plaatsvervanger zijn maar ook zijn rol meer inhoudelijk kan vervullen. Ook kan op deze manier de kwetsbaarheid van de huidige bestuurder-directeur worden verminderd. Keerzijde is wel dat de personele kosten licht stijgen.

Berenschot

Bijlage 1

Geraadpleegde bronnen

Berenschot

Geraadpleegde bronnen

- Beslisdocument Instelling Randstedelijke Rekenkamer, 31 januari 2005, Deloitte.
- Besluiten inzake Randstedelijke Rekenkamer, 15 december 2014, provincie Noord-Holland.
- Evaluatie van de provinciale en gemeentelijke rekenkamers, 12 mei 2011, Berenschot.
- Evaluatie van de Randstedelijke Rekenkamer en Programmaraad, 3 mei 2013, Berenschot.
- Evaluatie van de Rekenkamer Zeeland: van lichte tegenwind naar wind in de rug, 19 februari 2009, Partners+Pröpper.
- Evenwicht bij tegenwicht: Evaluatie Rekenkamer Rotterdam, september 2014, Prof. Dr. M.J.W. van Twist, Dr. Ir. A. Hoenderdos-Metselaar MBA en Dr. J.A. de Ridder.
- Gemeenschappelijke Regeling Noordelijke Rekenkamer 2013.
- Gemeenschappelijke regeling Randstedelijke Rekenkamer.
- Gemeenschappelijke Regeling Rekenkamer Oost-Nederland.
- Gemeenschappelijke regeling Zuidelijke Rekenkamer Noord- Brabant en Limburg 2013.
- http://rekenkameroost.nl/over-ons/onderzoeksprogramma, geraadpleegd op 2 juni 2015.
- http://www.rekenkamerzeeland.nl/programmaraad/, geraadpleegd op 2 juni 2015.
- Instelling Werkgeverscommissie voor de Randstedelijke Rekenkamer en aanpassing governance, 2014, Ans Hoenderdos.
- Jaarrekening 2013 Noordelijke Rekenkamer.
- Onderzoek naar budgetten en samenwerking van gemeentelijke rekenkamers en rekenkamercommissies, Berenschot, nog te verschijnen.
- Profielschets directeur Zuidelijke Rekenkamer, april 2015, Zuidelijke Rekenkamer.
- Provinciewet.
- Reflectie op voorstel werkgeverscommissie Randstedelijke Rekenkamer, 17 april 2014, Prof.dr.mr. G.D. Minderman.
- Reglement van Orde Randstedelijke Rekenkamer, 5 april 2006.
- Reglement van Orde Rekenkamer Zeeland, 12 december 2014.
- Reglement van orde rekenkamer Zeeland.
- Reorganisatieplan Randstedelijke Rekenkamer flexibel en efficiënt, 15 december 2014, Ans Hoenderdos.
- Van Proces naar Betekenis: Evaluatie Rekenkamer Oost-Nederland, 6 september 2010, de Galangroep.

Berenschot

- Verordening nadere inrichting Rekenkamer Provincie Zeeland, 9 juli 2004.
- Verordening nadere inrichtingen rekenkamer provincie Zeeland.
- Verordening Programmaraad Randstedelijke Rekenkamer

Provincie Noord-Holland

Aan

Het fractievoorzittersoverleg/presidium/seniorenconvent van:
Noord-Holland
Utrecht
Zuid-Holland
Flevoland

Kopie aan:

De statengriffiers van de vier randstedelijke provincies

Uw contactpersoon

P.A.J.M. Kreuwel

CZ/JZ

Doorkiesnummer +31235144622

kreuwelp@noord-holland.nl

22 maart 2016

Betreft: bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer

Memo

Inleiding

In december 2014 hebben de vier staten van de randstedelijke provincies in de marge van de besluitvorming over de herbenoeming van de bestuurder-directeur van de randstedelijke rekenkamer besloten een onderzoek te laten uitvoeren naar het bestuursmodel van de rekenkamer. Dit heeft geresulteerd in het rapport 'Directeur of College, Advies over het bestuursmodel van de randstedelijke rekenkamer' van Berenschot (bijlage 1). Naar aanleiding van dat rapport is in het najaar 2015 door de fractievoorzitters van de vier deelnemende provincies een werkgroep ingesteld om een advies voor te bereiden aan de vier staten over de aanbevelingen uit genoemd rapport.
De werkgroep heeft nader onderzoek gedaan naar de consequenties van de verschillende bestuursmodellen voor de relatie met de vier Staten, voor de interne organisatie en voor het benodigde budget. De werkgroep is tot de conclusie gekomen dat er (op dit moment) geen draagvlak binnen de provincies is voor een onafhankelijk college van bestuur, noch voor een onafhankelijk 'toezichtsorgaan' (vergelijk raad van toezicht). Bekeken is daarom in hoeverre met een plaatsvervangend bestuurder en eventueel nog een (aparte) klankbordgroep vanuit de vier Staten tegemoet gekomen kan worden aan de door Berenschot

gesignaleerde knelpunten (onduidelijk werkgeverschap, afhankelijkheid van één persoon, klankbord en reflectie op bestuurlijk niveau afwezig, kwetsbaarheid met betrekking tot de continuïteit en kwetsbaarheid van de relatie tussen de vier Staten onderling en tussen de vier Staten en de rekenkamer).
Hieronder treft u het advies van de werkgroep aan met een toelichting daarop.

Voorstel:
Aan het fractievoorzittersoverleg/presidium/seniorenconvent wordt voorgesteld:

- Kennis te nemen van het advies en de toelichting van de werkgroep bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer en de aanbevelingen van de werkgroep over te nemen;
- De Statengriffiers van de vier provincies de opdracht te geven voor het opstellen van gelijkluidende Statenvoorstellen voor de wijzigingen in de gemeenschappelijke regeling, de Rechtspositieregeling en de verordening Programmaraad en deze voor het zomerreces 2016 ter besluitvorming aan de vier Provinciale Staten voor te leggen.

Advies van de werkgroep bestuursmodel Rekenkamer

1. Het verdient aanbeveling een plaatsvervangend bestuurder te benoemen voor 0,2 fte. Deze plaatsvervangend bestuurder vervult een aantal bestuurderstaken naast de bestuurder-directeur en vervangt de bestuurder-directeur bij langdurige afwezigheid. De plaatsvervangend bestuurder vervult tevens een werkgeversrol richting de bestuurder-directeur.

2. Het verdient aanbeveling om een delegatie van vier leden uit de Programmaraad (vertegenwoordigers vanuit de vier provincies) de aanvullende taak te geven om, indien daar aanleiding toe is, een gecoördineerde discussie te voeren over algemene bestuurlijke en/of financiële aangelegenheden en gecoördineerde besluitvorming daarover in de vier Staten te bevorderen.

3. De aanbevelingen leiden ertoe dat de wettelijke regelingen als volgt moeten worden aangepast:

a. De artikelen over de werkgeverscommissie in de Gemeenschappelijke Regeling en in de Rechtspositieregeling worden geschrapt;
b. De artikelen over de Programmaraad in de Gemeenschappelijke Regeling en in de Verordening programmaraad worden aangevuld. Er wordt een nieuwe taak toegevoegd, te weten het voeren van een gecoördineerde discussie over algemene bestuurlijke en/of financiële aangelegenheden en het bevorderen van gecoördineerde besluitvorming hierover;

c. In de Gemeenschappelijke Regeling worden regels opgenomen over de (onkosten)vergoeding en het tijdsbeslag van de plaatsvervangend bestuurder. De bestaande artikelen over de plaatsvervangend bestuurder dienen te worden aangepast.

4. Na besluitvorming in de vier staten over het bovenstaande dient gestart te worden met het werven en benoemen van een plaatsvervangend bestuurder. De benoeming van de huidige plaatsvervangend bestuurder dient te worden beëindigd.

5. Het is wenselijk om de rol van de plaatsvervangend bestuurder ten opzichte van die van de bestuurder-directeur en de rol van de Programmaraad na een periode van twee jaar na de benoeming van de plaatsvervangend bestuurder te evalueren om te bezien of met deze maatregelen voldoende tegemoet is gekomen aan de door Berenschot gesignaleerde knelpunten.

Toelichting op het advies

1. Benoemen plaatsvervangend bestuurder

Algemeen
In de Provinciewet is bepaald dat als de rekenkamer uit één lid bestaat, Provinciale Staten in ieder geval een plaatsvervangend lid benoemen. Zo is verzekerd dat de rekenkamer kan blijven functioneren als het lid op non-actief is gesteld of om andere redenen niet in staat is zijn functie te vervullen. Voor plaatsvervangende leden gelden dezelfde bepalingen als voor gewone leden (de artikelen 79a tot en met 79k Provinciewet):

- benoemingstermijn van zes jaar;
- dezelfde ontslaggronden (limitatief in de Provinciewet opgesomd);
- dezelfde onverenigbare functies (waaronder die van ambtenaar, door of vanwege het provinciebestuur aangesteld of daaraan ondergeschikt);
- de vergoeding voor de werkzaamheden en de onkostenvergoeding worden bij verordening van Provinciale Staten geregeld.

Taken en werkzaamheden plaatsvervangend bestuurder
De bestuurder-directeur vervult volgens het functieprofiel de volgende taken (met daarachter globaal genomen de tijdsbesteding in percentages uitgedrukt, de gegevens zijn verstrekt door de Randstedelijke rekenkamer):

1. Inventariseert onderzoeksvoorstellen, ontwikkelt het onderzoeksprogramma, legt dit voor advies voor aan de programmaraad en stelt het onderzoeksprogramma vast (10%)
2. Beheert professionele relaties met PS, GS en andere provinciale organen en te onderzoeken instellingen (10%)
3. Draagt zorg voor de uitvoering van het onderzoeksprogramma, monitort lopende onderzoeken en stelt afgeronde onderzoeken vast (25%)
4. Zorgt voor kwalitatieve, hoogwaardige en onafhankelijke onderzoeken, evaluaties en toetsingen van beleid en staat garant voor kwaliteit en onafhankelijkheid (10%)
5. Presenteert resultaten, conclusies en aanbevelingen (10%)
6. Is manager van een apparaat hoogwaardige onderzoekers (20%)
7. Is het gezicht van de rekenkamer naar buiten (externe representatie) (5%)
8. Werkt aan het verwerven van een gezaghebbende positie voor de rekenkamer (5%)
9. Bouwt professionele relaties op met provinciale (controle) instanties, accountants, andere rekenkamers en ombudsfuncties (5%).

Voor vrijwel alle taakvelden geldt dat er zowel een bestuurderscomponent is als een directeurscomponent. Het is de bedoeling dat de plaatsvervangend bestuurder alleen bestuurstaken gaat vervullen (geen uitvoerende taken). Op basis van het bovenstaande zou de plaatsvervangend bestuurder hoofdzakelijk op de taakvelden 2 en 5 ingezet kunnen worden. Verder is het aan te bevelen dat de plaatsvervangend bestuurder ook werkgeverstaken krijgt. Het voordeel van het beleggen van werkgeverstaken bij de plaatsvervangend bestuurder is dat daarmee de onafhankelijke positie van de rekenkamer beter geborgd is. De plaatsvervangend bestuurder zou informatie over het functioneren van de bestuurder-directeur kunnen betrekken bij de vier Provinciale Staten, bij het personeel van de rekenkamer en bij (een delegatie uit) de programmaraad.

Tijdsbeslag en vergoeding

In het rapport Berenschot wordt geadviseerd een plaatsvervangend bestuurder van 0,4 fte aan te trekken. De bestuurder-directeur had eerder voorgesteld om een plaatsvervangend bestuurder aan te trekken voor 0,1 fte. Dat lijkt echter te weinig om echt feeling te krijgen met de organisatie, met de vier staten en met het werk van de randstedelijke rekenkamer. Het voorstel van Berenschot (0,4 fte) leidt echter weer tot een topzware organisatie (‘terug bij af’). Voorgesteld wordt om een plaatsvervangend bestuurder te werven voor 0,2 fte (ongeveer 320 uur per jaar). De plaatsvervangend bestuurder verricht geen managementtaken ten aanzien van de medewerkers van het ondersteuningsbureau (taakveld 6).

Criteria bij de benoeming
- onmiddellijke/flexibele beschikbaarheid (niet iemand met een vaste baan);
- ervaring als bestuurder van een rekenkamer en relevante (onderzoeks)expertise;
- is in staat op te treden als klankbord voor de directeur en een werkgeversrol te vervullen;
- er moet een klik zijn met de bestuurder-directeur.

Rechtspositie plaatsvervangend bestuurder
De bestuurder-directeur is aangesteld op basis van de Regeling rechtspositie lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer. Deze regeling is geheel toegeschreven op de functie van directeur/bestuurder en kan niet (zonder meer) van toepassing worden verklaard op een plaatsvervangend bestuurder. In de gemeenschappelijke regeling dienen regels opgenomen te worden over de vergoeding van de plaatsvervangend bestuurder:

- Hoogte van bezoldiging kan op niveau schaal 17 worden vastgesteld (vergelijkbaar met bezoldiging bestuurder-directeur), uit te betalen naar rato van het aantal uren waarvoor de aanstelling geldt (of op 20% van het maximum van salarisschaal 17, vergelijk Noordelijke Rekenkamer) (NB: de werkzaamheden zullen niet gelijkmatig over het jaar verdeeld zijn.)
- Voor de vergoeding van reis- en verblijfskosten kan worden aangesloten bij de regelingen die de provincie Flevoland kent.

Werkgeversrol
In de gemeenschappelijke regeling is een bepaling opgenomen over de werkgeverscommissie. Geconstateerd is dat het niet wenselijk is dat deze werkgeverscommissie uit Statenleden bestaat gelet op de vereiste onafhankelijkheid van de rekenkamer. Voorgesteld wordt dat de plaatsvervangend bestuurder hierin een rol gaat vervullen zodat de regeling over de werkgeverscommissie in de gemeenschappelijke regeling kan worden geschrapt. De plaatsvervangend bestuurder kan jaarlijks functioneringsgesprekken voeren met de bestuurder-directeur, aan de hand van zijn eigen bevindingen, input vanuit de vier Provinciale Staten, de Programmaraad (of een delegatie daaruit) en de medewerkers van de rekenkamer. Verder kan de plaatsvervangend bestuurder dienen als klankbord/sparringpartner voor de bestuurder-directeur.

2. Uitbreiden taken Programmaraad

In het rapport van Berenschot wordt geconcludeerd dat er een slechte samenwerking is tussen de rekenkamer en de provincies én tussen de provincies onderling. Het gaat daarbij niet om de dagelijkse

werkzaamheden maar meer om algemene bestuurlijke en financiële aangelegenheden. Er is geen duidelijk orgaan om deze inzichten te delen. Er is geen gecoördineerde besluitvorming richting de rekenkamer. Berenschot meent dat de Programmaraad hierin een rol zou kunnen vervullen, zoals dat bij de Noordelijke Rekenkamer het geval is. Deze taken zijn niet tegenstrijdig aan de adviestaken van de raad over het onderzoeksprogramma. Bovendien zijn alle provincies met drie leden vertegenwoordigd in de Programmaraad.

De Programmaraad heeft volgens de huidige gemeenschappelijke regeling als taak de deelnemers gevraagd en ongevraagd van advies te dienen over de uit te voeren en uitgevoerde onderzoeken van de rekenkamer. Hieraan zou toegevoegd kunnen worden dat de Programmaraad uit haar midden een groep van vier Statenleden samenstelt dat tot taak heeft een, indien daartoe aanleiding is, gecoördineerde discussie te voeren over algemene bestuurlijke en financiële aangelegenheden en een gecoördineerde besluitvorming daarover te bevorderen. Verder zou hierin opgenomen kunnen worden dat deze groep van Statenleden de plaatsvervangend bestuurder van input voorziet over het functioneren van de bestuurder-directeur.

3. Aanpassing wettelijke regelingen

De bepalingen over de plaatsvervangend bestuurder, de werkgeverscommissie en de Programmaraad in de Gemeenschappelijke Regeling moeten worden aangepast. De bepalingen over de werkgeverscommissie in de Rechtspositieregeling dienen te worden geschrapt. De verordening Programmaraad dient te worden aangepast in verband met een uitbreiding van de taken van de Programmaraad. Na besluitvorming in de vier presidia/fractievoorzittersoverleggen zal een voordracht worden opgesteld en aan de vier Staten worden voorgelegd.

4. Werven plaatsvervangend bestuurder en beëindigen benoeming huidige plaatvervanger

Zodra de besluitvorming in de vier Provinciale Staten is afgerond kan gestart worden met de werving en benoeming van een plaatsvervangend bestuurder. Denkbaar is dat daarvoor opnieuw een werkgroep wordt ingesteld. Het ligt voor de hand om de Programmaraad een adviserende rol te geven met betrekking tot de op te stellen profielschets, zoals dat ook op grond van de Verordening Programmaraad het geval is bij de benoeming van de bestuurder-directeur.
De benoeming van de huidige plaatsvervangend bestuurder moet worden beëindigd. De heer Molenaar is op 11 januari 2012 herbenoemd voor een periode van zes jaar. Hij was tot 2016 directielid (en aangesteld als ambtenaar bij de provincie Flevoland). Hij is nu

gedetacheerd en heeft geen inhoudelijke banden meer met de rekenkamer.

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 12 september 2016

Onderwerp: aanpassen regelingen bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer

Bijlagen:
- rapport 'Directeur of college, Advies over het bestuursmodel van de randstedelijke rekenkamer, Berenschot;
- advies van de interprovinciale werkgroep Randstedelijke Rekenkamer (verder: werkgroep) over het bestuursmodel van de Randstedelijke Rekenkamer;
- ontwerpbesluit tot wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer;
- ontwerpbesluit tot wijziging van de Rechtspositieregeling lid/directeur randstedelijke rekenkamer;
- ontwerpbesluit tot wijziging van de Verordening van de Programmaraad Randstedelijke Rekenkamer;
- ontwerpbesluit tot intrekking van de benoeming van dr. G. Molenaar.

1. Inleiding

In december 2014 hebben de vier provinciale staten van de randstedelijke provincies (Utrecht, Flevoland, Zuid-Holland en Noord-Holland) in de marge van de besluitvorming over de herbenoeming van de bestuurder-directeur van de randstedelijke rekenkamer besloten een onderzoek te laten uitvoeren naar het bestuursmodel van de randstedelijke rekenkamer. Dit heeft geresulteerd in het rapport 'Directeur of college', Advies over het bestuursmodel van de randstedelijke rekenkamer' van Berenschot (bijlage 1). Naar aanleiding van dat rapport is in het najaar van 2015 door de fractievoorzitters van de vier deelnemende provincies een werkgroep ingesteld om een advies voor te bereiden aan de vier staten over de aanbevelingen uit dat rapport.
De werkgroep heeft nader onderzoek gedaan naar de consequenties van de verschillende bestuursmodellen voor de relatie met de vier Staten, voor de interne organisatie en voor het benodigde budget. De werkgroep is tot de conclusie gekomen dat er (op dit moment) geen draagvlak is voor een ander bestuursmodel. De werkgroep heeft daarom bekeken in hoeverre met een plaatsvervangend bestuurder en met eventueel nog een (aparte) klankbordgroep vanuit de vier Staten tegemoet gekomen zou kunnen worden aan de door Berenschot gesignaleerde knelpunten (onduidelijk werkgeverschap, afhankelijkheid van één persoon, afwezigheid van klankbordmogelijkheid en reflectie op bestuurlijk niveau, kwetsbaarheid met betrekking tot de continuïteit en kwetsbaarheid van de relatie tussen de vier Staten onderling en tussen de vier Staten en de rekenkamer).

De werkgroep is op basis van zijn bevindingen tot de volgende aanbevelingen gekomen:

1. Het verdient aanbeveling een plaatsvervangend bestuurder te benoemen voor 0,2 fte. Deze plaatsvervangend bestuurder vervult een aantal bestuurstaken naast de bestuurder-directeur en vervangt de bestuurder-directeur voor wat betreft diens bestuurstaken bij langdurige afwezigheid. De plaatsvervangend bestuurder vervult tevens een werkgeversrol richting de bestuurder-directeur voor zover het gaat om de directeurstaken.

2. Het verdient aanbeveling om een delegatie van vier leden uit de Programmaraad (vertegenwoordigers vanuit de vier provincies) de aanvullende taak te geven om, indien daar aanleiding toe is, een gecoördineerde discussie te voeren over algemene bestuurlijke en/of financiële aangelegenheden en gecoördineerde besluitvorming daarover in de vier Staten te bevorderen.

3. Deze aanbevelingen leiden ertoe dat de wettelijke regelingen moeten worden aangepast.

4. Na besluitvorming in de vier Staten over het bovenstaande kan gestart worden met het werven en benoemen van een plaatsvervangend bestuurder. De benoeming van de huidige plaatsvervangend bestuurder dient te worden beëindigd.

5. Het is wenselijk om de rol van de plaatsvervangend bestuurder ten opzichte van die van de bestuurder-directeur en de rol van (de klankbordgroep uit) de Programmaraad na een periode van twee jaar na de benoeming van de plaatsvervangend bestuurder te evalueren om te bezien of met deze maatregelen voldoende tegemoet is gekomen aan de door Berenschot gesignaleerde knelpunten.

2. Toelichting
Het advies van de werkgroep is in het fractievoorzittersoverleg van de vier provincies besproken. Kort samengevat waren de reacties als volgt:

Noord-Holland
Het presidium van Noord-Holland zou graag op het moment dat de personele situatie zich daartoe leent – en uiterlijk per 1 november 2020 – alsnog overstappen op een collegemodel als bestuursmodel voor de randstedelijke rekenkamer. De maatregelen die worden aanbevolen door de werkgroep zouden slechts tijdelijk van aard moeten zijn. Deze tijdelijkheid zou ook in de besluitvorming tot uitdrukking moeten komen.

Utrecht
Het feit dat de plaatsvervangend bestuurder tevens werkgeverstaken krijgt ten aanzien van de directeur-bestuurder wordt als problematisch gezien.
Als de werkgeverscommissie uit de gemeenschappelijke regeling wordt gehaald hebben de vier provincies geen invloed meer op de aanstellingen, met als risico dat de rekenkamer een eigen koers gaat varen (hierbij wordt niet gedoeld op de onafhankelijkheid t.a.v. de onderzoeken).
De kosten van de plaatsvervangend bestuurder dienen binnen de begroting van de randstedelijke rekenkamer gevonden te worden. De maatregelen dienen budgettair neutraal te zijn.

Utrecht wil nog niet vooruitlopen op een ander bestuursmodel. Pas na een volgende evaluatie zou bekeken moeten worden of het wenselijk is om over te stappen op een ander bestuursmodel.

Zuid-Holland
Het Fractievoorzittersoverleg neemt de aanbevelingen van de werkgroep over. Het overleg onderschrijft niet het standpunt van het presidium van Noord-Holland met betrekking tot de tijdelijkheid van de constructie. In 2019 kan een evaluatie plaatsvinden. Als daar vervolgens aanleiding voor is kan in 2020 besloten worden om alsnog over te stappen op het collegemodel.

Flevoland
Het seniorenconvent stemt in met het advies van de werkgroep.

3. Advies
Geadviseerd wordt om de voorstellen van de werkgroep te implementeren door middel van bijgevoegde ontwerpbesluiten. Naar aanleiding van de reactie van de provincie Utrecht kan het volgende worden opgemerkt. Het werkgeverschap is op dit moment niet goed ingevuld. Er is in de gemeenschappelijke regeling voorzien in een werkgeverscommissie, deze heeft echter nooit handen en voeten gekregen. Werkgeverschap vanuit de vier staten is niet gewenst gelet op de onafhankelijke positie van de bestuurders van de rekenkamer ten opzichte van de vier provincies. Het benoemen van externe leden in de werkgeverscommissie ligt eveneens niet voor de hand, deze zouden te weinig binding hebben met de organisatie en de dagelijkse praktijk.
De werkgroep heeft gelet op het bovenstaande geconcludeerd dat een (plaatsvervangend) bestuurder een werkgeversrol zou kunnen vervullen voor wat betreft de directeurstaken. Deze taken worden niet door de plaatsvervanger ingevuld bij langdurige afwezigheid, dat wordt intern binnen de organisatie opgelost. De plaatsvervangend bestuurder vervangt de directeur-bestuurder alleen voor wat betreft de bestuurderstaken.
Door het werkgeverschap op deze manier te beleggen is de onafhankelijke positie van de bestuurder-directeur het beste gewaarborgd, heeft het personeel een klankbord (de plaatsvervangend bestuurder) en kan het functioneren als directeur periodiek geëvalueerd worden.
Alleen het bestuur van de rekenkamer heeft invloed op de aanstellingen van het personeel. Het personeel van de rekenkamer is alleen verantwoording verschuldigd aan het bestuur, niet aan PS. Alleen om praktische redenen wordt het ambtelijk personeel benoemd door gedeputeerde staten, maar dat geschiedt op voordracht van het bestuur van de randstedelijke rekenkamer.
De bestuurder-directeur van de rekenkamer heeft ook zelf gereageerd op het advies van de werkgroep en de reacties van de deelnemende partijen daarop. De maatregelen zijn budgettair neutraal uit te voeren. Er is echter veel onrust bij de medewerkers van de rekenkamer over het standpunt van de provincie Noord-Holland dat het collegemodel de voorkeur verdient en dat daarom de voorgestelde maatregelen van tijdelijke aard dienen te zijn. Een wijziging in de bestuursconstructie zou immers consequenties kunnen hebben voor de inrichting en de samenstelling van het ondersteuningsbureau. De rekenkamer heeft net een ingrijpende reorganisatie achter de rug en enige rust in de organisatie is dringend gewenst.

4. Proces en procedure
De aanbevelingen van de werkgroep leiden ertoe dat een aantal regelingen moet worden aangepast:

- de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer;
- de regeling rechtspositie lid/directeur randstedelijke rekenkamer;
- de Verordening van de Programmaraad Randstedelijke Rekenkamer;

Verder dient de benoeming van de heer G. Molenaar te worden ingetrokken zodra een nieuwe plaatsvervangend bestuurder is benoemd. Zodra de vier provinciale staten de wijzigingen hebben vastgesteld kan met het werven van een plaatsvervangend bestuurder worden gestart. De heer Molenaar is op 9 februari 2012 benoemd voor een periode van zes jaar. Hij is nu elders werkzaam en heeft inhoudelijk gezien geen banden meer met de Randstedelijke Rekenkamer.

Tot slot dient een besluit te worden genomen tot het instellen van een adviescommissie ex artikel 5 van de Gemeenschappelijke Regeling die zich bezig gaat houden met de werving en selectie van een plaatsvervangend bestuurder. Hiervoor worden de vier provinciale staten verzocht ieder een lid aan te wijzen. Omdat dit gaat om een benoeming, staat dit separaat geagendeerd op uw agenda van 3 oktober 2016 (voordracht 70).

5. **Ontwerpbesluit**

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande verzamelontwerpbesluit alsook de individuele ontwerpbesluiten.

Presidium van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

J.R. Loggen, griffier

Ontwerpbesluit

Nr. 69

Aanpassen regelingen bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van het presidium van 12 september 2016;

besluiten:

In te stemmen met bijgevoegde ontwerp-besluiten:

a. tot wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer;
b. tot wijziging van de Verordening programmaraad;
c. tot wijziging van de Rechtspositieregeling lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer;
d. tot intrekking van de benoeming van dr. G. Molenaar;

met dien verstande dat Provinciale Staten van Noord-Holland de gekozen constructie zien als een tijdelijke oplossing en uiterlijk per 2020 of zoveel eerder als de persoonlijke situatie zich daarvoor leent een nieuw besluit zal nemen met betrekking tot het bestuursmodel van de rekenkamer.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Ontwerpbesluit

Nr. 69A

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van het presidium van 12 september 2016;

Overwegende dat in de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer geen regeling is getroffen voor de vergoeding en de onkostenvergoeding van de plaatsvervangend bestuurder;

Overwegende dat het wenselijk is dat de rol die de werkgeverscommissie zou gaan vervullen (maar nooit ingevuld is) vervuld gaat worden door de plaatsvervangend bestuurder waardoor de artikelen over de werkgeverscommissie geschrapt kunnen worden;

Overwegende dat de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer op onderdelen aanpassing behoeft wegens de positie van de plaatsvervangend bestuurder naast die van het lid/directeur;

Overwegende dat de Gemeenschappelijke Regeling op onderdelen aanpassing behoeft wegens overlap met de Provinciewet, de Wet gemeenschappelijke Regelingen en wegens aanpassing aan de praktijk;

Besluiten

Artikel I

De Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer als volgt te wijzigen:

A.
Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4
1. Het aantal leden van de rekenkamer wordt bepaald op één.
2. Er is een plaatsvervangend bestuurder, te benoemen door de deelnemers gezamenlijk bij unaniem besluit.
3. De rechtspositie van het lid van de rekenkamer wordt geregeld bij afzonderlijk besluit van de deelnemers gezamenlijk, dat aan deze regeling wordt gehecht.
4. De plaatsvervangend bestuurder ontvangt voor zijn werkzaamheden een vaste vergoeding per maand ter hoogte van 20% van schaal 17 volgens de Collectieve Arbeidsvoorwaardenregeling provincies. De daadwerkelijk gemaakte reiskosten en overige onkosten die hij maakt ten behoeve van zijn werkzaamheden komen ten laste van het budget van de rekenkamer die de declaraties zelf afhandelt.
5. Het lid/directeur en de plaatsvervangend bestuurder zijn éénmaal herbenoembaar.

6. De artikelen 1, 2, 3, 4, 5, 13, 14 en 17 van de Rechtspositieregeling lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer zijn van overeenkomstige toepassing op de plaatsvervangend bestuurder.
7. Ingeval van een tussentijdse vacature van het lid/directeur dan wel de plaatsvervangend bestuurder zorgen de deelnemers gezamenlijk en bij unaniem besluit terstond voor de benoeming van een nieuw lid/directeur dan wel plaatsvervangend bestuurder voor de volledige zittingsperiode van zes jaar.
8. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 79g van de Provinciewet leggen het lid/directeur en de plaatsvervangend bestuurder de eed of belofte af in de vergadering van provinciale staten van Flevoland.
9. De bestuurlijke gedragscode integriteit van de provincie Flevoland is op het lid en de plaatsvervangend bestuurder van toepassing.
10. Het lid van de rekenkamer vormt het bestuur van de gemeenschappelijke regeling.

B.
Artikel 5 komt te luiden:

Artikel 5
1. Voor de benoeming en de herbenoeming van het lid/directeur en van de plaatsvervangend bestuurder stellen de deelnemers gezamenlijk een adviescommissie in bestaande uit vier statenleden.
2. De adviescommissie raadpleegt de programmaraad over de profielschets van het lid/directeur en van de plaatsvervangend bestuurder en doet een voordracht voor een kandidaat aan de deelnemers gezamenlijk.
3. De deelnemers besluiten unaniem tot benoeming dan wel herbenoeming van het lid/directeur en van de plaatsvervangend bestuurder.

C.
Aan artikel 7 wordt een nieuw lid toegevoegd dat luidt:

> 3. De plaatsvervangend bestuurder vervult geen taken die de organisatie van de rekenkamer als bedoeld in de voorgaande leden betreffen.

D.
Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8
1. Het lid/directeur en de plaatsvervangend bestuurder maken afspraken over de verdeling van de bestuurstaken en informeren de deelnemers over deze afspraken en over de wijzigingen daarin.
2. De plaatsvervangend bestuurder voert tenminste twee keer per jaar een gesprek met de bestuurder-directeur over diens functioneren als directeur en rapporteert daarover aan de deelnemers.
3. De rapportages over het functioneren als directeur dragen een vertrouwelijk karakter. De

rapportages worden in het personeelsdossier van het lid/directeur opgeslagen door gedeputeerde staten van Flevoland.

E.
Artikel 9 vervalt.

F.
Aan artikel 15 wordt een nieuw lid toegevoegd dat luidt:

3. Een vaste vertegenwoordiging van vier personen uit de Programmaraad heeft tot taak een gecoördineerde discussie te voeren over algemene bestuurlijke en financiële aangelegenheden en een gecoördineerde besluitvorming daarover te bevorderen als daartoe aanleiding is.

G.
Artikel 16 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid komt te luiden:
   2. Het ontwerp-onderzoeksprogramma wordt jaarlijks aan de deelnemers voorgelegd, die daarover van hun zienswijzen kunnen doen blijken.
2. Het derde lid komt te luiden:
   3. Het onderzoeksprogramma wordt door de rekenkamer uiterlijk zes weken na voorlegging voor zienswijzen vastgesteld. Deze vaststelling wordt terstond medegedeeld aan de deelnemers, de colleges van gedeputeerde staten en de programmaraad.

H. Artikel 19 vervalt.

I.
Artikel 21 komt te luiden:

Artikel 21
Bij de uitvoering van de vastgestelde begroting draagt de rekenkamer zorg voor een effectief en efficiënt beleid met betrekking tot de uitgaven die betrekking hebben op de beheerstaken in het kader van de dagelijkse bedrijfsvoering.

J.
Artikel 22 vervalt.

K.
Artikel 25 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid, onder c komt te luiden:
   c. de vergoeding voor de werkzaamheden en de onkostenvergoeding;

2. Onder vernummering van d en e tot e en f wordt een nieuw onderdeel d toegevoegd dat luidt:
   d. de rechtspositie van het lid/directeur van de rekenkamer.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad van de provincie Noord-Holland waarin het wordt geplaatst.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Toelichting

Algemeen
In december 2014 hebben de vier staten van de randstedelijke provincies in de marge van de besluitvorming over de benoeming van de bestuurder-directeur besloten een onderzoek te laten uitvoeren naar het bestuursmodel van de rekenkamer. Dit onderzoek heeft geresulteerd in een advies van een interprovinciale werkgroep. Deze werkgroep heeft geadviseerd om een plaatsvervangend bestuurder te benoemen voor 0,2 fte. Deze plaatsvervangend bestuurder vervult een aantal bestuurderstaken naast de bestuurder-directeur en vervangt de bestuurder-directeur bij langdurige afwezigheid. Tevens vervult de plaatsvervangend bestuurder een werkgeversrol richting de bestuurder-directeur voor wat betreft diens directeurstaken.
Daarnaast heeft de werkgroep geadviseerd om een delegatie van vier leden uit de Programmaraad (vertegenwoordigers vanuit de vier provincies) de aanvullende taak te geven om, indien daar aanleiding toe is, een gecoördineerde discussie te voeren over algemene bestuurlijke en/of financiële aangelegenheden en gecoördineerde besluitvorming daarover in de vier staten te bevorderen.
Dit advies van de werkgroep leidt ertoe dat de artikelen over de werkgeverscommissie in de Gemeenschappelijke Regeling geschrapt dienen te worden. De artikelen over de Programmaraad dienen te worden aangevuld. Verder dient een regeling opgenomen te worden voor de vergoeding en onkostenvergoeding van de plaatsvervangend bestuurder.

Artikelsgewijs

A.
Aan artikel 4 wordt een regeling opgenomen voor de vergoeding en onkostenvergoeding van de plaatsvervangend bestuurder. Verduidelijkt is dat benoeming en herbenoeming een unaniem besluit vergen van de vier deelnemende provincies. Een aantal artikelen uit de Rechtspositieregeling lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer kan van overeenkomstige toepassing worden verklaard op de plaatsvervangend bestuurder. Het gaat om de benoemingsprocedure, de onafhankelijke positie ten opzichte van de vier deelnemers, het beschikbaar stellen van gangbare communicatiemiddelen en het van rechtswege eindigen van de benoeming na het verstrijken van de benoemingstermijn.

C.
De plaatsvervangend bestuurder verricht geen directeurstaken. Hij neemt enkele bestuurstaken over van het lid/directeur en vervangt deze bij langdurige afwezigheid. De directeurstaken worden in dat geval intern opgevangen.

D.
De plaatsvervangend bestuurder zal een werkgeversrol gaan vervullen richting het lid/directeur waar het de directeurstaken betreft. De werkgeverscommissie komt daarom te

vervallen. Deze commissie heeft nooit invulling gekregen omdat er twijfels bestonden over de benoeming van statenleden in deze commissie gezien de onafhankelijke positie van het lid/directeur ten opzichte van de vier deelnemers.
In de Gemeenschappelijke Regeling is vastgelegd dat het lid/directeur en de plaatsvervangend bestuurder afspraken maken over de verdeling van de bestuurstaken. De vier deelnemers dienen daarover geïnformeerd te worden.
Het advies van de werkgroep dat aanleiding vormde voor deze wijzigingen luidde om een plaatsvervangend bestuurder aan te trekken voor 0,2 fte. Dat betekent dat de plaatsvervangend bestuurder naast het lid/directeur inhoudelijke bestuurstaken zal verrichten. Het gaat in feite om meer dan alleen plaatsvervanging.

E.
Artikel 9 gaat geheel over de werkgeverscommissie en kan daarom komen te vervallen.

F.
Een delegatie uit de Programmaraad krijgt de aanvullende taak om, als daar aanleiding toe is, een gecoördineerde discussie te voeren over algemene bestuurlijke en/of financiële aangelegenheden en gecoördineerde besluitvorming daarover in de vier Staten te bevorderen. Te denken valt aan financiële aangelegenheden.

G.
Artikel 16 wordt aangepast aan de praktijk, waarbij de Rekenkamer er naar streeft om een zo actueel mogelijk onderzoeksprogramma voor te leggen voor zienswijzen. Indien het onderzoeksprogramma voor jaar x al uiterlijk voor 1 juni van het jaar x-1 voor zienswijze moet worden voorgelegd beperkt dit de mogelijkheid om aan te sluiten bij actuele ontwikkelingen.

H.
Artikel 19 komt te vervallen. Het is niet nodig om te bepalen dat artikel 186 van de Provinciewet in acht genomen moet worden. Dat volgt uit de Provinciewet zelf. Genoemd artikel geeft een algemene regeling voor de verslaglegging door de rekenkamer.

I.
De Wet gemeenschappelijke regelingen geeft een sluitende procedure voor het toezenden van de ontwerpbegroting en meerjarenraming, het geven van een zienswijze en het vaststellen van de begroting. Hier kan niet van afgeweken worden. Hetgeen bij hogere wetgeving is geregeld mag volgens de Aanwijzingen voor de regelgeving niet op lager niveau eveneens worden geregeld.
Artikel 21 wordt daarom teruggebracht tot één lid, gelijkluidend aan het voormalige derde lid.

J.
Zie de toelichting onder I.

Geconsolideerde versie van de Gemeenschappelijke regeling Randstedelijke Rekenkamer na wijziging

Gemeenschappelijke regeling Randstedelijke Rekenkamer
Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1. Definities
In deze regeling wordt verstaan onder:
1. Rekenkamer: het orgaan, genoemd in de artikelen 79a e.v. van de Provinciewet.
2. Deelnemers: de aan deze regeling deelnemende provinciale staten.

Artikel 2. Gemeenschappelijk orgaan
Er is een gemeenschappelijk orgaan, genoemd in artikel 8, tweede lid, van de Wet gemeenschappelijke regelingen en artikel 79l van de Provinciewet, genaamd Randstedelijke Rekenkamer.

Artikel 3. Belang
Deze regeling is aangegaan om gezamenlijk op een effectieve en efficiënte wijze de wettelijke opdracht voor het instellen van een rekenkamer vorm en inhoud te kunnen geven.

Hoofdstuk 2. Samenstelling rekenkamer

Artikel 4. Aantal en benoeming leden
1. Het aantal leden van de rekenkamer wordt bepaald op één.
2. Er is een plaatsvervangend bestuurder, te benoemen door de deelnemers gezamenlijk bij unaniem besluit.
3. De rechtspositie van het lid van de rekenkamer wordt geregeld bij afzonderlijk besluit van de deelnemers gezamenlijk, dat aan deze regeling wordt gehecht.
4. De plaatsvervangend bestuurder ontvangt voor zijn werkzaamheden een vaste vergoeding per maand ter hoogte van 20% van schaal 17 volgens de Collectieve Arbeidsvoorwaardenregeling provincies. De daadwerkelijk gemaakte reiskosten en overige onkosten die hij maakt ten behoeve van zijn werkzaamheden komen ten laste van het budget van de rekenkamer die de declaraties zelf afhandelt.
5. Het lid/directeur en de plaatsvervangend bestuurder zijn éénmaal herbenoembaar.

6. De artikelen 1, 2, 3, 4, 5, 13, 14 en 17 van de Rechtspositieregeling lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer zijn van overeenkomstige toepassing op de plaatsvervangend bestuurder.
7. Ingeval van een tussentijdse vacature van het lid/directeur dan wel de plaatsvervangend bestuurder zorgen de deelnemers gezamenlijk en bij unaniem besluit terstond voor de benoeming van een nieuw lid/directeur dan wel plaatsvervangend bestuurder voor de volledige zittingsperiode van zes jaar.
8. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 79g van de Provinciewet leggen het lid/directeur en de plaatsvervangend bestuurder de eed of belofte af in de vergadering van provinciale staten van Flevoland.
9. De bestuurlijke gedragscode integriteit van de provincie Flevoland is op het lid en de plaatsvervangend bestuurder van toepassing.
10. Het lid van de rekenkamer vormt het bestuur van de gemeenschappelijke regeling.

Artikel 5. Benoemingsprocedure
1. Voor de benoeming en de herbenoeming van het lid/directeur en van de plaatsvervangend bestuurder stellen de deelnemers gezamenlijk een adviescommissie in bestaande uit vier statenleden.
2. De adviescommissie raadpleegt de programmaraad over de profielschets van het lid/directeur en van de plaatsvervangend bestuurder en doet een voordracht voor een kandidaat aan de deelnemers gezamenlijk.
3. De deelnemers besluiten unaniem tot benoeming dan wel herbenoeming van het lid/directeur en van de plaatsvervangend bestuurder.

Hoofdstuk 3. Ondersteuning, bedrijfsvoering en vertegenwoordiging

Artikel 6. Directeur
Het lid van de rekenkamer vervult tevens de functie van directeur van de ondersteuningsorganisatie van de rekenkamer.

Artikel 7. Organisatie
1. De directeur draagt zorg voor de instelling en continuïteit van een zodanige ondersteuningsorganisatie, dat de wettelijke en overige taken van de rekenkamer op een professionele en kwalitatief hoogwaardige wijze vervuld kunnen worden.
2. De directeur bepaalt zelf binnen de kaders van de vastgestelde begroting de personele samenstelling in kwaliteit en kwantiteit van de ondersteunende organisatie.
3. De plaatsvervangend bestuurder vervult geen taken die de organisatie van de rekenkamer als bedoeld in de voorgaande leden betreffen.

Artikel 8
1. Het lid/directeur en de plaatsvervangend bestuurder maken afspraken over de verdeling

van de bestuurstaken en informeren de deelnemers over deze afspraken en over de wijzigingen daarin.
2. De plaatsvervangend bestuurder voert tenminste twee keer per jaar een gesprek met de bestuurder-directeur over diens functioneren als directeur en rapporteert daarover aan de deelnemers.
3. De rapportages over het functioneren als directeur dragen een vertrouwelijk karakter. De rapportages worden in het personeelsdossier van het lid/directeur opgeslagen door gedeputeerde staten van Flevoland.

Artikel 9 Vervallen

Artikel 10. Benoeming en rechtspositie medewerkers
1. Voor de benoeming, schorsing en het ontslag van de medewerkers van de rekenkamer wordt het college van gedeputeerde staten van Flevoland aangewezen.
2. Dit college zal aan het lid van de rekenkamer de in het vorige lid genoemde bevoegdheden bij afzonderlijk besluit opdragen.
3. Op de medewerkers van de rekenkamer is de rechtspositie van de provincie Flevoland van overeenkomstige toepassing.
4. In het kader van de voorgaande leden van dit artikel kan het lid van de rekenkamer, waar nodig, een eigen personeelsbeleid ontwikkelen. Functionerings- en beoordelingsgesprekken worden door hem gevoerd en vastgelegd in de betreffende personeelsdossiers.
5. Bezwaarschriften van medewerkers van de rekenkamer tegen besluiten van het lid van de rekenkamer worden behandeld door de bezwaarschriftencommissie van de provincie Flevoland op grond van artikel 7:13 van de Algemene wet bestuursrecht.
6. De beslissingen op bezwaar worden genomen door het college van gedeputeerde staten van Flevoland.
7. Indien tegen deze beslissing op bezwaar beroep bij de bestuursrechter wordt aangetekend, draagt het college van gedeputeerde staten van Flevoland het lid van de rekenkamer de bevoegdheid tot procesvertegenwoordiging op.

Artikel 11. Bedrijfsvoering
1. Indien voor de taakuitoefening en/of de bedrijfsvoering van de rekenkamer overeenkomsten met derden gesloten worden, gebeurt dit door het college van gedeputeerde staten van Flevoland.
2. Dit college zal aan het lid van de rekenkamer de in het vorige lid genoemde bevoegdheden bij afzonderlijk besluit opdragen.

Artikel 12. Vertegenwoordiging
1. De vertegenwoordiging in en buiten rechte gebeurt door de commissaris van de Koning van de provincie Flevoland.
2. De commissaris zal deze vertegenwoordiging opdragen aan het lid van de rekenkamer.

Artikel 13. Intrekking mandaten en volmachten
De op grond van de artikelen 10 tot en met 12 van deze regeling verleende mandaten en volmachten kunnen door het college van gedeputeerde staten van Flevoland, respectievelijk de commissaris van de Koning in die provincie slechts worden gewijzigd dan wel ingetrokken na schriftelijke instemming met een voornemen daartoe van de deelnemers gezamenlijk.

Hoofdstuk 4. Programmaraad
Artikel 14. Instelling programmaraad
1. Provinciale staten van de deelnemende provincies stellen gezamenlijk bij afzonderlijk besluit een programmaraad in.
2. De programmaraad bestaat uit minimaal acht en maximaal twaalf leden. De verdeling van twee of drie per deelnemer wordt door de betreffende deelnemer zelf vastgesteld.
3. Bij de aanwijzing van de leden, genoemd in het vorige lid, zijn ook leden benoembaar van buiten de kring van de deelnemers met dien verstande dat iedere deelnemer maximaal één buitenlid mag aanwijzen. De plaatsvervangende leden kunnen in dezelfde verhouding worden aangewezen.
4. De programmaraad heeft de zittingsduur van provinciale staten. Bij een tussentijdse vacature wordt daarin terstond voorzien door de deelnemer die dit lid had aangewezen.

Artikel 15. Taakstelling programmaraad
1. De programmaraad kan de deelnemers gevraagd en ongevraagd van advies dienen over de uit te voeren en uitgevoerde onderzoeken van de rekenkamer.
2. De rekenkamer vraagt de programmaraad schriftelijk om advies bij het opstellen van het onderzoeksprogramma, zoals bedoeld in Hoofdstuk 5 van deze regeling. Daarnaast kan hij advies vragen over de te volgen werkwijze bij een voorgenomen onderzoek.
3. Een vaste vertegenwoordiging van vier personen uit de Programmaraad heeft tot taak een gecoördineerde discussie te voeren over algemene bestuurlijke en financiële aangelegenheden en een gecoördineerde besluitvorming daarover te bevorderen als daartoe aanleiding is.

Hoofdstuk 5. Onderzoeksprogramma en onderzoeksuitvoering

Artikel 16. Voorbereiding
1. De rekenkamer stelt jaarlijks een onderzoeksprogramma op, gehoord de programmaraad. In dat programma dient een evenwichtige verdeling tussen de op, gehoord de programmaraad. In dat programma dient een evenwichtige verdeling tussen de deelnemersspecifieke en gezamenlijke onderwerpen te worden aangebracht, waarbij als uitgangspunt geldt dat per jaar vier tot acht onderzoeken uitgevoerd zullen worden. Bij de

voorbereiding van het onderzoeksprogramma houdt de rekenkamer rekening met het bepaalde in artikel 183 Provinciewet.
2. Het ontwerp onderzoeksprogramma wordt jaarlijks aan de deelnemers voorgelegd, die daarover van hun zienswijzen kunnen doen blijken.
3. Het onderzoeksprogramma wordt door de rekenkamer uiterlijk zes weken na voorlegging voor zienswijzen vastgesteld. Deze vaststelling wordt terstond medegedeeld aan de deelnemers, de colleges van gedeputeerde staten en de programmaraad.

Artikel 17. Uitvoering
1. De rekenkamer kan beslissen dat onderzoeken geheel of gedeeltelijk door derden worden uitgevoerd.
2. In geval van een gehele of gedeeltelijke uitvoering door derden stelt de rekenkamer een programma van eisen op, dat betrekking heeft op zowel de aard van het onderzoek, de daarvoor vereiste kwaliteiten van de onderzoekers, de wijze van rapporteren als het beschikbare budget. Bij de keuze voor de inschakeling van een derde volgt de rekenkamer de aanbestedingsregels/ het beleid van de provincie Flevoland.

Artikel 18. Overige onderzoeken
1. Een deelnemer kan de rekenkamer verzoeken tot het instellen van een bijzonder onderzoek. De kosten voor een dergelijk onderzoek kunnen worden gedragen door de desbetreffende deelnemer tegen een vooraf afgesproken bedrag.
2. De rekenkamer kan bij uitzondering onderzoeken uitvoeren op verzoek van andere provincies of overige decentrale overheidsorganisaties. Voor een dergelijk onderzoek wordt een opdrachtovereenkomst gesloten, waarin de kosten voor dat onderzoek opgenomen zijn.
3. De onderzoeken, zoals bedoeld in de vorige leden, mogen niet ten koste gaan van de uitvoering van het onderzoeksprogramma voor de deelnemers. Alvorens een bijzondere onderzoeksopdracht van een derde te aanvaarden vraagt de rekenkamer advies aan de programmaraad.

Artikel 19 Vervallen

Hoofdstuk 6. Financiën

Artikel 20. Financiering
1. De met de instelling en instandhouding van de rekenkamer samenhangende kosten worden over de deelnemers verdeeld volgens de sleutel genoemd in artikel 8 van de Statuten van de Vereniging Interprovinciaal Overleg.
2. De deelnemers dragen er zorg voor dat de rekenkamer steeds en tijdig over de nodige financiële middelen kan beschikken om aan haar taakstelling en verplichtingen en de daarbij behorende werkwijze te kunnen voldoen.

Artikel 21. Begroting
Bij de uitvoering van de vastgestelde begroting draagt de rekenkamer zorg voor een effectief en efficiënt beleid met betrekking tot de uitgaven die betrekking hebben op de beheerstaken in het kader van de dagelijkse bedrijfsvoering.

Artikel 22 Vervallen.

Hoofdstuk 7. Archivering

Artikel 22a.
De bepalingen betreffende zorg voor de archiefbescheiden van de provincie Flevoland, zijn op de rekenkamer van overeenkomstige toepassing, waarbij de gedeputeerde staten van Flevoland zijn aan te merken als zorgdrager, genoemd in artikel 1, eerste lid, onderdeel d, van de Archiefwet 1995.

Hoofdstuk 8. Slotbepalingen

Artikel 23. Inwerkingtreding, duur en evaluatie
1. Voor de toepassing van het bepaalde in de artikel 41, eerste lid, onderdeel h en artikel 26, derde lid, eerste volzin, van de Wet gemeenschappelijke regelingen met betrekking tot de inwerkingtreding van deze regeling zal het college van gedeputeerde staten van Flevoland zorg dragen.
2. Deze regeling wordt aangegaan voor onbepaalde tijd.
3. De werking van deze regeling zal periodiek worden geëvalueerd. Voor de eerste keer zal dit gebeuren drie jaar na de datum van inwerkingtreding en vervolgens om de zes jaar.
4. De opdracht voor de evaluatie zal in onderling overleg tussen de deelnemers en de rekenkamer worden opgesteld, gehoord de programmaraad.

Artikel 24. Uittreding en toetreding
1. Een deelnemer kan uit deze regeling treden na een betreffend besluit van provinciale staten.
2. Dit besluit wordt uiterlijk twaalf maanden voor de beoogde uittredingsdatum aan de overige deelnemers en de rekenkamer medegedeeld.
3. De financiële gevolgen van een uittreding worden door de overige deelnemers vastgesteld gehoord de rekenkamer.
4. Uittreding zal voor het eerst mogelijk zijn na de eerste periode van zes jaar na de instelling van de rekenkamer.
5. Een andere provincie kan toetreden tot deze regeling. De voorwaarden voor een toetreding, waaronder de financiële, worden door de deelnemers vastgesteld gehoord de rekenkamer.

Artikel 25. Wijziging en opheffing

1. Deze regeling kan worden gewijzigd, indien drie deelnemers daarom met redenen omkleed verzoeken dan wel indien de rekenkamer daartoe een voorstel aan de deelnemers doet en een meerderheid dat voorstel overneemt. Na instelling van deze regeling is een wijziging pas mogelijk na de eerste evaluatie, zoals vermeld in artikel 23, derde lid, van de regeling.
2. In afwijking van het bepaalde in het vorige lid is voor een wijziging van deze regeling de instemming van alle deelnemers vereist, indien die wijziging betrekking heeft op een van de volgende onderwerpen:
a. de samenstelling van de rekenkamer, genoemd in artikel 4 van deze regeling;
b. de wijze van benoeming van het lid van de rekenkamer en zijn plaatsvervanger;
c. de vergoeding voor de werkzaamheden en de onkostenvergoeding;
d. de rechtspositie van het lid/directeur van de rekenkamer;
e. de samenstelling en functie van de programmaraad, genoemd in de artikelen 14 en 15 van deze regeling;
f. de verdeelsleutel met betrekking tot de financiering van de rekenkamer, genoemd in artikel 20 van deze regeling.

Artikel 26. Citeertitel

Deze regeling kan worden aangehaald als: Gemeenschappelijke regeling Randstedelijke Rekenkamer.

Ontwerpbesluit

Nr. 69B

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van het presidium van 12 september 2016;

Overwegende dat het wenselijk is om een delegatie uit de Programmaraad de aanvullende taak te geven om, indien daar aanleiding voor is, een gecoördineerde discussie te voeren over algemene bestuurlijke en/of financiële aangelegenheden en gecoördineerde besluitvorming daarover in de vier staten te bevorderen;

Overwegende dat de werkgeverscommissie uit de Gemeenschappelijke Regeling verdwijnt en dat ook deze Verordening daar op aangepast dient te worden;

Overwegende dat ambtelijke ondersteuning niet alleen vanuit de provincie Flevoland maar ook vanuit de andere deelnemende provincies geschiedt;

Besluiten

Artikel I

De Verordening Programmaraad Randstedelijke Rekenkamer als volgt te wijzigen:

A.
Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vernummering van het derde tot en met het vijfde lid tot het vierde tot en met het zesde lid wordt een nieuw lid 3 toegevoegd dat luidt:

   3. Een vaste vertegenwoordiging van vier personen uit de Programmaraad heeft tot taak een gecoördineerde discussie te voeren over algemene bestuurlijke en financiële aangelegenheden en een gecoördineerde besluitvorming daarover te bevorderen indien daartoe aanleiding is.

2. Het vijfde lid (nieuw) komt te luiden:

   5. De programmaraad wordt om advies gevraagd met betrekking tot de op te stellen profielschets bij een voorgenomen benoeming van een lid/directeur dan wel een plaatsvervangend bestuurder.

B.
Artikel 3, negende lid, vervalt.

C.
Artikel 4, tiende lid, komt te luiden:

10. De programmaraad wordt ondersteund door een ambtelijk secretaris, afkomstig uit één van de vier deelnemende provincies.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad van de provincie Noord-Holland waarin het wordt geplaatst.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Toelichting

Algemeen
In december 2014 hebben de vier staten van de randstedelijke provincies in de marge van de besluitvorming over de benoeming van de bestuurder-directeur besloten een onderzoek te laten uitvoeren naar het bestuursmodel van de rekenkamer. Dit onderzoek heeft geresulteerd in een advies van een interprovinciale werkgroep. Deze werkgroep heeft geadviseerd om een plaatsvervangend bestuurder te benoemen voor 0,2 fte. Deze plaatsvervangend bestuurder vervult een aantal bestuurderstaken naast de bestuurder-directeur en vervangt de bestuurder-directeur bij langdurige afwezigheid. Tevens vervult de plaatsvervangend bestuurder een werkgeversrol richting de bestuurder-directeur voor wat betreft diens directeurstaken.
Daarnaast heeft de werkgroep geadviseerd om een delegatie van vier leden uit de Programmaraad (vertegenwoordigers vanuit de vier provincies) de aanvullende taak te geven om, indien daar aanleiding toe is, een gecoördineerde discussie te voeren over algemene bestuurlijke en/of financiële aangelegenheden en gecoördineerde besluitvorming daarover in de vier staten te bevorderen.
Dit advies van de werkgroep leidt ertoe dat de artikelen over de werkgeverscommissie in de Verordening Programmaraad geschrapt dienen te worden. De artikelen over de Programmaraad dienen te worden aangevuld met bovengenoemde aanvullende taak.
De ambtelijke ondersteuning geschiedt beurtelings uit één van de deelnemende provincies.
De verordening is in overeenstemming gebracht met de praktische gang van zaken.

Geconsolideerde versie van de Verordening Programmaraad Randstedelijke Rekenkamer na wijziging

Verordening Programmaraad Randstedelijke Rekenkamer

Artikel 1 Definities
In deze verordening wordt verstaan onder:
Programmaraad: het adviesorgaan voor de provinciale staten gezamenlijk en afzonderlijk van de provincies Flevoland, Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland en de Randstedelijke Rekenkamer.
Rekenkamer: de Randstedelijke Rekenkamer ingesteld overeenkomstig de artikelen 79/en volgende Provinciewet.
Bestuurder/directeur: het lid van de Randstedelijke Rekenkamer.
Regeling: de gemeenschappelijke regeling Randstedelijke Rekenkamer.
Deelnemers: de provinciale staten van Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland die deelnemen aan de regeling.

Artikel 2 Taakstelling

1.De programmaraad geeft de deelnemers gevraagd en ongevraagd advies over en naar aanleiding van het onderzoeksprogramma van de rekenkamer.
2.De programmaraad adviseert de rekenkamer of de bestuurder/directeur daarvan bij de voorbereiding van het onderzoeksprogramma. Daarnaast kan de programmaraad op verzoek van de rekenkamer adviseren over voorgenomen onderzoeken en/of de wijze van uitvoering van een onderzoek.
3. Een vaste vertegenwoordiging van vier personen uit de Programmaraad heeft tot taak een gecoördineerde discussie te voeren over algemene bestuurlijke en financiële aangelegenheden en een gecoördineerde besluitvorming daarover te bevorderen indien daartoe aanleiding is.
4.In de uitoefening van haar adviestaak zorgt de programmaraad voor afstemming tussen de deelnemers onderling en voor een consistente communicatie tussen de deelnemers enerzijds en de rekenkamer anderzijds.
5. De programmaraad wordt om advies gevraagd met betrekking tot de op te stellen profielschets bij een voorgenomen benoeming van een lid/directeur dan wel een plaatsvervangend bestuurder.
6.Bij de uitoefening van de adviestaak bewaakt de programmaraad voortdurend de onafhankelijkheid van de rekenkamer.

Artikel 3 Samenstelling en benoeming

1.De programmaraad bestaat uit minimaal acht en maximaal twaalf leden, welke gelijkelijk over deelnemers verdeeld zijn.
2.De leden van de programmaraad zijn afkomstig uit de leden van Provinciale Staten, met dien verstande dat elke deelnemer een lid van buiten die kring kan aanwijzen.
3.Tegelijk met de benoeming van de leden van de programmaraad worden in de verhouding zoals bedoeld in lid 1 van dit artikel plaatsvervangende leden benoemd.
4.De leden van de programmaraad hebben een zittingsduur gelijk aan die van de deelnemers die hen benoemen. Een lid van de programmaraad is eenmaal herbenoembaar.
5.De deelnemers dragen er zorg voor dat in de eerste vergadering van Provinciale Staten na de verkiezingen de leden van de programmaraad aangewezen worden overeenkomstig het bepaalde in dit artikel.
6.Een lid van de programmaraad kan te allen tijde ontslag nemen door daartoe een schriftelijk verzoek in te dienen bij de deelnemer, die hem benoemd heeft.
7.Indien een lid gedurende langere tijd niet of niet voldoende in de programmaraad functioneert, kan de deelnemer, gehoord de overige deelnemers, het lidmaatschap daarvan tussentijds beëindigen.
8.In geval van een tussentijdse vacature draagt de deelnemer die dit lid had benoemd, terstond zorg voor de benoeming van een nieuw lid.
9. Vervallen

Artikel 4 Werkwijze

1.De programmaraad vergadert tenminste twee keer per kalenderjaar en voorts wanneer de helft van het aantal leden of van de deelnemers onder schriftelijke opgave van de agendapunten daarom verzoeken.
2.De programmaraad vergadert wanneer de rekenkamer onder schriftelijke opgave van de redenen daarom verzoekt.
3.De vergaderingen van de programmaraad en de daarin te bespreken documenten zijn niet openbaar. De verslagen van de vergaderingen zijn openbaar. De programmaraad laat openbaarmaking van de verslagen achterwege wanneer een van de gronden als bedoeld in de artikelen 10 en 11 van de Wet openbaarheid van bestuur zich voordoen. De adviezen die de programmaraad uitbrengt zijn altijd openbaar.
4.De programmaraad wijst zelf haar voorzitter aan. Zij kan daarbij kiezen voor de zittingsduur van minimaal een jaar dan wel een langere periode.
5.De programmaraad regelt zelf de plaats van de vergaderingen.
6.Voor het houden van een vergadering is de aanwezigheid van de helft plus een van het aantal leden vereist. Is dit aantal niet aanwezig dan schrijft de voorzitter terstond een tweede vergadering uit, welke niet later gehouden mag worden dan drie weken na de eerste vergadering.
7.De programmaraad kan, indien dit voor de uitoefening van haar taak gewenst dan wel noodzakelijk is, derden in haar vergadering uitnodigen om toelichting of nadere informatie te geven.
8.De programmaraad brengt haar adviezen, indien nodig, met meerderheid van stemmen uit, waarbij ieder lid een stem heeft.
9.De programmaraad regelt overigens zelf haar vergaderorde en wijze van verslaglegging en legt deze vast in een huishoudelijk reglement.
10. De programmaraad wordt ondersteund door een ambtelijk secretaris, afkomstig uit één van de vier deelnemende provincies.
11. Alle stukken die van de programmaraad uitgaan, worden ondertekend door de voorzitter en de ambtelijk secretaris.

Artikel 5 Vacatiegelden en reiskosten

De leden van de programmaraad ontvangen een vergoeding voor de voorbereiding en het bijwonen van de vergaderingen en voor de reiskosten op grond van de Verordening geldelijke voorzieningen staten- en commissieleden van de deelnemer die hen benoemd heeft.

Artikel 6 Evaluatie

1.De taakstelling en de wijze van functioneren van de programmaraad worden periodiek geëvalueerd. De eerste keer zal dit gebeuren gelijk met het eerste evaluatiemoment van de rekenkamer zoals vastgelegd in de regeling. Vervolgens geschiedt de evaluatie iedere twee jaar na de benoeming van de nieuwe leden van de programmaraad.

2.De programmaraad doet met betrekking tot de evaluatie, zoals bedoeld in het vorige lid, een voorstel aan de deelnemers, die vervolgens hierover een besluit zullen nemen.
3.Bij een evaluatie wordt in ieder geval de bestuurder/directeur gehoord.

Artikel 7 Wijziging
Tussentijdse wijziging van deze verordening door Provinciale Staten is alleen mogelijk indien alle deelnemers met de voorgenomen wijziging instemmen.

Artikel 8 Citeertitel
Deze verordening kan worden aangehaald als: Verordening Programmaraad Randstedelijke Rekenkamer.

Ontwerpbesluit

Nr. 69C

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van het presidium van 12 september 2016;

Overwegende dat de Rechtspositieregeling lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer op onderdelen gewijzigd dient te worden wegens het schrappen van de werkgeverscommissie en de aanpassingen in de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer

Besluiten

Artikel I

De Rechtspositieregeling lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer als volgt te wijzigen:

A.
Artikel 5 komt te luiden:

5. Het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer is op geen enkele wijze ondergeschikt aan een van de organen van de deelnemende provincies.

B.
Artikel 10 komt te luiden:

10. Het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer heeft per kalenderjaar aanspraak op 180 verlofuren. Het vakantieverlof wordt opgenomen in nauw overleg met de plaatsvervangend bestuurder.

C.
Artikel 14 komt te luiden:

14. Onkosten die het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer maakt komen ten laste van het budget van de rekenkamer die de declaraties zelf afhandelt. Een overzicht van de gedeclareerde kosten wordt jaarlijks gepubliceerd in het jaarverslag van de rekenkamer.

D.
Artikel 15 komt te luiden:

15. Ingeval van ziekte en arbeidsongeschiktheid van het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer worden de bepalingen van de CAP waarin de rechten en plichten in geval van ziekte zijn neergelegd zoveel mogelijk analoog toegepast met dien verstande dat ontslag

als lid van de rekenkamer op grond van artikel 79c, zevende lid, sub a, van de Provinciewet kan worden verleend indien betrokkene door ziekte of gebreken blijvend ongeschikt is zijn functie te vervullen.

E.
Artikel 20 komt te luiden:

20. De plaatsvervangend bestuurder voert minimaal twee keer per jaar een gesprek met het lid/directeur over diens functioneren als directeur en rapporteert daarover aan de vier deelnemers aan de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad van de provincie Noord-Holland waarin het wordt geplaatst.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Toelichting
In december 2014 hebben de vier staten van de randstedelijke provincies in de marge van de besluitvorming over de benoeming van de bestuurder-directeur besloten een onderzoek te laten uitvoeren naar het bestuursmodel van de rekenkamer. Dit onderzoek heeft geresulteerd in een advies van een interprovinciale werkgroep. Deze werkgroep heeft daarin geadviseerd om een plaatsvervangend bestuurder te benoemen voor 0,2 fte. Deze plaatsvervangend bestuurder vervult een aantal bestuurderstaken naast de bestuurder-directeur en vervangt de bestuurder-directeur bij langdurige afwezigheid. Tevens vervult de plaatsvervangend bestuurder een werkgeversrol richting de bestuurder-directeur voor wat betreft diens directeurstaken.

Het advies van de werkgroep leidt ertoe dat de artikelen over de werkgeverscommissie in de Rechtspositieregeling geschrapt moeten worden. De werkgeverscommissie heeft nooit invulling gekregen omdat het plaatsen van statenleden in deze commissie de onafhankelijke positie van de bestuurder-directeur zou kunnen aantasten.

Naast het schrappen van de artikelen waarin de werkgeverscommissie wordt genoemd zijn enkele wijzigingen van redactionele aard (correcties) aangebracht.

Geconsolideerde versie van de Rechtspositieregeling lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer na wijziging

Rechtspositieregeling lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer

Benoeming
1. Benoeming van het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer vindt plaats door de deelnemers aan de Gemeenschappelijke regeling gezamenlijk op basis van artikel 79c jo 79m van de Provinciewet.
2. Voor benoeming is het overleggen van een verklaring omtrent het gedrag als bedoeld in de Wet justitiële gegevens een vereiste. Dit vereiste geldt ook in geval van herbenoeming.
3. De standplaats van het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer is Amsterdam
4. Aan het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer wordt na benoeming zo spoedig mogelijk een benoemingsbesluit uitgereikt, dat ten minste vermeldt:
a. zijn naam, voornamen en geboortedatum;
b. de datum met ingang waarvan hij tot functionaris is benoemd;
c. de duur van zes jaren waarvoor de benoeming geldt;
d. de hoogte van de bezoldiging;
e. het aantal uren per week waarvoor de benoeming geldt.

Onafhankelijkheid
5. Het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer is op geen enkele wijze ondergeschikt aan een van de organen van de deelnemende provincies.

Bezoldiging en overige financiële arbeidsvoorwaarden
6. De hoogte van de bezoldiging van het lid/directeur van de Randstedelijke Rekenkamer wordt vastgesteld op het niveau van Schaal 17 op voet van artikel C4 CAP opgenomen in bijlage 2 bij de CAP. Bij benoeming bepalen de deelnemers op welk bedrag binnen de schaal de bezoldiging wordt bepaald. Betaling vindt plaats naar rato van het aantal uren waarvoor de aanstelling geldt tot een maximum van 36. Het bedrag van de bezoldiging wordt jaarlijks geïndexeerd en/of verhoogd op de wijze die overeenkomt met de indexering en/of verhoging van de salarissen van ambtenaren van de provincies.
7. Het lid/directeur van de Randstedelijke Rekenkamer ontvangt vakantiegeld conform de regeling die op voet van artikel C.16 CAP voor provincieambtenaren geldt.
8. Het lid/directeur van de Randstedelijke Rekenkamer kan aanspraak maken op een eindejaarsuitkering conform artikel C.17 CAP.

Vakantie en verlof
9. Indien de feitelijke werkweek bepaald wordt op meer dan 36 uren per week bouwt het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer voor het meerdere boven de 36 uur compensatieverlof op conform de daarvoor bij of krachtens hoofdstuk D van de de CAP gestelde regeling.
10. Het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer heeft per kalenderjaar aanspraak op 180 verlofuren. Het vakantieverlof wordt opgenomen in nauw overleg met de plaatsvervangend bestuurder.

Voorzieningen en vergoedingen
11. Het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer reist zowel voor woon-werkverkeer als voor dienstreizen per openbaar vervoer. Daartoe wordt een OV-jaarkaart 1ste klas ter beschikking gesteld.
12. Aan het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer wordt een vaste onbelaste onkostenvergoeding toegekend van €100, per maand.
13. Aan het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer worden ten laste van de Randstedelijke Rekenkamer gangbare communicatiemiddelen ter beschikking gesteld conform de daarvoor geldende regelingen van de Provincie Flevoland.
14. Onkosten die het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer maakt komen ten laste van het budget van de rekenkamer die de declaraties zelf afhandelt. Een overzicht van de gedeclareerde kosten wordt jaarlijks gepubliceerd in het jaarverslag van de rekenkamer.

Ziekte en arbeidsongeschiktheid
15. Ingeval van ziekte en arbeidsongeschiktheid van het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer worden de bepalingen van de CAP waarin de rechten en plichten in geval van ziekte zijn neergelegd zoveel mogelijk analoog toegepast met dien verstande dat ontslag als lid van de rekenkamer op grond van artikel 79c, zevende lid, sub a, van de Provinciewet kan worden verleend indien betrokkene door ziekte of gebreken blijvend ongeschikt is zijn functie te vervullen.

Pensioen
16. Het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer is overheidswerknemer in de zin van de Wet privatisering ABP en op betrokkene is het pensioenreglement van de stichting Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (ABP) van toepassing.

Einde benoeming
17. De benoeming eindigt van rechtswege zodra de termijn waarvoor deze is verleend is verstreken.
18. Indien de benoeming is geëindigd door het verstrijken van de termijn waarvoor deze is verleend, geldt het voormalig lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer als betrokkene in de zin van de Regeling aanvullende voorzieningen bij werkloosheid (krachtens artikel B.13 van de CAP).
19. Indien de Randstedelijke Rekenkamer wordt opgeheven of als de Randstedelijke Rekenkamer wordt gereorganiseerd geldt het voormalig lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer als betrokkene in de zin van de Regeling aanvullende voorzieningen bij werkloosheid (krachtens artikel B.13 van de CAP).

Werkgeverschap
20. De plaatsvervangend bestuurder voert minimaal twee keer per jaar een gesprek met het lid/directeur over diens functioneren als directeur en rapporteert daarover aan de vier deelnemers aan de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer.

Voorzieningen bij overlijden
21. Ingeval van overlijden van het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer worden artikelen B14 en D9 lid 3 van de CAP (overlijden ambtenaar) analoog toegepast.

Slotbepalingen
22. Alle besluiten en handelingen noodzakelijk ter uitvoering van de benoeming en de rechtspositieregeling worden genomen respectievelijk verricht door Gedeputeerde Staten van Flevoland.
23. Wijzigingen van in deze regeling van toepassing verklaarde bepalingen van de CAP en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen werken direct door in deze rechtspositieregeling.
24. Wijzigingen van deze rechtspositieregeling lopende een benoemingstermijn worden bij besluit van de deelnemers aan de gemeenschappelijke regelingen op het lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer van toepassing verklaard.
25. In gevallen waarin deze rechtspositieregeling niet voorziet beslissen de deelnemers gezamenlijk.
26. Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 februari 2015.
27. Deze regeling wordt aangehaald als de “Regeling rechtspositie lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer”.

Ontwerpbesluit

Nr. 69D

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van het presidium van 12 september 2016;

gelet op artikel 79c, zesde lid, sub a, van de Provinciewet;

besluiten:

het plaatsvervangend lidmaatschap van de heer dr. G. Molenaar van de Randstedelijke Rekenkamer te beëindigen op het moment dat een nieuwe plaatsvervangend bestuurder is benoemd.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Mw. J.W. Groen
BEL/GRN

Doorkiesnummer +3123514654
groenj@noord-holland.nl

Betreft: Werking Algemene Verordening recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeesteremeer in deelgebied 'De Buitenlanden'

Verzenddatum

Kenmerk
860270/860278

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de werking van de Algemene Verordening recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer in deelgebied 'De Buitenlanden'.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris

voorzitter

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 27 september 2016

Onderwerp: Werking Algemene Verordening recreatieschap Alkmaarder- Uitgeestermeer in deelgebied De Buitenlanden.

Kenmerk: 860270

Bijlagen:

- Ontwerpbesluit
- Kaart werkingsgebied

1. Inleiding

Op grond van artikel 4, tweede lid van de gemeenschappelijke regeling Alkmaarder- en Uitgeestermeer dienen alle deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling bij wijziging van de Algemene Verordening (hierna: AV), waaronder begrepen aanpassingen in de werkingssfeer, een verklaring van geen bezwaar af te geven, alvorens het algemeen bestuur van het recreatieschap tot vaststelling kan overgaan.

Het deelgebied De Buitenlanden is per abuis niet onder de werkingssfeer van de AV gebracht. Op 28 oktober 2015 heeft het dagelijks bestuur ingestemd met het voorstel om de omissie te herstellen en het deelgebied De Buitenlanden wederom onder de werkingssfeer van de AV te brengen. Het algemeen bestuur vraagt provinciale staten om een verklaring van geen bezwaar af te geven.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria.

In 2012 is een geheel herziene Algemene Verordening van het recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer in werking getreden. Op de kaart van het werkingsgebied van de AV, die deel uitmaakt van de AV, is toen alleen het oorspronkelijke gebied van het recreatieschap opgenomen en is geen rekening gehouden met deelgebied De Buitenlanden, groot 38 ha. Daardoor is de AV sinds die herziening niet langer van toepassing op dat deelgebied. Het algemeen bestuur van het recreatieschap kan tot vaststelling van de AV overgaan na het afgeven van een verklaring van geen bezwaar door participanten. De Algemene Verordening van het recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer is in 2015 door uw Staten vastgesteld. De provincie neemt deel in de gemeenschappelijke regeling Alkmaarder- Uitgeestermeer.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

Herstellen van de omissie heeft geen financiële consequenties voor de provincie. Bekendmaking vindt plaats in het Provinciaal Blad. Dit kan ook digitaal worden uitgegeven. De besluiten tot vaststelling van de verordening zullen voorts worden meegedeeld aan het parket van het Openbaar Ministerie van het arrondissement waarin het grondgebied van het recreatieschap is gelegen.

Het betreft een technische aanpassing die geen consequenties heeft voor de omgeving.

4. Proces en procedure

Nadat uw Staten hebben ingestemd met het afgeven van een verklaring van geen bezwaar zal het algemeen bestuur van het recreatieschap Alkmaarder- Uitgeestermeer door middel van een brief op de hoogte worden gesteld. Nadat alle verklaringen van geen bezwaar van de andere participanten door het algemeen bestuur van het recreatieschap zijn ontvangen zal het algemeen bestuur de gewijzigde Algemene Verordening vaststellen.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

dhr. H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

N
Richting Akersloot
Afslag N246/A9
Deelgebied Buitenlanden schaal 1:10.000
Opp binnen Gemeente Beverwijk: 38.59 ha
Legenda
Lokale woonkern
Werkingsgebied op grond van artikel 1:10 van de Algemene Verordening
Omschrijving: Areaal Algemene Verordening Recreatieschap Alkmaarder en Uitgeestermeer Aanvulling "De Buitenlanden"
Opdrachtgever:
Projectnr.:
Schaal 110.000 (a4)
D.d. 28-10-2015
Get. fvdv

Ontwerpbesluit

Nr. 64

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat het wenselijk is de omissie in de herziene Algemene Verordening van het recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer te herstellen en het deelgebied De Buitenlanden overeenkomstig de bijgaande kaart onder het werkingssfeer van de Algemene Verordening te brengen;

Gelet op artikel 4, tweede lid, van de gemeenschappelijke regeling Alkmaarder- en Uitgeestermeer;

Besluiten:

Een verklaring van geen bezwaar af te geven voor het onder de werkingssfeer van de Algemene Verordening van het recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer brengen van het deelgebied De Buitenlanden.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
W. Cavens
CZ/FIN

Doorkiesnummer (023) 514 4215
cavensw@noord-holland.nl

INGEKOMEN 23 AUG. 2016

Betreft: Zomernota 2016

Verzenddatum
23 AUG. 2016

Kenmerk
819461-819482

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de zomernota 2016.

In de zomernota vindt u de beleidsmatige bijstellingen van de instrumenten en output en de bijstelling van de financiële ramingen in de begroting 2016 op basis van een inventarisatie en beoordeling van de financiële ontwikkelingen in het lopende begrotingsjaar. Daarnaast zijn de financiële gevolgen verwerkt van de kaderbrief 2017, voor zover deze al op 2016 betrekking hebben.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
J.W. Remkes

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Zomernota 2016

Inhoudsopgave

Zomernota 2016 1

Inhoudsopgave 2

1 Inleiding 3

Leeswijzer 3

2 Zomernota in één oogopslag 5

3 Overzicht verwerkte tussentijdse wijzigingen 10

4 Overzicht per programma 11

Programma 1 Openbaar Bestuur 12

Programma 2 Bereikbaarheid 24

Programma 3 Water 45

Programma 4 Milieu 57

Programma 5 Ruimte 69

Programma 6 Groen 85

Programma 7 Cultuur en Welzijn 95

Programma 8 Financiën 107

5 Stand en mutaties van reserves 121

6 Aanbestedingen 124

7 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 125

1 Inleiding

Als onderdeel van de door Provinciale Staten vastgestelde planning en control cyclus bieden wij u hierbij de zomernota 2016 aan.

De zomernota is een tussentijdse rapportage en bijstelling van de begroting en is opgesteld volgens het door uw Staten vastgestelde format. De zomernota is een wijziging van de begroting en bevat voorstellen tot bijsturing van het beleid, in de vorm van gewijzigde output, en voorstellen tot bijstelling van de programmabudgetten. In deze zomernota zijn ook de gevolgen opgenomen van de kaderbrief 2017 voor zover deze betrekking hebben op het jaar 2016.

Daarnaast zijn drie besluiten met betrekking tot de instelling van reserves opgenomen. De financiële gevolgen hiervan zijn verwerkt in deze zomernota. Conform het besluit Begroting en Verantwoording Provincies en de financiële verordening van de provincie Noord-Holland, vergen deze een expliciet besluit van uw Staten in de vorm van een instellingsbesluit.

Leeswijzer

Beleidsmatige ontwikkeling

De voorstellen tot inhoudelijke bijsturing van het beleid zijn vormgegeven als bijstellingen van de geraamde output. Elke bijstelling is toegelicht.

De zomernota is naar zijn aard een afwijkingenrapportage. Daarom zijn alleen die instrumenten vermeld, waarvoor de geraamde output wordt bijgesteld. De output van niet vermelde instrumenten verloopt conform de begroting.

Wanneer bij een instrument de output wordt aangepast, wordt álle bij dat instrument behorende output opnieuw vermeld, zodat steeds de totale output van een instrument zichtbaar blijft. Hierdoor staan er dus soms ook regels ongewijzigde output in de tabellen. In de tekst onder de tabel worden de wijzigingen inhoudelijk toegelicht.

Wijze van toelichten van de financiële mutaties

De zomernota bevat resultaatneutrale en niet-resultaatneutrale mutaties.

Niet-resultaatneutrale mutaties

Dit zijn mutaties die ten gunste of ten laste van de algemene middelen komen en die tezamen het begrotingsresultaat bepalen. Hieronder vallen bijvoorbeeld de mutaties als gevolg van de meicirculaire van het provinciefonds, de verwerking van de kaderbrief en geïnventariseerde mee- of tegenvallers. Een lijst van niet resultaatneutrale mutaties is in de voordracht en in de inleiding van de zomernota opgenomen. Bij de budgettabel aan het begin van ieder programma zijn de niet-neutrale mutaties toegelicht. Daarbij is steeds vermeld of deze mutaties voor- of nadelig zijn ten opzichte van het begrotingsresultaat. Het saldo van alle niet-resultaatneutrale mutaties in deze zomernota is € 1,76 miljoen voordelig.

Resultaatneutrale mutaties

Dit zijn mutaties die geen effect op het begrotingssaldo hebben, maar waar wel het budgetrecht van PS op van toepassing is. Het gaat dan bijvoorbeeld om de bijstelling van ramingen voor projecten die gedekt worden uit reserves of de raming van baten en even hoge bijbehorende lasten. Deze mutaties zijn toegelicht bij de operationele doelen.

Niet iedere resultaatneutrale mutatie is afzonderlijk toegelicht in de zomernota. Er is een grens aangehouden van € 100.000 per afzonderlijke mutatie. Neutrale mutaties onder de € 100.000

worden daarom meestal niet toegelicht. Daardoor is het saldo van de bedragen die bij de toelichtingen per operationeel doel per kostencategorie worden vermeld niet altijd helemaal gelijk aan het totale bedrag aan neutrale mutaties. Het saldo van alle neutrale mutaties in deze zomernota bedraagt € 0.

2 Zomernota in één oogopslag

Overzicht financiële ontwikkelingen

Het totale begrotingssaldo na de verwerking van alle zomernotamutaties is € 14,56 miljoen voordelig. Conform de afspraken in de kaderbrief wordt dit saldo geoormerkt gestort in de algemene reserve t.b.v. het sluitend maken van de begroting en meerjarenraming 2017 – 2020. Hierna is het saldo van de begroting 2016 € 0.

In de kaderbrief kon nog geen rekening worden gehouden met de tweede begrotingswijziging. In deze zomernota is hiermee wel rekening gehouden. In onderstaande tabel ziet u het overzicht.

Totaaloverzicht zomernota 2016 (Bedragen * € 1.000, een min is voordelig)

	Mutatie	Saldo
Saldo begroting na eerste wijziging		-3.440
Begroting tweede wijziging	2.015	
Kaderbrief 2017	-11.370	
Saldo na kaderbrief 2017 incl. 2e begrotingswijziging		-12.795
Zomernota	-1.763	
Subtotaal na niet neutrale mutaties		-14.558
Geoormerkte storting in algemene reserve	14.558	
Saldo begroting na zomernota		0

* Een negatief bedrag is voordelig

Specificatie niet resultaatneutrale mutaties

Voor het opstellen van de zomernota 2016 zijn de gevolgen van de meicirculaire van het provinciefonds verwerkt. Daarnaast zijn zoals gebruikelijk de meest recente gegevens over ontwikkelingen zoals de intern doorbelaste rente en enkele indexeringen in beeld gebracht en verwerkt en zijn mee- en tegenvallers geïnventariseerd. Al deze mutaties zijn toegelicht bij het betreffende programma in de zomernota.

Programma / OD		Onderwerp	Bedrag in € 1.000, min is voordelig
1	Openbaar Bestuur		
	1.1.1	Accountant	30
		Algemene kosten GS	-105
		Herstel budgetten PS	60
		Nieuwe sprekersklok PS	6
		Oud-leden GS	61
		Reiskosten PS	-61
	1.1.2	Minder Integriteitsonderzoek t.b.v. Flevoland en Utrecht	171
	1.3.1	Communicatiestrategie	56
2	Bereikbaarheid		0
	2.1.1	Verkeersmanagement	84

Programma / OD		Onderwerp	Bedrag in € 1.000, min is voordelig
	2.1.2	Rente	-7
	2.2.1	Indexatie	9
		Provinciefonds doeluitkering	2.272
3	Water		0
	3.2.1	Indexatie	18
		Kaderbrief AE verschuiving 2017-2019 naar 2016	1.100
		Provinciefonds doeluitkering	65
4	Milieu		0
	4.1.2	Afboeking rente bodembeheertaken	-25
		Indexatie	15
		Leges	-1.343
		Meetpunt afvalstoffen	37
		Omgevingsdiensten	181
		Opruimen drugsafval	23
		Provinciefonds doeluitkering	98
		SWUNG bijstelling	90
	4.2.1	Rente	33
5	Ruimte		0
	5.1.2	Beheer onroerend goed	1.578
		Huren en pachten	-1.170
		Opheffen reserve tijdelijk beheer gronden	-499
		OZB	46
		Rente	-314
		Verkoopopbrengst grond	-733
	5.2.1	Arbeidsmarkt	-300
		Rente	-9
6	Groen		0
	6.1.1	Indexatie	35
		Provinciefonds doeluitkering	227
7	Cultuur en Welzijn		0
	7.2.1	Behoud erfgoed	-1
		Provinciefonds doeluitkering	275
		Rente	9
8	Financiën		0
	8.1.1	Afspraak met bonden m.b.t. GO-gelden	1.500
		Beheer en onderhoud panden	-38
		Huisvesting	127
		Huren en pachten	14

Programma / OD	Onderwerp	Bedrag in € 1.000, min is voordelig
	Indexatie	0
	Leges	4
	OZB	-3
	Provinciefonds algemene uitkering	229
	Provinciefonds doeluitkering	-2.937
	Rente	644
	Verkoopopbrengst panden	-3.438
	Voormalig personeel	123
Eindtotaal niet resultaat neutrale mutaties	(een negatief bedrag is voordelig)	-1.763

Instellingsbesluiten nieuwe reserves en kredietaanvraag

Instelling nieuwe reserves

Bij de instelling van een nieuwe reserve hoort conform onze financiële verordening een instellingsbesluit. In het instellingsbesluit stellen PS vast, wat het doel, de functie en de looptijd is van een reserve en wordt vastgelegd, hoe de besluitvorming over de bestedingen uit de reserve verloopt. PS besluiten over het onttrekken aan en storten in een reserve, tenzij dit in de aangegeven besluitvormingsprocedure in het instellingsbesluit aan GS wordt overgedragen. Voor de functie van een reserve zijn er drie mogelijkheden:

Budgetgerichte reserve:

PS besluiten een bepaald bedrag in een reserve te storten en dragen GS op om voor dit geld zo veel mogelijk effect te bereiken, zoals gesteld in het doel van de reserve. Wanneer een geraamd project goedkoper uitvalt of niet doorgaat, blijft het geld in de reserve beschikbaar voor nieuwe projecten.

Doelgerichte reserve:

PS stellen een doel vast en besluiten in een reserve precies genoeg te storten, om dat doel te bereiken. Wanneer het vooraf vastgestelde doel is bereikt of een project is afgerond, vallen eventueel overblijvende middelen vrij naar de algemene middelen. Wanneer een project in het geheel niet doorgaat, wordt daarmee het doel niet bereikt en kan daarvoor een nieuw project in de plaats komen.

Egalisatiereserve:

PS besluiten jaarlijks een vast bedrag te storten in een reserve voor activiteiten die grote schommelingen in budgetbehoefte hebben, om daarmee een gelijkmatige verdeling van lasten over de jaren te bereiken.

In deze zomernota wordt voorgesteld drie nieuwe reserves in te stellen

	Reserve Meekoppelkansen bij dijkversterkingen
Functie	Budgetgerichte reserve

Doel	Bijdragen aan meekoppelkansen gekoppeld aan dijkversterkingsprojecten. Dijkversterkingen worden uitgevoerd door de waterbeheerders. Het zijn omvangrijke projecten waarbij voor de provincie en andere regionale partijen en ondernemers de mogelijkheid bestaat om recreatieve- en watersportvoorzieningen, extra natuur, landschapsvoorzieningen, etc. mee te koppelen met de dijkversterking of een aan de dijkversterking gerelateerd ruimtelijk kwaliteitsprogramma op te stellen.
Programma	Programma 3 Water.
Voeding	De storting bedraagt € 15 miljoen uit het coalitieakkoord (€ 3.750.000 per jaar in 2016 t/m 2019), € 4.726.872 uit de reserve Actieprogramma 2010, onderdeel Uitvoeringsprogramma Kust en € 500.000 uit de Reserve Groen. Bij het coalitieakkoord is € 15 miljoen beschikbaar gesteld voor (co)financiering van meekoppelkansen gekoppeld aan dijkversterkingen zoals de Markermeerdijken, Waddenzeedijken Texel en de Afsluitdijk. Op 3 juni 2011 hebben PS ingestemd met het inzetten van € 9.685.550 van het Uitvoeringsprogramma Kust voor extra ruimtelijke kwaliteit gekoppeld aan dijkversterkingen. Een deel hiervan, € 4.7 miljoen, wordt overgeheveld naar de Reserve Meekoppelkansen bij dijkversterkingen. De € 500.000 uit de reserve Groen is bestemd voor natuurinrichting van de vooroeverdijk.
Looptijd	De reserve loopt t/m 31 december 2025. Dijkversterkingen zijn zowel qua voorbereiding als uitvoering langlopende projecten. Meekoppelkansen kunnen vaak pas worden uitgevoerd als de waterkering is versterkt. De looptijd van de reserve is om de reden tot eind 2025.
Besluitvormingsprocedure	GS besluit over de investering voor de meekoppelkansen conform GS-besluit van 26 april 2016 en communiceert hierover met PS.

Op basis van de kaderbrief wordt de reserve bedrijfsvoering ingesteld.

	Reserve Bedrijfsvoering
Functie van de reserve	Egalisatiereserve
Doel	Deze reserve dient om fluctuaties in de uitgaven voor bedrijfsvoering op te vangen en investeringen te doen ter verbetering van de bedrijfsvoering in het algemeen en innovatie en I&I-ambities (Impulsbudget) in het bijzonder
Programma	Programma 8 Financiën (Programma overkoepelende reserves)
Voeding	Conform kaderbrief 2017. Het Impulsbudget dat nu is opgenomen in Reserve Huisvesting wordt daarnaast overgeheveld naar Reserve Bedrijfsvoering. De reserve huisvesting bevat daarmee alleen nog de bedragen die gemoeid zijn met de kapitaallasten die samenhangen met de huisvesting.
Looptijd	De looptijd is onbeperkt, omdat het een egalisatiereserve betreft. Eens per 4 jaar vindt een evaluatie plaats bij de actualisatie van de nota reserves en voorzieningen.
Besluitvormingsprocedure	Bij de begroting of begrotingswijziging worden ramingen op de begroting gebracht.

	Reserve GO-gelden
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve is bedoeld om uitvoering te geven aan de inzet van decentrale arbeidsvoorwaarden-gelden door het Georganiseerd Overleg.
Programma	8 Financiën (Programma overkoepelende reserves)
Voeding	Er is sprake van een eenmalige voeding met een bedrag van € 3.965.000.
Looptijd	De looptijd van de reserve is afhankelijk van de, nog te besluiten, specifieke aanwending. Vooralsnog wordt de einddatum bepaald op 31-12-2021.
Besluitvormingsprocedure	Over de besteding van het bedrag kunnen plannen worden ingediend in het Georganiseerd Overleg. Instemming vindt plaats door GS vanuit de werkgeverszijde en door de bonden vanuit werknemerszijde (nadat zij de plannen hebben voorgelegd aan hun leden).

Nieuw kredietbesluit

In kader van PMI een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 800.000 voor de realisatie van een tijdelijke busstrook op de N247 tussen kruispunt 't Schouw en Broek in Waterland.

Toelichting

In de stuurgroep Bereikbaarheid Waterland van november 2015 is besloten om een tijdelijke busstrook in noordelijke richting te realiseren (met behoud van 300m busbaan in zuidelijke richting) door de wegindeling op het wegvak N247 tussen kruispunt 't Schouw en Broek in Waterland aan te passen. Het busverkeer op de N247 ondervindt in de avondspits gemiddeld 4 minuten vertraging als gevolg van fileopbouw op het wegvak N247 tussen kruispunt 't Schouw en de kern van Broek in Waterland. Dit betekent op jaarbasis een extra verliespost m.b.t. de exploitatie van € 50.000- € 100.000 en in maatschappelijke kosten een verlies dat kan oplopen tot € 0,5 miljoen per jaar. Om deze reden is in de stuurgroep besloten om deze maatregel met spoed en uiterlijk in 2016 te realiseren.

De werkzaamheden starten in oktober 2016 en zullen naar verwachting in november 2016 voltooid zijn.

De hoogte van het nu voorliggend krediet bedraagt € 800.000. Het krediet is al in de kasramingen van het PMI opgenomen (namelijk in 2018), maar wordt nu qua kasuitgaven naar voren gehaald (€ 500.000 in 2016 en € 300.000 in 2017). De Stadsregio Amsterdam (SRA) betaalt 50% van de kosten, de overige 50% komt ten laste van de kapitaallasten PMI en zal worden verwerkt in de Begroting 2017 en het PMI 2017-2020. De naar voren gehaalde kapitaallasten passen binnen het bij de Kaderbrief 2017 vastgesteld budget voor kapitaallasten PMI.

3 Overzicht verwerkte tussentijdse wijzigingen

Wijziging nummer	Datum	Voordracht
1e wijziging programmabegroting	7 maart 2016	PS Voordracht 10
1e budgettair neutrale wijziging	2 februari 2016 16 februari 2016	Directie CC 714793-724808 GS 714793-724825
2e budgettair neutrale wijziging	14 maart 2016 22 maart 2016	Directie CC 714793-766177 GS 714793-772375
3e budgettair neutrale wijziging	14 april 2016 19 april 2016	Directie CC 714793-784949 GS 714793-789744
4e budgettair neutrale wijziging	19 mei 2016	Directie CC 714793-797847
5e budgettair neutrale wijziging	14 juni 2016 28 juni 2016	Directie CC 714793-812500 GS 714793-819796
6e budgettair neutrale wijziging	8 juli 2016	Directie CC 714793-823315

4 Overzicht per programma

Programma 1 Openbaar Bestuur

Maatschappelijk doel

Een goed functionerend openbaar bestuur waarborgen

Doelenboom

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 1		Openbaar Bestuur						
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	20.336	24.394	-700	23.694	-3	25.049	24.304	23.249
Directe lasten	4.982	8.072	-92	7.980	-1	7.393	7.375	7.393
Overdrachten	3.477	7.720	1.736	9.456	22	2.967	2.951	2.946
Subtotaal Lasten	28.796	40.186	944	41.130	2	35.409	34.630	33.588
Baten	-1.087	-414	-558	-972	135	-193	-193	-193
Saldo van baten en lasten	27.709	39.772	386	40.158	1	35.216	34.437	33.395
Storting reserves	5.025	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	55	-5.152	-1.000	-6.152	19	-152	-153	-153
Resultaat	32.789	34.620	-614	34.006	-2	35.064	34.284	33.242

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	Het totale bedrag voor de apparaatskosten is gewijzigd. Deze wijzigingen staan toegelicht bij Operationeel Doel 8.1.1. De totale apparaatskosten worden toegerekend over de verschillende programma's op basis van de geraamde inzet van personeel. Deze raming voor 2016 is in het kader van de zomernota geactualiseerd. Zowel de wijzigingen in de totale omvang van de apparaatskosten als de wijzigingen in de 'inzet'-ramingen leiden tot een gewijzigde toerekening van apparaatskosten.
Directe lasten	OD 1.1.1 Vorig jaar was € 81.000 van het budget 2015 ad € 215.000 gebruikt; dit jaar zijn de verwachte kosten nog iets lager geraamd omdat het coalitieprogramma al een jaar loopt wat lagere kosten met zich meebrengt voor communicatietraining ed. Geplaatst budget 2016 ad € 182.000 is met name te hoog m.b.t. het onderdeel algemene bedrijfsvoeringskosten; de geraamde algemene bedrijfsvoeringskosten liggen op niveau van realisatie in 2015 (lasten verlaagd, € 105.000, voordelig).
Kapitaallasten	
Overdrachten	
Baten	OD 1.1.2 De verwachte integriteitsonderzoeken ten behoeve van de provincies Flevoland en Utrecht worden teruggebracht van 80 naar 20 (baten verlaagd, €171.000, nadelig).

Storting reserves

Onttrekking reserves

1.1 beleidsdoel

Het provinciaal bestuur goed organiseren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

1.1.1 operationeel doel

De kwaliteit van het bestuur in Noord-Holland optimaliseren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
1.1.1.14 Stimuleren en faciliteren van debat over bestuurskracht van de regio's	- Gezorgd dat de bestuurskracht in de regio vergroot, onder meer door organisatie van debatten.	- Gezorgd dat de bestuurskracht in de regio vergroot, onder meer door organisatie van debatten.
Toelichting op te wijzigen instrument Het bestuurskrachtonderzoek in de gemeenten Blaricum, Hilversum, Huizen, Laren en Wijdemeren is in mei van start gegaan. De vijf gemeenten en GS zijn samen opdrachtgever. Deloitte voert dit onderzoek uit. De planning is dat het rapport eind augustus wordt opgeleverd.		

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.1.1	De kwaliteit van het bestuur in Noord-Holland optimaliseren							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	13.104	15.676	-921	14.755	-6	16.271	15.534	14.953
Directe lasten	3.542	5.305	-202	5.103	-4	4.926	4.908	4.926
Overdrachten	1.167	1.444	61	1.505	4	1.691	1.674	1.669
Subtotaal Lasten	17.814	22.425	-1.062	21.363	-5	22.888	22.116	21.548
Baten	-184	-43	0	-43	0	-43	-43	-43
Saldo van lasten en baten	17.630	22.382	-1.062	21.320	-5	22.845	22.073	21.505
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	17.630	22.382	-1.062	21.320	-5	22.845	22.073	21.505

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	OD 1.1.1 Vorig jaar was € 81.000 van het budget 2015 ad € 215.000 gebruikt; dit jaar zijn de verwachte kosten nog iets lager geraamd omdat het coalitieprogramma al een jaar loopt wat lagere kosten met zich meebrengt voor communicatietraining ed. Geplaatst budget 2016 ad € 182.000 is met name te hoog m.b.t. onderdeel algemene bedrijfsvoeringskosten; de geraamde algemene bedrijfsvoeringskosten liggen op niveau van realisatie in 2015 (lasten verlaagd, € 105.000, voordelig). OD 1.1.1 De overige mutaties betreffen diverse bij- en aframingen elk kleiner dan € 100.000.
Kapitaallasten	
Overdrachten	
Baten	
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

1.1.2 operationeel doel

Integriteit borgen en toetsen

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.1.2	Integriteit borgen en toetsen							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	656	1.107	-439	668	-40	1.135	1.137	1.073
Directe lasten	39	34	0	34	0	34	34	34
Subtotaal Lasten	695	1.141	-439	702	-38	1.169	1.171	1.107
Baten	-33	-221	171	-50	-77	0	0	0
Saldo van lasten en baten	662	920	-268	652	-29	1.169	1.171	1.107
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	662	920	-268	652	-29	1.169	1.171	1.107

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	
Kapitaallasten	
Overdrachten	
Baten	OD 1.1.2 De verwachte integriteitsonderzoeken ten behoeve van de provincies Flevoland en Utrecht worden teruggebracht van 80 naar 20 (baten verlaagd, €171.000, nadelig).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

1.1.3 operationeel doel

Interbestuurlijk toezicht op gemeenten uitoefenen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
1.1.3.01 Houden van financieel toezicht	- 22 % van de gemeenten de financiële positie en het financiële proces beperkt geanalyseerd vanwege hun goede prestaties in de afgelopen jaren. Overige 78 % volledig geanalyseerd. - 16 gemeenschappelijke regelingen in 3e kwartaal beoordeeld.	- 33% van de gemeenten de financiële positie en het financiële proces beperkt geanalyseerd vanwege hun goede prestaties in de afgelopen jaren. Overige 66% volledig geanalyseerd. - 26 tot 29 gemeenschappelijke regelingen in 3e kwartaal beoordeeld.
Toelichting op te wijzigen instrument 32 van de 48 gemeenten zijn nagenoeg afgehandeld. Hiervan zijn 16 op afstand geplaatst. Er moeten er nog 16 afgerond worden waarvan 10 op afstand.		

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.1.3	Interbestuurlijk toezicht op gemeenten uitoefenen							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	3.098	2.981	774	3.755	26	2.971	2.971	2.816
Directe lasten	117	522	0	522	0	522	522	522
Subtotaal Lasten	3.215	3.503	774	4.277	22	3.493	3.493	3.338
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	3.215	3.503	774	4.277	22	3.493	3.493	3.338
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	3.215	3.503	774	4.277	22	3.493	3.493	3.338

1.1.4 operationeel doel

Rijkstaken Commissaris van de Koning uitvoeren

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.1.4	Rijkstaken Commissaris van de Koning uitvoeren							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	79	30	44	74	147	30	30	29
Directe lasten	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	79	30	44	74	147	30	30	29
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	79	30	44	74	147	30	30	29
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	79	30	44	74	147	30	30	29

1.2 beleidsdoel

Openbare orde handhaven en veiligheid verzekeren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

1.2.1 operationeel doel

Bestuurlijke samenwerking in crisisbeheersing en veiligheidszorg bewaken en bevorderen

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.2.1	Bestuurlijke samenwerking in crisisbeheersing en veiligheidszorg bewaken en bevorderen							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	315	593	-148	445	-25	608	609	575
Directe lasten	69	121	54	175	45	121	121	121
Overdrachten	7	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	391	714	-94	620	-13	729	730	696
Baten	-21	0	-54	-54	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	371	714	-148	566	-21	729	730	696
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	371	714	-148	566	-21	729	730	696

1.2.2 operationeel doel

Risicokaart beheren

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.2.2	Risicokaart beheren							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	137	221	-73	148	-33	227	227	214
Directe lasten	-1	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	0	50	0	50	0	50	50	50
Subtotaal Lasten	136	271	-73	198	-27	277	277	264
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	136	271	-73	198	-27	277	277	264
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	136	271	-73	198	-27	277	277	264

1.3 beleidsdoel

Het provinciaal bestuur representeren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

1.3.1 operationeel doel

Bestuurshandelingen communiceren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
1.3.1.02 Inzetten externe communicatie	- Website vernieuwd; - Relatiemagazine NH kwartaalblad gedigitaliseerd; - Sociale media met uitbreiding door LinkedIn, instagram en Pinterest ingezet; - Arbeidsmarktcommunicatie op basis van beleid uitgevoerd.	- Website vernieuwd; - Relatiemagazine NH kwartaalblad gedigitaliseerd; - Sociale media met uitbreiding door Instagram ingezet; - Arbeidsmarktcommunicatie op basis van beleid uitgevoerd.

Toelichting op te wijzigen instrument

De Social media wordt op Linkedin al ingezet en we gaan het dit jaar uitbreiden met Instagram. Pinterest kunnen we als communicatiemiddel niet gebruiken en zetten we niet in.

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.3.1 Bestuurshandelingen communiceren

Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	1.333	1.977	101	2.078	5	2.027	2.031	1.915
Directe lasten	1.111	1.797	56	1.853	3	1.497	1.497	1.497
Overdrachten	495	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	2.939	3.774	157	3.931	4	3.524	3.528	3.412
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	2.939	3.774	157	3.931	4	3.524	3.528	3.412
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	2.939	3.774	157	3.931	4	3.524	3.528	3.412

1.3.2 operationeel doel

Provinciale belangen op landelijk en Europees niveau behartigen

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 1.3.2	Provinciale belangen op landelijk en Europees niveau behartigen							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	1.615	1.809	-38	1.771	-2	1.780	1.765	1.674
Directe lasten	104	293	0	293	0	293	293	293
Overdrachten	1.808	6.226	1.675	7.901	27	1.226	1.227	1.227
Subtotaal Lasten	3.527	8.328	1.637	9.965	20	3.299	3.285	3.194
Baten	-850	-150	-675	-825	450	-150	-150	-150
Saldo van lasten en baten	2.678	8.178	962	9.140	12	3.149	3.135	3.044
Storting reserves	5.025	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	55	-5.152	-1.000	-6.152	19	-152	-153	-153
Resultaat	7.758	3.026	-38	2.988	-1	2.997	2.982	2.891

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	
Kapitaallasten	
Overdrachten	De kasraming voor subsidieverlening op grond van de Uitvoeringsregeling cofinanciering Europese EFRO-programma's wordt aangepast als gevolg van actualisatie van de in 2016 te verlenen subsidies (lasten verhoogd, € 1 miljoen, neutraal, Reserve Cofinanciering Europese projecten). In 2016 vinden de laatste subsidievaststelling op grond van de Clusterregeling Europese projecten plaats (lasten verhoogd, € 675.000, neutraal).
Baten	Voor subsidieverlening op grond van de Clusterregeling wordt een EU bijdrage ontvangen (baten verhoogd, € 675.000, neutraal).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	De kasraming voor subsidieverlening op grond van de Uitvoeringsregeling cofinanciering Europese EFRO-programma's wordt aangepast als gevolg van actualisatie van de in 2016 te

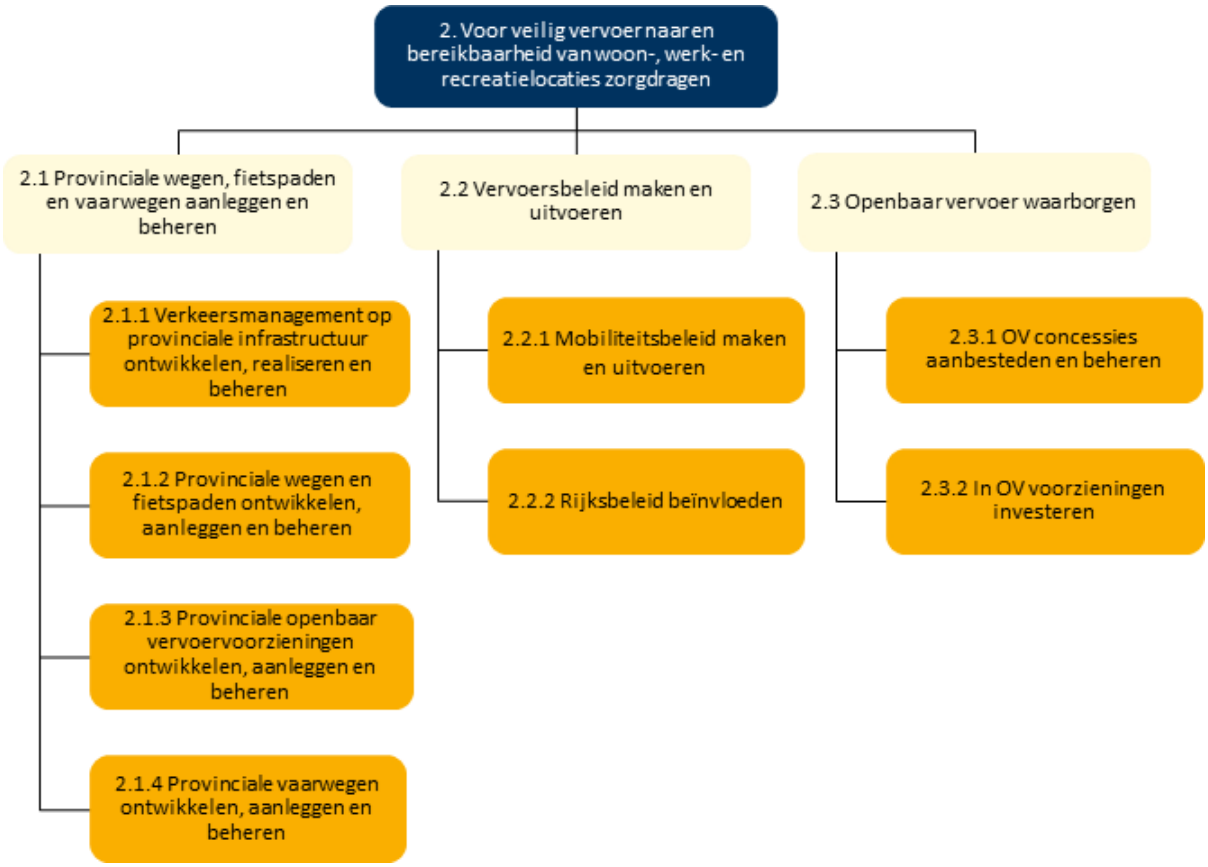
	verlenen subsidies(onttrekking aan reserves verhoogd, € 1 miljoen, neutraal, Reserve Cofinanciering Europese projecten).

Programma 2 Bereikbaarheid

Maatschappelijk doel

Voor veilig vervoer naar en bereikbaarheid van woon-, werk- en recreatielocaties zorgdragen.

Doelenboom



Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 2		Bereikbaarheid						
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	33.364	34.279	-13	34.266	0	33.998	33.584	36.439
Directe lasten	81.289	88.874	2.359	91.233	3	79.602	79.263	56.442
Kapitaallasten	87.325	88.777	2.207	90.984	2	57.143	84.783	81.159
Overdrachten	81.339	90.937	16.389	107.326	18	67.138	67.119	67.032
Subtotaal Lasten	283.316	302.866	20.942	323.809	7	237.881	264.749	241.072
Baten	-111.523	-48.768	-37.362	-86.130	77	-8.242	-8.392	-8.242
Saldo van baten en lasten	171.793	254.099	-16.420	237.679	-6	229.639	256.357	232.830
Storting reserves	48.592	122.621	2.091	124.712	2	100.362	102.377	100.227
Onttrekking reserves	-58.564	-101.069	11.272	-89.798	-11	-85.317	-82.923	-75.849
Resultaat	161.821	275.651	-3.057	272.593	-1	244.683	275.810	257.208

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	OD 2.1.2 Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel K). Het budget voor vast onderhoud wegen is verlaagd met € 220.000. Dit is gebeurd op basis van een actualisatie van het normkostenbudget (lasten verlaagd, € 220.000, voordelig). OD 2.1.2 Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel C). De storting in de voorziening variabel onderhoud wegen is verhoogd met € 550.000. Dit is gebeurd op basis van een actualisatie van het normkostenbudget (lasten verhoogd, € 550.000, nadelig). OD 2.1.4 Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel K). De storting in de voorziening voor variabel onderhoud vaarwegen is verhoogd met € 715.000. Dit is gebeurd op basis van een actualisatie van het normkostenbudget (lasten verhoogd, € 715.000, nadelig). Kaderbrief 2017 (§5.1, regel K). Als gevolg van een bijstelling van de indexering gebiedscontracten variabel onderhoud wegen is het budget afgeraamd met € 31.000 (lasten verlaagd, € 31.000, voordelig). Kaderbrief 2017 (§5.1, regel K). Als gevolg van een bijstelling van de indexering gebiedscontracten variabel onderhoud vaarwegen is het budget afgeraamd met € 9.000 (lasten verlaagd, € 9.000,

	voordelig). OD 2.2.1 Kaderbrief 2017 (§ 5.4, regel AC). De onderzoekskosten voor de Planstudie Duinpolderweg worden door provincies Noord-Holland en Zuid-Holland voorgeschoten. Het aandeel van provincie Noord-Holland hierin bedraagt in 2016 € 150.000,- In geval een bijdrage van de SRA wordt ontvangen wordt dit bedrag verrekend (lasten verhoogd € 150.000, nadelig). OD 2.3.1 De concessie voor de OV taxi is afgerond. De provincie treedt in 2016 nog op als beheerder van de telefooncentrale. De kosten worden volledig vergoed (lasten verhoogd, € 120.000, neutraal).
Kapitaallasten	OD 2.1.2 Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel K). De kapitaallasten voor het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) wegen zijn met € 284.000 afgeraamd. Dit is veroorzaakt door lagere gerealiseerde vervangingsinvesteringen in 2015. De lagere rentelasten ad € 132.000 zijn neutraal met een lager renteresultaat in Programma 8 (kapitaallasten verlaagd, € 152.000, voordelig, rentelasten verlaagd, € 132.000 neutraal). OD 2.1.4 Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel K). De kapitaallasten voor het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) vaarwegen zijn met € 36.000 verhoogd. Dit is veroorzaakt door hogere gerealiseerde vervangingsinvesteringen in 2015. De mutatie van de rentelasten is neutraal met een lager renteresultaat in Programma 8 (lasten verlaagd, € 36.000, nadelig). OD 2.2.1 Kaderbrief 2017 (regel J). De kapitaallasten voor het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) zijn afgeraamd met € 814.000. Dit wordt veroorzaakt door lagere gerealiseerde investeringen in 2015. De lagere rentelasten ad € 434.000 zijn neutraal met een lager renteresultaat in Programma 8 (kapitaallasten verlaagd, € 380.000, voordelig, rentelasten verlaagd, € 434.000 neutraal).
Overdrachten	OD 2.2.1 De verdeling van de budgetten voor de plustaken van de Omgevingsdiensten over de begrotingsprogramma's wordt (neutraal) aangepast (lasten verhoogd, € 62.000, neutraal). OD 2.2.1 Kaderbrief 2017 (§ 5.4, regel AG). Voor de overdracht van de VTH-plustaken is bij de Omgevingsdiensten extra formatie nodig om de taken op een adequate wijze uit te voeren (lasten verhoogd, € 55.000, nadelig).
Baten	OD 2.3.1 De concessie voor de OV taxi is afgerond. De provincie treedt in 2016 nog op als beheerder van de telefooncentrale. De kosten worden volledig vergoed (baten verhoogd, € 120.000, neutraal).
Storting reserves	OD 2.3.2 Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel L). De storting in de reserve OV wordt met € 10,4 miljoen verlaagd. Dit is mogelijk omdat destijds bij de instelling van de reserve onzekerheid bestond over bijdragen van de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten en naar nu blijkt blijft de bijdrage provincie beperkt tot 5% van de

	investering.
Onttrekking reserves	

2.1 beleidsdoel

Provinciale wegen, fietspaden en vaarwegen aanleggen en beheren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

2.1.1 operationeel doel

Verkeersmanagement op provinciale infrastructuur ontwikkelen, realiseren en beheren

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.1.1	Verkeersmanagement op provinciale infrastructuur ontwikkelen, realiseren en beheren							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	5.496	4.991	200	5.191	4	4.896	4.891	5.441
Directe lasten	4.442	3.971	-367	3.604	-9	4.021	4.021	4.021
Overdrachten	395	630	0	630	0	900	900	900
Subtotaal Lasten	10.333	9.592	-167	9.425	-2	9.817	9.812	10.362
Baten	-3.362	-3.129	668	-2.461	-21	-3.579	-3.579	-3.579
Saldo van lasten en baten	6.971	6.463	501	6.964	8	6.238	6.233	6.783
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	6.971	6.463	501	6.964	8	6.238	6.233	6.783

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	Door herijking van de projectbegroting worden voor het project

	GOVI (Grensoverschrijdende Openbaar vervoersinformatie) minder uitgaven geraamd (lasten verlaagd, € 668.000, neutraal). Door verschuiving in kasramingen wordt voor Gebiedsgerichte Uitvoering (GGU) Zuid-Kennemerland budget geraamd t.l.v. de reserve EXIN-H (lasten verhoogd, € 217.000, neutraal). De overige mutaties betreffen diverse bij- en aframingen elk kleiner dan € 100.000 (lasten verhoogd, € 84.000, nadelig).
Kapitaallasten	
Overdrachten	
Baten	Door herijking van de projectbegroting worden voor het project GOVI (Grensoverschrijdende Openbaar vervoersinformatie) minder opbrengsten geraamd (baten verlaagd, € 668.000, neutraal).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

2.1.2 operationeel doel

Provinciale wegen en fietspaden ontwikkelen, aanleggen en beheren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
2.1.2.01 Uitvoeren van verkeerstudies	- Besluitvorming over een (voorlopig) voorkeursalternatief over de verbinding N206-A4 (Duinpolderweg) aan PS voorgelegd in 2e kwartaal 2016.	- N206/A4: Geen output in 2016
	- Besluit over het voorkeursalternatief voor de verbinding A8/A9 aan PS voorgelegd in 4e kwartaal 2016.	- A8/A9; Geen output in 2016.

Toelichting op te wijzigen instrument

-N206/A4:de tussenstap, die begin 2015 door provinciale staten van ZH is aangevraagd en goedgekeurd, is ook door NH omarmd. De Statenverkiezingen 2015 hebben invloed gehad op de planning, omdat het project Duinpolderweg controversieel werd verklaard in ZH. Na de doorstart in de zomer van 2015 is de tussenstap op verzoek van ZH gedeeld in het bespreken van de probleemanalyse om vervolgens toe te komen aan het bezien van mogelijke oplossingsrichtingen. Dat proces is nog ten volle gaande en zal na de zomer 2016 worden afgerond. Als gevolg van een ingelaste verkenning van het bestuurlijke en maatschappelijk draagvlak is een brede maatschappelijke adviesgroep ingesteld. Het was de bedoeling dat deze adviesgroep zou adviseren in het ritme van de tot dusver opgestelde planning. De adviesgroep heeft evenwel om meer tijd gevraagd en dit ook gekregen. Door deze afspraak bleek een afronding van de inrichting van de MER voor de zomer van 2016 niet meer haalbaar. Het zomerreces zit er nu tussen. De planning van een geaccordeerd voorlopig voorkeursalternatief komt daarmee uit op Q1-Q2 van 2017, omdat dan de PlanMER kan worden afgerond.

- A8/A9; Op 9 mei is dit toegelicht aan Cie M+F. Reden is dat van de 7 alternatieven er 2 kansrijk worden achten. Om een keuze te maken tussen deze 2 kansrijke alternatieven, is er onderzoek nodig. Dit onderzoek is gereed in het voorjaar van 2017. Dan zal een voorlopig voorkeursalternatief gekozen worden.

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen:

MER: Milieueffectrapport
NH: Noord Holland
ZH: Zuid Holland

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.1.2 Provinciale wegen en fietspaden ontwikkelen, aanleggen en beheren

Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	14.982	17.084	-1.672	15.412	-10	16.939	16.777	18.773
Directe lasten	47.424	45.824	3.997	49.821	9	43.157	44.617	41.610
Kapitaallasten	75.737	76.978	-4.606	72.372	-6	19.781	18.392	17.652
Overdrachten	4.262	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	142.405	139.885	-2.281	137.604	-2	79.877	79.786	78.035
Baten	-26.131	-28.527	7.032	-21.495	-25	-1.795	-1.795	-1.795
Saldo van lasten en baten	116.274	111.358	4.751	116.109	4	78.082	77.991	76.240
Storting reserves	29.275	46.055	0	46.055	0	23.517	30.214	23.265
Onttrekking reserves	-50.634	-34.835	2.087	-32.748	-6	-20.010	-20.510	-13.751
Resultaat	94.915	122.578	6.838	129.416	6	81.589	87.695	85.754

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	De uitgaven worden per saldo met € 227.000 opgehoogd door verhoging van de uitgaven voor de verbinding A8-A9 en N242

	Koelmanlaan-Bestevaerstraat (door verschuiving van kosten van subsidie welke is beschikt in 2015 naar een opdracht omdat een klein deel van het werk plaatsvond op eigen areaal. Deze opdracht loopt nog door in 2016. Daarnaast door verlaging van de uitgaven Investeringspakket Bereikbaarheid Alkmaar (door uitgestelde onderzoeken door de gemeente Alkmaar en meevallende onderzoek- en voorbereidingskosten) (lasten verhoogd, € 227.000, neutraal). Kaderbrief 2017 (§5.1, regel K). Het budget voor vast onderhoud wegen is verlaagd met € 220.000. Dit is gebeurd op basis van een actualisatie van het normkostenbudget (lasten verlaagd, € 220.000, voordelig). Kaderbrief 2017 (§5.1, regel K). De storting in de voorziening variabel onderhoud wegen is verhoogd met € 550.000. Dit is gebeurd op basis van een actualisatie van het normkostenbudget (lasten verhoogd, € 550.000, nadelig). Kaderbrief 2017 (§5.1, regel K). De storting in de voorziening variabel onderhoud wegen is verhoogd met € 3.471.000. Dit is gebeurd als gevolg van verwerking van een mutatie bij afrekenverschillen (lasten verhoogd, € 3.471.000, neutraal). Kaderbrief 2017 (§5.1, regel K). Als gevolg van een bijstelling van de indexering gebiedscontracten variabel onderhoud wegen is het budget afgeraamd met € 31.000 (lasten verlaagd, € 31.000, voordelig).
Kapitaallasten	Kaderbrief 2017 (§5.1, regel K). De kapitaallasten voor het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) wegen zijn met € 284.000 afgeraamd. Dit is veroorzaakt door lagere gerealiseerde vervangingsinvesteringen in 2015. De lagere rentelasten ad € 132.000 zijn neutraal met een lager renteresultaat in Programma 8 (kapitaallasten verlaagd, € 152.000, voordelig) (rentelasten verlaagd, € 132.000, neutraal). In 2016 verwachten we € een bedrag van 3 miljoen uit te geven aan het verleggen van Kabels en Leidingen en grondverwerving voor de Aansluiting A9 Heiloo. De reconstructie Velsertraverse is gereed en voor de afrekening is nog een bedrag van 0,5 miljoen nodig. (lasten verhoogd, € 3,5 miljoen, neutraal). Door kasverschuivingen wordt het budget van de reserve Fietsinfrastructuur aangepast (lasten verlaagd, € 500.000, neutraal). Door de afrekening van het project wordt het budget van de balanspost BDU aangepast (projecten Beter benutten) (lasten verhoogd, € 175.000, neutraal).
Overdrachten	
Baten	In het kader van het project Verbinding A8-A9 ontvangt de provincie een bijdrage van € 500.000 van Stadsregio Amsterdam (SRA). Deze bijdrage wordt toegevoegd aan het TWIN-H-budget, voor dit project (baten verhoogd, € 500.000, neutraal).
Storting reserves	

Onttrekking reserves	Door verschuiving in de uitgaven wordt het budget van de reserve Groot onderhoud vaarwegen aangepast. Project Geinbrug is vertraagd door negatief advies van de welstand over het brugontwerp. Dit betekent circa 1 jaar vertraging in de oplevering (onttrekking verlaagd, € 700.000,- neutraal). Door de later verkregen omgevingsvergunning en vertraagde ontwerpwerkzaamheden is de planning van project Vechtbrug doorgeschoven (onttrekking verlaagd € 1.100.000,- neutraal). Afwijking in het kastritme van project Bosrandbrug als gevolg van bereikte overeenstemming over een claim van de aannemer en de verwachte opbrengst in de claim van de provincie aan het ingenieursbureau op basis van het van hun ontvangen voorstel (onttrekking verlaagd € 210.000,- neutraal). Wilhelminasluis: de lasten stonden geraamd op € 150.000,- per jaar. De gemiddelde lasten over de jaren 2013-2015 bedragen € 40.000 per jaar (onttrekking verlaagd € 100.000,- neutraal). Zie OD 2.1.4 Directe lasten.

2.1.3 operationeel doel

Provinciale openbaar vervoervoorzieningen ontwikkelen, aanleggen en beheren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
2.1.3.01 Ontwikkelen van openbaar vervoer infrastructuur	- Besluit over voorkeurstracé Hoofddorp - Nieuw-Vennep - Sassenheim van de R-net-verbinding Noord-Holland - Zuid-Holland genomen en aan PS voorgelegd in 1e kwartaal 2016 (afhankelijk van besluitvorming Westflank).	Geen output in 2016.
Toelichting op te wijzigen instrument De output wordt niet gehaald omdat het project onlosmakelijk verbonden is met het project Duinpolderweg. Een financieringsvoorstel zal niet eerder dan medio 2017 worden voorgelegd aan PS.		

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.1.3 Provinciale openbaar vervoervoorzieningen ontwikkelen, aanleggen en beheren

Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	644	469	106	575	23	462	460	520
Directe lasten	1.256	4.002	5.285	9.287	132	200	0	0
Kapitaallasten	1.551	1.687	-111	1.576	-7	0	20.000	0
Overdrachten	2.366	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	5.817	6.158	5.280	11.438	86	662	20.460	520
Baten	-3.196	0	-4.000	-4.000	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	2.621	6.158	1.280	7.438	21	662	20.460	520
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	2.621	6.158	1.280	7.438	21	662	20.460	520

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	Door het vervroegd aanvragen van subsidievoorschotten wordt het budget voor de Zijtakken Zuidtangent aangepast. (Lasten verhoogd, € 4,0 miljoen, neutraal) Het budget voor diverse EXIN-H OV-projecten wordt per saldo met € 1,3 miljoen verhoogd door verhoging uitgaven van onder meer Productformules R-net en door verlaging uitgaven van onder meer Onderdoorgang A9 (Kunstwerk 2A), omdat de laatste 20% van het geraamde bedrag bij de eindafrekening in 2017 wordt betaald. (lasten verhoogd, € 1,3 miljoen, neutraal) Het budget voor diverse EXIN-H OV-projecten wordt met € 1,3 miljoen verhoogd door verhoging uitgaven van onder meer Productformules R-net en verlaging van de uitgaven van onder meer HOV A9 tunnel Schipholweg (lasten verhoogd, € 1,3 miljoen, neutraal).

Kapitaallasten	Het budget voor diverse EXIN-H-projecten OV wordt met € 111.000 verlaagd door versnelling van de uitgaven HOV Vrije busbaan Schiphol Oost en door verlaging van de uitgaven Quickwin Doorstromingsmaatregelen OV project Nieuwe schermerweg Alkmaar (kapitaallasten verlaagd, € 111.000, neutraal).
Overdrachten	
Baten	Door het vervroegd aanvragen van subsidievoorschotten wordt het budget voor de Zijtakken Zuidtangent aangepast, € 4,0 miljoen, neutraal).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

2.1.4 operationeel doel

Provinciale vaarwegen ontwikkelen, aanleggen en beheren

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.1.4 Provinciale vaarwegen ontwikkelen, aanleggen en beheren

Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	4.555	4.691	1.060	5.751	23	4.625	4.602	5.203
Directe lasten	17.339	15.523	-1.381	14.142	-9	18.528	21.371	9.100
Kapitaallasten	1.188	1.643	-17	1.626	-1	3.253	4.843	6.096
Overdrachten	1.679	2.065	0	2.065	0	2.065	2.065	2.235
Subtotaal Lasten	24.760	23.922	-338	23.584	-1	28.471	32.881	22.634
Baten	-1.424	-1.224	0	-1.224	0	-1.174	-1.174	-1.174
Saldo van lasten en baten	23.336	22.698	-338	22.360	-1	27.297	31.707	21.460
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	23.336	22.698	-338	22.360	-1	27.297	31.707	21.460

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	

Directe lasten	Project Geinbrug is vertraagd door negatief advies van de Welstand over het brugontwerp. Dit betekent circa 1 jaar vertraging in oplevering (lasten verlaagd , € 700.000 neutraal). Door de later verkregen omgevingsvergunning en vertraagde ontwerpwerkzaamheden is de planning van project Vechtbrug doorgeschoven. (lasten verlaagd € 1.100.000,- neutraal). Afwijking in kastritme van project Bosrandbrug als gevolg van bereikte overeenstemming in een claim van de aannemer richting de provincie en de verwachte opbrengst in de claim van de provincie aan het ingenieursbureau op basis van het van hun ontvangen voorstel. (Lasten verlaagd € 210.000,- neutraal). Kasraming reserve Wilhelminasluis: De lasten stonden geraamd op € 150.000,- per jaar. De gemiddelde lasten over de jaren 2013-2015 bedragen € 40.000 per jaar. (lasten verlaagd € 100.000,- neutraal). Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel K). De storting in de voorziening voor variabel onderhoud vaarwegen is verhoogd met € 715.000. Dit is gebeurd op basis van een actualisatie van het normkostenbudget (lasten verhoogd, € 715.000, nadelig). Kaderbrief 2017 (§5.1, regel K). Als gevolg van een bijstelling van de indexering gebiedscontracten variabel onderhoud vaarwegen is het budget afgeraamd met € 31.000 (lasten verlaagd, € 31.000, voordelig).
Kapitaallasten	Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel K). De kapitaallasten voor het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) vaarwegen zijn met € 17.000 verlaagd. Dit is veroorzaakt door een verhoging van de afschrijvingscomponent met € 36.000 door hogere gerealiseerde vervangingsinvesteringen in 2015 en een neerwaartse bijstelling van de rentecomponent met € 53.000. Deze is neutraal met een lager renteresultaat in Programma 8 (afschrijving verhoogd, € 36.000, nadelig, rentelasten verlaagd, € 53.000 neutraal).
Overdrachten	
Baten	
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

2.2 beleidsdoel

Vervoersbeleid maken en uitvoeren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

2.2.1 operationeel doel

Mobiliteitsbeleid maken en uitvoeren

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.2.1	Mobiliteitsbeleid maken en uitvoeren							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	5.682	5.122	-42	5.080	-1	4.993	4.985	4.730
Directe lasten	2.919	6.305	-2.474	3.832	-39	3.702	1.057	1.057
Kapitaallasten	8.849	8.409	-174	8.235	-2	29.179	32.978	15.861
Overdrachten	11.935	21.192	26.605	47.797	126	15.437	14.808	13.805
Subtotaal Lasten	29.384	41.028	23.915	64.944	58	53.311	53.828	35.453
Baten	-19.537	-10.206	-14.246	-24.452	140	0	-150	0
Saldo van lasten en baten	9.847	30.823	9.669	40.492	31	53.311	53.678	35.453
Storting reserves	15.793	25.577	12.394	37.971	48	25.086	19.404	23.203
Onttrekking reserves	-5.262	-17.606	-9.300	-26.906	53	-17.721	-14.447	-13.444
Resultaat	20.378	38.794	12.764	51.557	33	60.676	58.635	45.212

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	OD 2.2.1 Kaderbrief 2017 (§ 5.4, regel AC). De onderzoekskosten voor de Planstudie Duinpolderweg worden door provincies Noord-Holland en Zuid-Holland voorgeschoten. Het aandeel van provincie Noord-Holland hierin bedraagt in 2016 € 150.000,- In geval een bijdrage van de SRA wordt ontvangen wordt dit bedrag verrekend (lasten verhoogd € 150.000, nadelig). Doordat vanaf 2016 de uitgaven voor Kleine Infrastructuur via de reserve Infrastructuur lopen, is het geraamde budget t.l.v. van de balanspost BDU niet meer nodig (lasten verlaagd, € 123.000, neutraal). Doordat op basis van aanbestedingen elders de verwachting is dat er een gunstigere definitieve aanbesteding uit komt is er voor het programma MRA Elektrische vervoer minder budget nodig t.l.v. de balansposten MRA E-vervoer en BDU. (lasten verlaagd, € 128.000, neutraal) Op verzoek van provincie Zuid-Holland is er een tussenstap

	gekomen en daardoor de planfase Duinpolderweg een jaar verschoven van 2016 naar 2017 (lasten afgeraamd, € 2,4 miljoen, neutraal). Doordat de verleende opdrachten in kader van Kleine infrastructuur ad € 150.000 niet in één maar in vier jaar worden voldaan, wordt het budget t.l.v. de reserve Infrastructuur verlaagd (lasten verlaagd, € 113.000, neutraal). De overige mutaties betreffen diverse bij- en aframingen elk kleiner dan € 100.000.
Kapitaallasten	Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel J). De kapitaallasten voor het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) zijn afgeraamd met € 814.000. Dit wordt veroorzaakt door lagere gerealiseerde investeringen in 2015. De lagere rentelasten ad € 434.000 zijn neutraal met een lager renteresultaat in Programma 8 (rentelasten verlaagd, € 434.000, neutraal, (kapitaallasten verlaagd, € 380.000, voordelig). Door toekenning van een bijdrage door het Rijk voor Beter Benutten projecten zijn er middelen beschikbaar voor Beter Benutten projecten binnen Noord-Holland. Het betreft hier met name een raming voor het project Blauwe Golf waarvoor PS in juni 2016 een krediet beschikbaar hebben gesteld (lasten verhoogd, € 640.000, neutraal).
Overdrachten	De verdeling van de budgetten voor de plustaken van de Omgevingsdiensten over de begrotingsprogramma's wordt (neutraal) aangepast (lasten verhoogd, € 62.000, neutraal). Kaderbrief 2017 (§ 5.4, regel AG) Voor de overdracht van de VTH-plustaken is bij de Omgevingsdiensten extra formatie nodig om de taken op een adequate wijze uit te voeren (lasten verhoogd, € 55.000, nadelig). Door kasverschuivingen en extra budget worden de subsidie-uitgaven voor Kleine infrastructuur, , Beter Benutten, Mobiliteitsmanagement, Bereikbaarheid Mediapark Hilversum en Gedragsbeïnvloeding ten laste van de balanspost BDU verhoogd (lasten verhoogd, € 15,3 miljoen, neutraal). Door interne verschuivingen van budget worden de subsidie-uitgaven voor Kleine infrastructuur en Gedragsbeïnvloeding ten laste van de reserve Infrastructuur verhoogd (lasten verhoogd, € 8,9 miljoen, neutraal). Door verschuiving van de eindafrekening van 2015 naar 2016 worden de uitgaven voor de Beter Benutten projecten Wayfinding en Busdoorsteek Eemnes t.l.v. de balanspost BDU Infra als budget in de begroting geraamd (lasten verhoogd,€ 984.000, neutraal). Door verschuiving uitvoering Rijksprojecten Beter Benutten van 2016 naar 2017 wordt het budget t.l.v. de reserve Infrastructuur verlaagd (lasten verlaagd, € 150.000, neutraal). Door verschuiving van kasramingen worden de uitgaven uitvoeringsregeling Wayfinding verhoogd (lasten verhoogd,

	€ 200.000, neutraal). Als gevolg van de latere subsidievaststelling Bereikbaarheid Mediapark Hilversum wordt het benodigd budget t.l.v. de reserve EXIN-H in de begroting geraamd (lasten verhoogd, € 625.000, neutraal). Vanaf 2016 komen de omrijkosten OV vanwege wegwerkzaamheden t.l.v. reserve Infrastructuur. Voorheen kwamen de kosten t.l.v. de rijksbijdrage BDU. (lasten verhoogd, € 500.000, neutraal) De bijdrage aan de OD NHN wordt geïndexeerd. (lasten verhoogd, € 9.000, nadelig) De verdeling van de budgetten voor de plustaken van de Omgevingsdiensten over de begrotingsprogramma's wordt (neutraal) aangepast. (lasten verhoogd, € 62.000, nadelig)
Baten	Door kasverschuivingen en extra budget worden de subsidie-uitgaven voor Kleine infrastructuur, Beter Benutten, Mobiliteitsmanagement, Bereikbaarheid Mediapark Hilversum en Gedragsbeïnvloeding ten laste van de balanspost BDU verhoogd (baten verhoogd, € 15,3 miljoen, neutraal). Door interne budgetverschuivingen worden de subsidie-uitgaven voor Kleine infrastructuur en Gedragsbeïnvloeding ten laste van de reserve Infrastructuur verhoogd (baten verhoogd, € 8,9 miljoen, neutraal). De hogere uitgaven uitvoeringsregeling Wayfinding, worden gedekt uit de ontvangen bijdrage SRA (baten verhoogd, € 200.000, neutraal). Doordat vanaf 2016 de uitgaven voor Kleine Infrastructuur via de reserve Infrastructuur lopen, is het geraamde opdrachtbudget t.l.v. van de balanspost BDU niet meer nodig (baten verlaagd, € 123.000, neutraal). Doordat een deel van de werkzaamheden voor MRA Elektrisch vervoer naar 2017 doorschuiven, worden de niet in 2016 tot besteding komende inkomsten overboekt naar de balanspost MRA E-vervoer (baten verlaagd, € 128.000, neutraal). Door verschuiving in kasramingen van 2015 naar 2016 worden de uitgaven voor de Beter Benutten projecten Wayfinding en Busdoorsteek Eemnes t.l.v. de balanspost BDU Infra als budget in de begroting geraamd (baten verhoogd, € 984.000, neutraal). Op verzoek van Provincie Zuid-Holland is de tussenstap in de planfase Duinpolderweg een jaar verschoven van 2016 naar 2017. Als gevolg hiervan verschuiven ook de bijdragen van derden (ter dekking van de uitgaven) met een jaar (baten verlaagd, € 2,4 miljoen, neutraal). Door kasverschuivingen wordt het budget van de balanspost BDU aangepast (projecten Beter benutten) (baten verhoogd, € 175.000, neutraal).
Storting reserves	Verhoogde storting in de reserve Infrastructuur door interne

	verschuiving van budget en ontvangen Rijksbijdrage voor Beter Benutten (€ 12,4 miljoen).
Onttrekking reserves	Door interne budgetverschuivingen worden de subsidie-uitgaven voor Kleine infrastructuur en Gedragsbeïnvloeding ten laste van de reserve Infrastructuur verhoogd (onttrekking verhoogd, € 8,9 miljoen, neutraal). Door verschuiving uitvoering rijksprojecten Beter Benutten van 2016 naar 2017 wordt het budget t.l.v. de reserve Infrastructuur verlaagd (onttrekking verlaagd, € 150.000, neutraal). Doordat de verleende opdrachten in kader van Kleine infrastructuur ad € 150.000 niet in één maar in vier jaar worden voldaan, wordt het budget t.l.v. de reserve Infrastructuur verlaagd (onttrekking verlaagd, € 113.000, neutraal). Vanaf 2016 komen de omrijkosten OV vanwege wegwerkzaamheden t.l.v. reserve Infrastructuur. Voorheen kwamen de kosten t.l.v. de rijksbijdrage BDU (onttrekking verhoogd, € 500.000, neutraal). Voor de realisatie van diverse projecten ontvangt de provincie een Rijksbijdrage in het kader van Beter Benutten. Deze middelen worden gestort in de reserve Infrastructuur (onttrekking verhoogd, € 640.000, neutraal). Door kasverschuivingen wordt het budget van de reserve Fietsinfrastructuur aangepast (onttrekking verlaagd, € 500.000, neutraal).

2.2.2 operationeel doel

Rijksbeleid beïnvloeden

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.2.2	Rijksbeleid beïnvloeden							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	457	102	407	509	399	160	99	94
Subtotaal Lasten	457	102	407	509	399	160	99	94
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	457	102	407	509	399	160	99	94
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	457	102	407	509	399	160	99	94

2.3 beleidsdoel

Openbaar vervoer waarborgen

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

2.3.1 operationeel doel

OV concessies aanbesteden en beheren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
2.3.1.01 Beheren/monitoren van concessies/contracten	- Nieuwe busconcessie Haarlem-IJmond afgerond en de nieuwe contractafspraken in 2016 geïnplementeerd. - Stiptheid van het busvervoer gemeten en in de OV-jaarverslagen opgenomen. - Gemonitorde prestaties van concessiehouders per concessie in de jaarverslagen gepubliceerd. - Bonussen en malussen aan concessiehouders vastgesteld en toegepast. - Met consumentenorganisaties en gemeenten tijdig over de dienstregelingswijzigingen overlegd. - Sociaal veiligheidsbeleid van concessiehouders per concessie van het openbaar busvervoer, buurtbussen, per regio aan het sociaal veiligheidskader getoetst. - PS geinformeerd over de gewijzigde dienstregeling en kosten als gevolg van sluiting Velsertunnel 1e kwartaal 2016. - Programma van Eisen over aanbesteding concessie NHN vastgesteld.	- Nieuwe busconcessie Haarlem-IJmond: Geen output in 2016 - Stiptheid van het busvervoer gemeten en in de OV-jaarverslagen opgenomen. - Gemonitorde prestaties van concessiehouders per concessie in de jaarverslagen gepubliceerd. - Bonussen en malussen aan concessiehouders vastgesteld en toegepast. - Met consumentenorganisaties en gemeenten tijdig over de dienstregelingswijzigingen overlegd. - Sociaal veiligheidsbeleid van concessiehouders per concessie van het openbaar busvervoer, buurtbussen, per regio aan het sociaal veiligheidskader getoetst. - PS geinformeerd over de gewijzigde dienstregeling en kosten als gevolg van sluiting Velsertunnel 1e kwartaal 2016. - Programma van Eisen over aanbesteding concessie NHN vastgesteld.

Toelichting op te wijzigen instrument

- Door bezwaar- en beroepsprocedures nog niet definitief gegund. Nieuwe busconcessie Haarlem-IJmond afgerond en de nieuwe contractafspraken in 2017 geïmplementeerd.

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen:

NHN: Noord-Holland Noord

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.3.1	OV concessies aanbesteden en beheren							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	1.124	1.564	-315	1.249	-20	1.603	1.522	1.443
Directe lasten	577	440	165	605	38	634	404	284
Overdrachten	51.260	45.932	320	46.252	1	48.149	49.530	50.276
Subtotaal Lasten	52.961	47.936	170	48.106	0	50.386	51.456	52.003
Baten	-51.577	-1.694	-28.924	-30.618	1.707	-1.694	-1.694	-1.694
Saldo van lasten en baten	1.384	46.242	-28.754	17.488	-62	48.692	49.762	50.309
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	1.384	46.242	-28.754	17.488	-62	48.692	49.762	50.309

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	Het contract met de OV taxi is afgerond, De provincie treedt in 2016 nog op als beheerder van de telefooncentrale. De kosten worden volledig vergoed (lasten verhoogd, € 120.000, neutraal). Bestedingen OV bureau uit Reserve OV, grotendeels gedekt uit bijdrage van andere overheden (lasten verhoogd, € 45.000, neutraal).
Kapitaallasten	
Overdrachten	De bijdrage aan de haltevoorziening Zuidtangent en afrekening voorgaand jaar (lasten verhoogd, € 330.000, neutraal).
Baten	In IPO verband en in overleg met het ministerie van I&M is afgesproken om de BDU Rijksmiddelen uit voorgaande jaren versneld in te zetten via de exploitatiebijdragen Openbaar vervoer. De exploitatievergoeding voor het jaar 2016 wordt daarom deels gedekt uit de BDU Rijksmiddelen uit voorgaande jaren (onttrekking uit Rijksgelden BDU verhoogd, € 18,8 miljoen, neutraal). Hier staat een lagere onttrekking uit de reserve OV tegenover, dit wordt toegelicht onder OD 2.3.2. In IPO verband en in overleg met het ministerie van I&M is afgesproken om de BDU Rijksmiddelen uit voorgaande jaren versneld in te zetten via de exploitatiebijdragen Openbaar vervoer.

	Voor subsidies in het kader van de kleine Infrastructuur vindt daarom uitruil plaats (onttrekking uit Rijksgelden BDU verhoogd, € 10,1 miljoen, neutraal). Dit heeft geen nadelige gevolgen voor de beschikbare middelen voor openbaar vervoer. Het contract met de OV taxi is afgerond, De provincie treedt in 2016 nog op als beheerder van de telefooncentrale. De kosten worden volledig vergoed. (baten verhoogd, € 120.000, neutraal). Bijdrage van andere overheden aan het OV-bureau (baten verhoogd, € 39.000, neutraal). Diverse kleine aframingen (baten verlaagd, € 157.000, neutraal).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

2.3.2 operationeel doel

In OV voorzieningen investeren

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 2.3.2 In OV voorzieningen investeren

Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	425	256	243	499	95	320	248	235
Directe lasten	7.332	12.809	-2.866	9.943	-22	9.360	7.793	370
Kapitaallasten	0	60	7.115	7.175	11.858	4.930	8.570	41.550
Overdrachten	9.442	21.118	-10.536	10.582	-50	587	-184	-184
Subtotaal Lasten	17.199	34.243	-6.044	28.199	-18	15.197	16.427	41.971
Baten	-6.295	-3.988	2.108	-1.880	-53	0	0	0
Saldo van lasten en baten	10.904	30.255	-3.936	26.319	-13	15.197	16.427	41.971
Storting reserves	3.524	50.989	-10.303	40.686	-20	51.759	52.759	53.759
Onttrekking reserves	-2.668	-48.628	18.484	-30.144	-38	-47.586	-47.966	-48.654
Resultaat	11.760	32.616	4.245	36.861	13	19.370	21.220	47.076

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	Aframing directe lasten TWIN-H-projecten OV door verschuiving kasuitgaven HOV Velsen (lasten verlaagd, € 3.377.000, neutraal). Doorstroommaatregelen voor de snelwegbus uit Rijksbijdrage BDU voorgaande jaren (lasten verhoogd, € 204.000, neutraal). Bijraming directe lasten TWIN-H-projecten OV (lasten verhoogd, € 217.000, neutraal). Enerzijds door verhoging HOV in het Gooi € 467.000 en anderzijds door verlaging HOV Velsen € 250.000. Bijraming directe lasten EXIN-H projecten OV QuickWin doorstromingsmaatregelen en HOV Noordwijk 4 met (lasten verhoogd, € 100.000, neutraal).
Kapitaallasten	Door verschuiving in de kasraming wordt het budget voor het TWIN-H project HOV in het Gooi aangepast (lasten verhoogd, € 7,1 miljoen, neutraal).
Overdrachten	Door verschuivingen in de kasraming wordt het budget voorzieningen OV uit Rijksgelden BDU uit voorgaande jaren, waaronder AROV en halte voorzieningen bijgesteld (lasten verlaagd, € 3,8 miljoen, neutraal). Door later dan geplande afrekening en dientengevolge effect voor de kasraming wordt voor diverse EXIN-H OV-projecten, waaronder de Beter Benutten projecten Wayfinding en Busstrook Eemnes, het budget aangepast (lasten verhoogd, € 1,5 miljoen, neutraal). Het budget van diverse EXIN-H OV-projecten wordt met € 9,6 miljoen verlaagd, enerzijds door hogere uitgaven Vrije busbaan Diemerpolderweg in verband met latere afrekening en anderzijds door latere uitgaven Investeringsagenda doorstroming Bus door vertraging in de start van dit programma. Iedere samenwerkingsovereenkomst die in het kader van de investeringsagenda wordt gesloten dient maatwerkte zijn. Dit feit betekent dat in de aanloop tot realisatie van de projecten uit de uitvoeringsagenda meer tijd in de voorbereiding is gaan zitten dan aanvankelijk ingeschat. Toch wordt voorzien dat dit jaar (2016) nog overeenstemming zal worden bereikt over de realisatie van een aantal uit de agenda voortvloeiende grotere projecten. Genoemd worden hier het project Rijksstraatweg Haarlem en busbaan Wijckermolen. (lasten verlaagd, € 9,6 miljoen, neutraal). Administratieve correctie in de kasraming OV-visie projecten (lasten verlaagd, € 187.000, neutraal). De raming voor Subsidies Voorzieningen OV is aangepast (lasten uit rijksmiddelen OV verhoogd, € 700.000, neutraal).
Baten	Door verschuivingen in de kasraming wordt het budget voorzieningen OV uit Rijksgelden BDU uit voorgaande jaren, waaronder AROV en halte voorzieningen bijgesteld (onttrekking verlaagd, € 3,0 miljoen, neutraal).

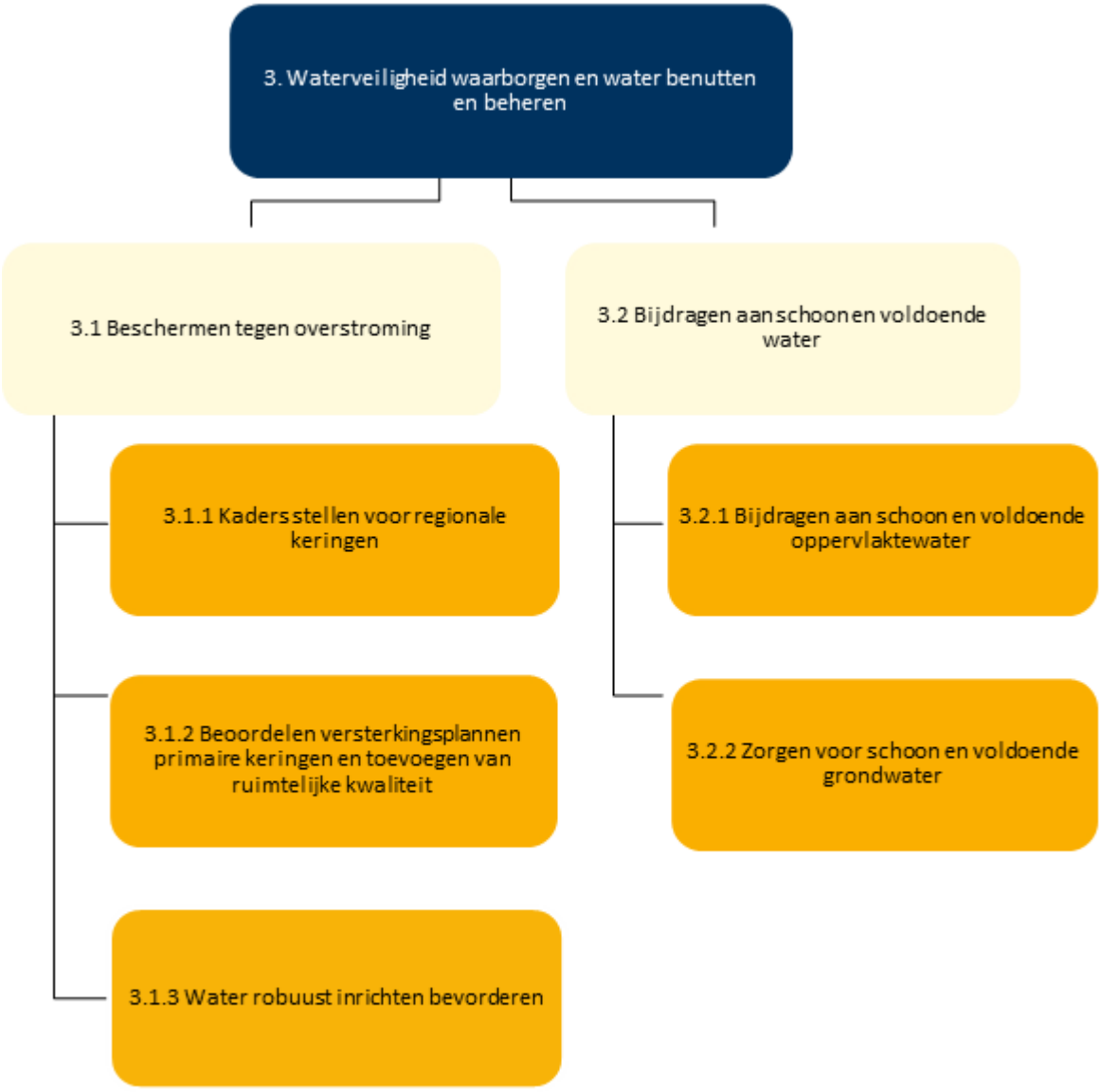
	Voor de Doorstroommaatregelen voor de snelwegbus neemt de onttrekking uit de Rijksbijdrage BDU evenredig toe (onttrekking verhoogd, € 204.000, neutraal). De raming voor Subsidies Voorzieningen OV is aangepast (lasten uit rijksmiddelen OV verhoogd, € 700.000, neutraal). De onttrekking aan de balanspost OV wordt aangepast aan de gewijzigde raming voor de overdrachten (baten uit rijksmiddelen OV verhoogd, € 700.000, neutraal).
Storting reserves	Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel L) De storting in de reserve OV wordt met € 10,4 miljoen verlaagd. Dit is mogelijk omdat destijds bij de instelling van de reserve onzekerheid bestond over bijdragen van de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten en naar nu blijkt blijft de bijdrage van de provincie in de realisatie beperkt tot 5% van de investering.
Onttrekking reserves	In IPO verband en in overleg met het ministerie van I&M is afgesproken om de BDU Rijksmiddelen uit voorgaande jaren versneld in te zetten via de exploitatiebijdragen Openbaar vervoer (zie toelichting onder OD 2.3.1). Hier staat een lagere onttrekking uit de Reserve OV tegenover (onttrekking verlaagd, € 18,8 miljoen, neutraal). Administratieve correctie in de kasraming OV-visie projecten (onttrekking uit reserve OV verlaagd, € 187.000, neutraal).

Programma 3 Water

Maatschappelijk doel

Waterveiligheid waarborgen en water benutten en beheren.

Doelenboom



Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 3		Water						
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	6.112	5.122	-55	5.067	-1	4.866	4.978	4.762
Directe lasten	1.390	1.678	558	2.236	33	1.441	1.321	1.321
Overdrachten	7.940	5.906	3.992	9.898	68	5.224	5.224	5.224
Subtotaal Lasten	15.442	12.706	4.495	17.201	35	11.531	11.523	11.307
Baten	-842	-985	0	-985	0	-835	-835	-835
Saldo van baten en lasten	14.600	11.721	4.495	16.216	38	10.696	10.688	10.472
Storting reserves	1.815	1.394	8.977	10.371	644	681	72	651
Onttrekking reserves	-123	0	-200	-200	0	0	0	0
Resultaat	16.292	13.115	13.272	26.387	101	11.377	10.760	11.123

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	OD 3.2.1 Kaderbrief 2017 (§ 5.4, regel AE) In 2017 is totaal € 1,1 miljoen, verdeeld over de jaren 2017 tot en met 2020, beschikbaar gesteld voor het project Innovatie Programma Veen. Het budget is echter bedoeld voor eenmalige subsidieverlening in 2016. In de jaren 2017 tot en met 2020 worden de budgetten afgeraamd (lasten verhoogd, € 1,1 miljoen, nadelig).
Kapitaallasten	
Overdrachten	OD 3.2.1 De verdeling van de budgetten voor de plustaken van de Omgevingsdiensten over de begrotingsprogramma's wordt (neutraal) aangepast (lasten verhoogd, € 9.000, nadelig). OD 3.2.1 Kaderbrief 2017 (§ 5.4, regel AG)Voor de overdracht van de VTH-plustaken is bij de Omgevingsdiensten extra formatie nodig om de taken op een adequate wijze uit te voeren (lasten verhoogd, € 117.000, nadelig). OD 3.2.2 Kaderbrief 2017 (§ 5.4, regel AG) Voor de overdracht van de VTH-plustaken is bij de Omgevingsdiensten extra formatie nodig om de taken op een adequate wijze uit te voeren (lasten verhoogd, € 180.000, nadelig).
Baten	

Storting reserves	OD 3.1.2 Voor natuurinrichting van de oeverdijk binnen het project dijkversterking Markermeerdijken wordt € 500.000 onttrokken aan de reserve Groen en gestort in de reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen (storting in reserves verhoogd € 500.000, neutraal, reserve Groen en reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen). OD 3.1.2 Voor het project Markermeerdijken wordt € 4,7 miljoen onttrokken aan de reserve Actieprogramma 2010 en gestort in de reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen (storting in reserves verhoogd, € 4,7 miljoen, neutraal, reserves Actieprogramma 2010 en Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen).
Onttrekking reserves	

3.1 beleidsdoel

Beschermen tegen overstroming

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

3.1.1 operationeel doel

Kaders stellen voor regionale keringen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
3.1.1.01 Opstellen, handhaven en toetsen van normen en tracés van regionale keringen	- De waterverordening Amstel, Gooi en Vecht met de wijziging van normering en tracés regionale keringen door PS vastgesteld. - De waterverordening Rijnland met de wijziging van normering en tracés regionale keringen door PS vastgesteld.	- De waterverordening Amstel, Gooi en Vecht met de wijziging van normering en tracés regionale keringen door PS vastgesteld.
Toelichting op te wijzigen instrument Toelichting 3.1.1.01 ad. b. - Rijnland heeft haar verzoek tot aanpassing n.a.v. nader onderzoek en overleg, ingetrokken.		
3.1.1.02 Toezicht houden op de waterschappen	- De Visie Ontwikkelingsprogramma regionale keringen III door GS vastgesteld. - De Leidraad toetsing regionale keringen door GS, in samenwerking met GS van Zuid-Holland en Utrecht, vastgesteld.	- De Leidraad toetsing regionale keringen door GS, in samenwerking met GS van Zuid-Holland en Utrecht, vastgesteld.
Toelichting op te wijzigen instrument		

Toelichting 3.1.1.02. ad. a.
De samenwerking met 2 andere provincies en 8 waterschappen heeft vertraging opgelopen vanwege de gecompliceerdheid van het onderwerp en de veelheid aan partijen die moeten samenwerken. Visie wordt in 2017 vastgesteld.

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 3.1.1 Kaders stellen voor regionale keringen

Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	1.679	2.351	-467	1.884	-20	2.238	2.282	2.164
Directe lasten	0	35	0	35	0	35	35	35
Overdrachten	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	1.679	2.386	-467	1.919	-20	2.273	2.317	2.199
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	1.679	2.386	-467	1.919	-20	2.273	2.317	2.199
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	1.679	2.386	-467	1.919	-20	2.273	2.317	2.199

3.1.2 operationeel doel

Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en toevoegen van ruimtelijke kwaliteit

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
3.1.2.01 Toezien op het opstellen en het goedkeuren van projectplannen voor de versterking van primaire keringen	- Het projectplan versterking Hoogwaterkering Den Oever door GS goedgekeurd. - Het projectplan versterking Prins Hendrikdijk Texel door GS goedgekeurd. - De ontwerp-vergunningen en (een deel van het) projectplan voor de versterking van de Markermeerdijken gecoördineerd ter visie gelegd.	- Het projectplan versterking Hoogwaterkering Den Oever door GS goedgekeurd.
Toelichting op te wijzigen instrument Toelichting 3.1.2.01. ad b. en c. Het projectplan versterking Prins Hendrikdijk Texel zal in 2017 door GS worden goedgekeurd. In 2016 vindt optimalisatie planproducten plaats. - De ontwerp-vergunningen en (een deel van het) projectplan voor de versterking van de Markermeerdijken zal in 2017 gecoördineerd ter visie gelegd worden. In 2016 vindt optimalisatie planproducten plaats.		
3.1.2.02 Investeren in de ruimtelijke kwaliteit bij dijkversterkingsprojecten	- 25 projecten tussen Camperduin en Groote Keeten van de 1e tranche Ruimtelijke kwaliteit Zwakke Schakels in uitvoering gebracht. - Projecten ruimtelijke kwaliteit Hondsbossche- en Pettemerzeewering volgens de uitvoeringsregeling gesubsidieerd. - Door GS en PS besloten hoe de provinciale middelen bij de versterking van de Markermeerdijken worden ingezet voor meekoppelkansen. - Door GS en PS besloten over een bijdrage aan regionale projecten voor De Nieuwe Afsluitdijk (fase 2) voor natuur, duurzame energie en recreatie en toerisme. - Een bestuurlijke bijeenkomst over een mogelijk vervolg voor het project Identiteit Kustplaatsen georganiseerd.	- 25 projecten tussen Camperduin en Groote Keeten van de 1e tranche Ruimtelijke kwaliteit Zwakke Schakels in uitvoering gebracht. - Projecten ruimtelijke kwaliteit Hondsbossche- en Pettemerzeewering volgens de uitvoeringsregeling gesubsidieerd. - Door GS en PS besloten hoe de provinciale middelen bij de versterking van de Markermeerdijken worden ingezet voor meekoppelkansen. - Een bestuurlijke bijeenkomst over een mogelijk vervolg voor het project Identiteit Kustplaatsen georganiseerd.
Toelichting op te wijzigen instrument Toelichting 3.1.2.02 ad. d. - Besluit over een bijdrage aan regionale projecten voor De Nieuwe Afsluitdijk (fase 2) voor natuur, duurzame energie en recreatie en toerisme zal meer gefaseerd in de periode 2017-2021 plaatsvinden, in 2016 wordt een Programmaplan 2017-2021 door GS vastgesteld.		

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 3.1.2	Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en toevoegen van ruimtelijke kwaliteit							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	842	867	72	939	8	799	844	800
Directe lasten	217	586	273	859	47	349	279	279
Overdrachten	4.672	3.750	1.250	5.000	33	3.750	3.750	3.750
Subtotaal Lasten	5.731	5.203	1.595	6.798	31	4.898	4.873	4.829
Baten	-49	-150	0	-150	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	5.682	5.053	1.595	6.648	32	4.898	4.873	4.829
Storting reserves	0	0	8.977	8.977	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	5.682	5.053	10.572	15.625	209	4.898	4.873	4.829

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	Voor proceskosten voor het project Markermeerdijken wordt een kasraming opgenomen (lasten verhoogd, € 273.000, neutraal, reserve TWIN-H).
Kapitaallasten	
Overdrachten	Bij het Coalitieakkoord 2015-2019 is € 15 miljoen beschikbaar gesteld voor meekoppelkansen bij dijkversterkingen. Deze € 15 miljoen (€ 3,75 miljoen per jaar voor 2016 t/m 2019) wordt gestort in de bij de Zomernota 2016 in te stellen Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen (lasten verlaagd, € 3,75 miljoen, neutraal). Voor subsidieverlening Afsluitdijk: recreatief fietspad en vismigratierivier wordt een kasraming opgenomen (lasten verhoogd, € 5 miljoen, neutraal, reserve Actieprogramma 2010).
Baten	

Storting reserves	Voor natuurinrichting van de oeverdijk binnen het project dijkversterking Markermeerdijken wordt € 500.000 onttrokken aan de reserve Groen en gestort in de reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen (storting in reserves verhoogd € 500.000, neutraal, reserve Groen en reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen). Bij het Coalitieakkoord 2015-2019 is € 15 miljoen beschikbaar gesteld voor meekoppelkansen bij dijkversterkingen. Deze € 15 miljoen (€ 3,75 miljoen per jaar voor 2016 t/m 2019) wordt gestort in de bij de Zomernota 2016 in te stellen Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen (storting in reserves verhoogd, € 3,75 miljoen, neutraal). Voor het project Markermeerdijken wordt € 4,7 miljoen onttrokken aan de reserve Actieprogramma 2010 en gestort in de reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen (storting in reserves verhoogd, € 4,7 miljoen, neutraal, reserves Actieprogramma 2010 en Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen).
Onttrekking reserves	

3.1.3 operationeel doel

Water robuust inrichten bevorderen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
3.1.3.02 Adviseren en communiceren over nut & noodzaak en mogelijkheden van waterrobuust inrichten	- Handreiking Overstromingsrisicoparagraaf aan gemeenten gepresenteerd. - Resultaten diverse pilots bestuurlijk gedeeld. - Convenant met gemeente Velsen over buitendijkse veiligheid Marinagebied herzien.	- Handreiking Overstromingsrisicoparagraaf aan gemeenten gepresenteerd. - Resultaten diverse pilots bestuurlijk gedeeld.
Toelichting op te wijzigen instrument Bijstelling 3.1.3.0.2. ad c.- Samen met de gemeente onderzocht of het convenant met gemeente Velsen over buitendijkse veiligheid Marinagebied moet worden herzien.		

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 3.1.3	Water robuust inrichten bevorderen							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	0	17	-17	0	-100	0	17	16
Directe lasten	0	87	0	87	0	87	87	87
Subtotaal Lasten	0	104	-17	87	-16	87	104	103
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	0	104	-17	87	-16	87	104	103
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	0	104	-17	87	-16	87	104	103

3.2 beleidsdoel

Bijdragen aan schoon en voldoende water

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

3.2.1 operationeel doel

Bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
3.2.1.01 Investeren	- Vispassage Wilhelminasluis aangelegd. - 5 kilometer natuurvriendelijke oever aangelegd.	- Vispassage Wilhelminasluis aangelegd.

Toelichting op te wijzigen instrument

Toelichting 3.2.1.01.:
- De vispassage is geplaatst, maar zal in verband met de vertraging van de aanleg van de sluis zelf, pas in 2018 in gebruik worden genomen.
- Het aanleggen van 5 km natuurvriendelijke oever is in 2016 niet haalbaar vanwege de vaarwegfunctie van provinciale wateren. Er wordt nu eerst een uitvoeringsprogramma gemaakt.

3.2.1.02 Opstellen/handhaven/toetsen	- Circa 145 zwemplekken door GS aangewezen en publieksinformatie verstrekt. - Aangepaste waterverordeningen AGV en HHNK met normeringen voor wateroverlast en een wijziging inzake peilbesluiten door PS vastgesteld. - De Waterverordening provincie Noord-Holland, de Waterverordening Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en het Reglement Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht in verband met een naamsverandering aangepast en door PS vastgesteld. - Handhavingsuitvoeringsprogramma 2016 (gedeelte handhaving Whvbz) uitgevoerd.	- Aangepaste waterverordeningen AGV en HHNK met normeringen voor wateroverlast en een wijziging inzake peilbesluiten door PS vastgesteld. - De Waterverordening provincie Noord-Holland, de Waterverordening Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en het Reglement Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht in verband met een naamsverandering aangepast en door PS vastgesteld. - Handhavingsuitvoeringsprogramma 2016 (gedeelte handhaving Whvbz) uitgevoerd.

Toelichting op te wijzigen instrument
3.2.1.02. Bijstelling ad. a. - 151 zwemplekken door GS aangewezen en publieksinformatie verstrekt.

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen:
AGV: Amstel, Gooi en Vecht
HHNK: Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Whvbz: Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 3.2.1	Bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	2.183	937	434	1.371	46	959	910	863
Directe lasten	413	718	265	983	37	718	668	668
Overdrachten	1.846	1.324	562	1.886	42	607	607	607
Subtotaal Lasten	4.442	2.979	1.261	4.240	42	2.284	2.185	2.138
Baten	-16	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	4.426	2.979	1.261	4.240	42	2.284	2.185	2.138
Storting reserves	1.815	1.394	0	1.394	0	681	72	651
Onttrekking reserves	-123	0	-200	-200	0	0	0	0
Resultaat	6.118	4.373	1.061	5.434	24	2.965	2.257	2.789

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	Voor uitgaven ten laste van de reserve Waterrecreatie wordt een kasraming opgenomen (lasten verhoogd, € 200.000, neutraal, reserve Waterrecreatie).
Kapitaallasten	
Overdrachten	De verdeling van de budgetten voor de plustaken van de Omgevingsdiensten over de begrotingsprogramma's wordt (neutraal) aangepast (lasten verhoogd, € 9.000, nadelig). Kaderbrief 2017 (§ 5.4, regel AG).Voor de overdracht van de VTH-plustaken is bij de Omgevingsdiensten extra formatie nodig om de taken op een adequate wijze uit te voeren (lasten verhoogd, € 117.000, nadelig). Voor Integrale waterprojecten worden geen uitgaven verwacht (lasten verlaagd, € 682.000, neutraal, reserve TWIN-H). De bijdrage aan de Omgevingsdienst NHN wordt geïndexeerd (lasten verhoogd, € 18.000, nadelig). Kaderbrief 2017 (§ 5.4, regel AE). Totaal is € 1,1 miljoen beschikbaar gesteld voor het project Innovatie Programma Veen, verdeeld over de jaren 2017 tot en met 2020. Het budget is echter bedoeld voor een eenmalige subsidieverlening in 2016. Voor 2017 tot en met 2020 worden de budgetten afgeraamd (lasten verhoogd,

	€ 1,1 miljoen, nadelig).
Baten	
Storting reserves	
Onttrekking reserves	Voor uitgaven ten laste van de reserve Waterrecreatie wordt een kasraming opgenomen (onttrekking reserve verhoogd, € 200.000, neutraal, reserve Waterrecreatie).

3.2.2 operationeel doel

Zorgen voor schoon en voldoende grondwater

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 3.2.2 Zorgen voor schoon en voldoende grondwater

Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	1.408	950	-77	873	-8	870	925	919
Directe lasten	760	252	20	272	8	252	252	252
Overdrachten	1.422	832	2.180	3.012	262	867	867	867
Subtotaal Lasten	3.590	2.034	2.123	4.157	104	1.989	2.044	2.038
Baten	-777	-835	0	-835	0	-835	-835	-835
Saldo van lasten en baten	2.813	1.199	2.123	3.322	177	1.154	1.209	1.203
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	2.813	1.199	2.123	3.322	177	1.154	1.209	1.203

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	
Kapitaallasten	
Overdrachten	Voor subsidieverlening voor verdrogingsbestrijding wordt een kasraming opgenomen (lasten verhoogd, € 2 miljoen, neutraal, reserve ILG). Kaderbrief 2017 (§ 5.4, regel AG). Voor de overdracht van de VTH-

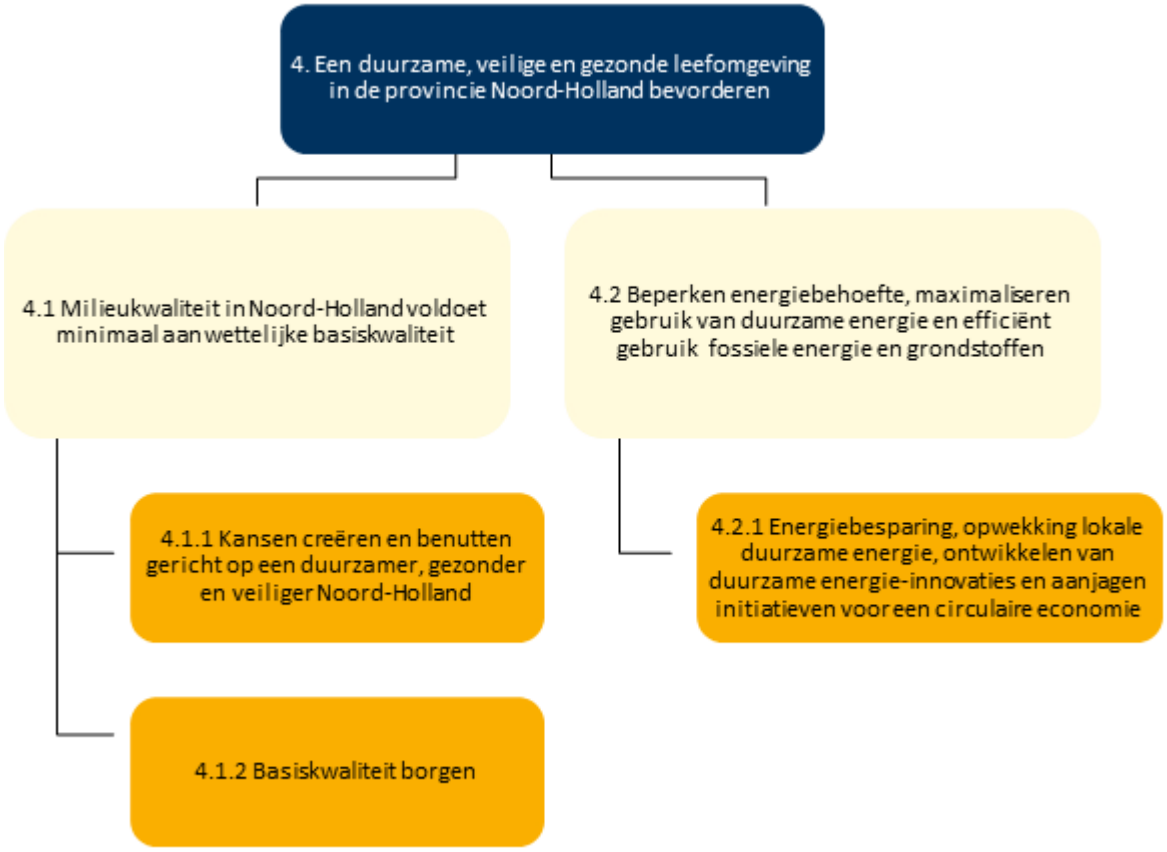
	plustaken is bij de Omgevingsdiensten extra formatie nodig om de taken op een adequate wijze uit te voeren (lasten verhoogd, € 180.000, nadelig).
Baten	
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

Programma 4 Milieu

Maatschappelijk doel

Een duurzame, veilige en gezonde leefomgeving in de provincie Noord-Holland bevorderen.

Doelenboom



Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 4		Milieu						
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	10.152	7.210	-1.095	6.115	-15	7.444	6.810	6.362
Directe lasten	6.458	5.134	882	6.016	17	4.631	4.252	4.152
Kapitaallasten	30	225	33	258	15	450	675	919
Overdrachten	17.892	12.402	6.551	18.953	53	11.658	9.832	9.832
Subtotaal Lasten	34.531	24.971	6.371	31.342	26	24.183	21.569	21.265
Baten	-10.543	-3.882	-2.349	-6.231	61	-4.115	-2.455	-2.455
Saldo van baten en lasten	23.989	21.089	4.022	25.111	19	20.068	19.114	18.810
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	23.989	21.089	4.022	25.111	19	20.068	19.114	18.810

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	Het totale bedrag voor de apparaatskosten is gewijzigd. Deze wijzigingen staan toegelicht bij Operationeel Doel 8.1.1. De totale apparaatskosten worden toegerekend over de verschillende programma's op basis van de geraamde inzet van personeel. Deze raming voor 2016 is in het kader van de zomernota geactualiseerd. Zowel de wijzigingen in de totale omvang van de apparaatskosten als de wijzigingen in de 'inzet'-ramingen leiden tot een gewijzigde toerekening van apparaatskosten.
Directe lasten	OD 4.1.2 Eind 2015 is een decentralisatieuitkering uit het provinciefonds ontvangen voor het opruimen van drugsafval. Begin 2016 is hiervoor een uitvoeringsregeling vastgesteld (lasten verhoogd, € 23.000, nadelig). OD 4.1.2 Kaderbrief 2017 (§5.3, regel AA) De aanpak van spoedlocaties bodemsanering wordt geïntensiveerd. De provincie heeft met het ondertekenen van het landelijk bestuursconvenant de hoogste prioriteit gegeven aan de aanpak van spoedlocaties bodemsanering. Met de inwerkingtreding van de omgevingswet en het vervallen van de mogelijkheden om partijen aan te spreken, zijn extra werkzaamheden van en aanvullende afspraken met de omgevingsdiensten noodzakelijk.(lasten verhoogd, € 165.000, nadelig)

Kapitaallasten	
Overdrachten	OD 4.1.2 Door nieuwe wetgeving voor geluid ontstaan er nieuwe taken die door de OD NZKG zullen worden uitgevoerd (lasten verhoogd, € 38.000, nadelig). OD 4.1.2 De verdeling van de budgetten voor de plustaken van de Omgevingsdiensten over de begrotingsprogramma's wordt (neutraal) aangepast (lasten verhoogd, € 126.000, nadelig). OD 4.1.2 Het budget voor de jaarlijkse bijdrage aan het Landelijk Meetpunt Afvalstoffen wordt aangepast aan de bijdrage (lasten verhoogd, € 37.000, nadelig). OD 4.1.2 Voor bijzondere opdrachten aan de OD NZKG (Zeesluis, Zwakke Schakels en Wind op land) is het budget voor 2015 niet volledig benut. In 2016 worden de werkzaamheden voortgezet (lasten verhoogd, € 443.000, nadelig). OD 4.1.2 Bij de eerste begrotingswijziging is i.v.m. de latere overdracht van VTH-plustaken voor de 'groene' wetgeving aan de Omgevingsdiensten NHN het budget voor milieutaken in plaats van het budget voor groene taken (neutraal) aangepast. Dit wordt nu gecorrigeerd (lasten verhoogd, € 1.279.000, nadelig). OD 4.1.2 Het aanvragen van bouwvergunningen (en verlenen daarvan door de OD NZKG) voor de Markermeerdijk is met een jaar vertraagd (lasten verlaagd, € 150.000, voordelig). OD 4.1.2 Kaderbrief 2017 (§ 5.4 regel AG) Voor de overdracht van de VTH-plustaken is bij de Omgevingsdiensten extra formatie nodig om de taken op een adequate wijze uit te voeren (lasten verhoogd, € 66.000, nadelig). OD 4.1.2 Kaderbrief 2017 (§ 5.3, regel T) Voor het op peil brengen van de aan de Omgevingsdiensten overgedragen capaciteit voor de taken handhaving en toezicht Bodem worden extra middelen uitgetrokken (lasten verhoogd, € 640.000, nadelig). OD 4.1.2 Kaderbrief 2017 (§ 5.2, regel O1) Voor monitoring en publicatie van geluidsemissie van provinciale wegen wordt een fijnmaziger netwerk van verkeerstellingen opgezet, worden omgevingsdata op voldoende kwaliteitsniveau beschikbaar gemaakt en worden voorzieningen getroffen met betrekking tot het publiceren en beheren van de gegevens (lasten verhoogd, € 130.000, nadelig). OD 4.1.2 Kaderbrief 2017 (§ 5.2, regel N) Onze wettelijke taken op het gebied van energiebesparing in de industrie worden geïntensiveerd (lasten verhoogd, € 170.000, nadelig).
Baten	OD 4.1.2 De WABO leges worden naar boven bijgesteld (baten verhoogd, € 1.343.000, voordelig).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

4.1 beleidsdoel

Milieukwaliteit in Noord-Holland voldoet minimaal aan wettelijke basiskwaliteit

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

4.1.1 operationeel doel

Kansen creëren en benutten gericht op een duurzamer, gezonder en veiliger Noord-Holland

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
4.1.1.05 Beleidsvorming ondergrond en bodemsaneringsstrategie	- Data en kaartmateriaal verzameld.	- Data en kaartmateriaal verzameld.
Toelichting op te wijzigen instrument Wijziging in het instrument: Bodemsaneringsstrategie heet nu Provinciaal Uitvoeringsprogramma Bodemconvenant.		
4.1.1.06 Evaluatie Milieubeleidplan 2015-2018	- Tussenevaluatie en milieuverslag aan PS voorgelegd.	- Tussenevaluatie eind 2016 opgesteld.
Toelichting op te wijzigen instrument Besluitvorming in PS voorzien begin 2017.		

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 4.1.1			Kansen creëren en benutten gericht op een duurzamer, gezonder en veiliger Noord-Holland					
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	585	510	162	672	32	479	497	470
Directe lasten	109	242	0	242	0	278	278	278
Overdrachten	181	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	874	752	162	914	22	757	775	748
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	874	752	162	914	22	757	775	748
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	874	752	162	914	22	757	775	748

4.1.2 operationeel doel

Basiskwaliteit borgen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
4.1.2.01 Uitvoering van het Landelijk bodemconvenant 2016-2020 en de provinciale Bodemsaneringsstrategie met uitvoeringsprogramma 2016-2020	- Bodemsaneringsstrategie met uitvoeringsprogramma 2016-2020 door GS vastgesteld. - Voortgang aanpak spoedlocaties door GS vastgesteld.	- Provinciaal uitvoeringsprogramma Bodemconvenant met uitvoeringsprogramma 2016-2020 door GS vastgesteld. - Voortgang aanpak spoedlocaties door GS vastgesteld.
Toelichting op te wijzigen instrument Bodemsaneringsstrategie heet nu Provinciaal Uitvoeringsprogramma Bodemconvenant.		

4.1.2.06 Uitvoeren Regelgeving Burgerluchthavens- en Militaire luchthavens (RBML)	- Luchthavenregelingen (lhr) of -besluiten (lhb) voor bestaande helikopterhavens in Noord-Holland door PS vastgesteld. - Bestuurlijke afspraken ten aanzien van luchthavenbesluit helikopterplatform VUmc uitgevoerd. - Ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik verleend. - Minimaal 92% van de besluiten op aanvragen voor vergunningen, ontheffingen en toestemmingen binnen de wettelijke termijn afgehandeld. - Handhavingsuitvoeringsprogramma (HUP) voor 2016 op basis van aangepaste naleefstrategie uitgevoerd. - Jaarverslag toezicht en handhaving 2015 opgeleverd.	- Luchthavenregelingen (lhr) of -besluiten (lhb) voor bestaande helikopterhavens in Noord-Holland voorbereid voor vaststelling PS in 2017. - Bestuurlijke afspraken ten aanzien van luchthavenbesluit helikopterplatform VUmc voorbereid voor uitvoering in 2017. - Ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik verleend. - Minimaal 92% van de besluiten op aanvragen voor vergunningen, ontheffingen en toestemmingen binnen de wettelijke termijn afgehandeld. - Handhavingsuitvoeringsprogramma (HUP) voor 2016 op basis van aangepaste naleefstrategie uitgevoerd. - Jaarverslag toezicht en handhaving 2015 opgeleverd.

Toelichting op te wijzigen instrument

Toelichting 4.1.2.06 ad a en b

De voorbereiding van de luchthavenbesluiten (lhb) voor de helihaven in IJmuiden en de helihaven in Amsterdam (Westpoort) vraagt meer tijd. Nader onderzoek en overleg met de partijen die betrokken zijn bij de helihavens als ook met de initiatiefnemers van de windparken in de regio's is noodzakelijk voor een integrale afweging. Vaststelling lhb voor de helihaven in IJmuiden gepland begin 2017.

4.1.2.08 Aanpassen van de provinciale milieuverordening	- Een geactualiseerde provinciale milieuverordening voorgelegd.	- Een geactualiseerde provinciale milieuverordening reeds in 2015 voorgelegd.

Toelichting op te wijzigen instrument

Eind 2015 is de 9e tranche van de actualisatie PMV vastgesteld door GS en PS. Een eventuele 10e tranche wordt niet verwacht in 2016.

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 4.1.2	Basiskwaliteit borgen							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	7.596	4.319	-1.030	3.289	-24	4.722	3.997	3.697
Directe lasten	5.455	3.394	491	3.885	14	3.414	3.074	3.074
Overdrachten	15.147	12.216	3.225	15.441	26	11.658	9.832	9.832
Subtotaal Lasten	28.197	19.929	2.686	22.615	13	19.794	16.903	16.603
Baten	-10.718	-3.882	-2.304	-6.186	59	-4.115	-2.455	-2.455
Saldo van lasten en baten	17.479	16.047	382	16.429	2	15.679	14.448	14.148
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	17.479	16.047	382	16.429	2	15.679	14.448	14.148

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	Kaderbrief 2017 (§ 5.3, regel AA). De aanpak van spoedlocaties bodemsanering wordt geïntensiveerd (lasten verhoogd, € 165.000, nadelig). Voor bijdrageverlening aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wordt de Decentralisatie uitkering bodem uit het provinciefonds verhoogd. Deze extra bijdrage wordt gestort in de voorziening Bodembescherming en -beheer (lasten verhoogd, € 99.000, neutraal). Eind 2015 is een decentralisatie uitkering uit het provinciefonds ontvangen voor het opruimen van drugsafval. Begin 2016 is hiervoor een uitvoeringsregeling vastgesteld (lasten verhoogd, € 23.000, nadelig). In de voorziening bodemsanering wordt per saldo € 205.000 gestort voor dekking van een tweetal saneringslocaties, de aframing van een te verwachten projectopbrengst bodemsanering en een neerwaartse rentebijstelling ten behoeve van Convenant Materplan 't Gooi (lasten verhoogd, € 205.000 nadelig).
Kapitaallasten	
Overdrachten	De verdeling van de budgetten voor de plustaken van de Omgevingsdiensten over de begrotingsprogramma's wordt

	(neutraal) aangepast (lasten verhoogd, € 126.000, nadelig). Voor de overdracht van de VTH-plustaken is bij de Omgevingsdiensten extra formatie nodig om de taken op een adequate wijze uit te voeren (lasten verhoogd, € 66.000, nadelig). Kaderbrief 2017 (§ 5.3, regel T). Voor het op peil brengen van de aan de Omgevingsdiensten overgedragen capaciteit voor de taken handhaving en toezicht Bodem worden extra middelen uitgetrokken (lasten verhoogd, € 640.000, nadelig). Kaderbrief 2017 (§ 5.2, regel O.2). Voor monitoring en publicatie van geluidsemissie van provinciale wegen wordt een fijnmaziger netwerk van verkeerstellingen opgezet, worden omgevingsdata op voldoende kwaliteitsniveau beschikbaar gemaakt en worden voorzieningen getroffen met betrekking tot het publiceren en beheren van de gegevens (lasten verhoogd, € 130.000, nadelig). Kaderbrief 2017 (§ 5.2, regel N). Onze wettelijke taken op het gebied van energiebesparing in de industrie worden geïntensiveerd (lasten verhoogd, € 170.000, nadelig). Bij de eerste begrotingswijziging is i.v.m. de latere overdracht van VTH-plustaken voor de 'groene' wetgeving aan de Omgevingsdiensten NHN het budget voor milieutaken in plaats van het budget voor groene taken (neutraal) aangepast. Dit wordt nu gecorrigeerd (lasten verhoogd, € 1.279.000, nadelig). Voor het programma Impuls Omgevingsveiligheid 2015-2018 ontvangen wij in 2016 via de provincie Zuid-Holland een subsidie van I&M voor de versterking van de uitvoering van het externe veiligheidsbeleid. (lasten verhoogd, € 731.000, neutraal). Het budget voor de jaarlijkse bijdrage aan het Landelijk Meetpunt Afvalstoffen wordt aangepast aan de bijdrage (lasten verhoogd, € 37.000, nadelig). De bijdrage aan de Omgevingsdienst NHN wordt geïndexeerd (lasten verhoogd, € 15.000, nadelig). Door nieuwe wetgeving voor geluid ontstaan er nieuwe taken die door de OD NZKG zullen worden uitgevoerd (lasten verhoogd, € 38.000, nadelig). Voor bijzondere opdrachten aan de OD NZKG (Zeesluis, Zwakke Schakels en Wind op land) is het budget voor 2015 niet volledig benut. In 2016 worden de werkzaamheden voortgezet (lasten verhoogd, € 443.000, nadelig). Het aanvragen van bouwvergunningen (en verlenen daarvan door de OD NZKG) voor de Markermeerdijk is met een jaar vertraagd (lasten verlaagd, € 150.000, voordelig). De bijdrage voor knelpunten Bodemsanering is vraaggestuurd en wordt geactualiseerd (lasten verlaagd, € 300.000, neutraal, reserve TWIN-H).
Baten	Voor het programma Impuls Omgevingsveiligheid 2015-2018 ontvangen wij in 2016 via de provincie Zuid-Holland een subsidie van I&M voor de versterking van de uitvoering van het externe

	veiligheidsbeleid. (baten verhoogd, € 731.000, neutraal). De WABO leges worden naar boven bijgesteld (baten verhoogd, € 1.343.000, voordelig). Per saldo worden de baten met € 230.000 bijgeraamd voor in 2016 te ontvangen bijdragen saneringslocaties en een te verwachten projectopbrengst bodemsanering (baten verhoogd, € 230.000 voordelig).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

4.2 beleidsdoel

Beperken energiebehoefte, maximaliseren gebruik van duurzame energie en efficiënt gebruik fossiele energie en grondstoffen

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

4.2.1 operationeel doel

Energiebesparing, opwekking lokale duurzame energie, ontwikkelen van duurzame energie-innovaties en aanjagen initiatieven voor een circulaire economie

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
4.2.1.01 Uitvoeren Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020	- Beoordelen principe-aanvragen Herstructurering Wind op land, organiseren gebiedsateliers, begeleiden vergunningenprocedure (uitvoering OD NZKG) ten behoeve van realisatie provinciale taakstelling 685,5 MW Wind op land in 2020, verdelingssystematiek vastgesteld. - Maatwerkvoorschriftregeling vastgelegd in Provinciale Milieu Verordening (PMV). - PIP windpark Westfrisia (overgangsregeling) vastgesteld. - PIP Uitbreiding elektriciteitsnetwerk Kop NH vastgesteld. - Uitvoering van energiebesparingsprojecten bij woningen en bedrijven door het Servicepunt Duurzame Energie ondersteund. - Energieontwikkeling en -toepassing van duurzame energie gestimuleerd. - Monitoring gecontinueerd. - MKB bij innovatieprojecten ondersteund. - Fondsen voor stimulering voor innovaties ontwikkeld. - Innovatieve concepten gestimuleerd en uitgevoerd.	- Beoordelen principe-aanvragen Herstructurering Wind op land, organiseren gebiedsateliers, begeleiden vergunningenprocedure (uitvoering OD NZKG) ten behoeve van realisatie provinciale taakstelling 685,5 MW Wind op land in 2020, verdelingssystematiek vastgesteld. - Maatwerkvoorschriftregeling vastgelegd in Provinciale Milieu Verordening (PMV). - PIP windpark Westfrisia (overgangsregeling) vastgesteld. - PIP Uitbreiding elektriciteitsnetwerk Kop NH vastgesteld. - Uitvoering van energiebesparingsprojecten bij woningen en bedrijven door het Servicepunt Duurzame Energie ondersteund. - Energieontwikkeling en -toepassing van duurzame energie gestimuleerd. - Monitoring gecontinueerd. - MKB bij innovatieprojecten ondersteund. - Fondsen voor stimulering voor innovaties worden ontwikkeld. - Innovatieve concepten gestimuleerd en uitgevoerd.

Toelichting op te wijzigen instrument

Toelichting 4.2.1.01 ad 9
Er heeft een analyse naar de behoefte van een duurzaam innovatiefonds plaatsgevonden. Naar aanleiding hiervan zijn er uitgangspunten vastgesteld in GS die de komende maanden zullen worden uitgewerkt.

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten: geen.

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen:

PIP: Provinciaal inpassingsplan
OD NZKG: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
MKB: Midden en - kleinbedrijf

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 4.2.1	Energiebesparing, opwekking lokale duurzame energie, ontwikkelen van duurzame energie-innovaties en aanjagen initiatieven voor een circulaire economie							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	1.971	2.381	-227	2.154	-10	2.243	2.316	2.195
Directe lasten	895	1.498	391	1.889	26	939	900	800
Kapitaallasten	30	225	33	258	15	450	675	919
Overdrachten	2.565	186	3.326	3.512	1.788	0	0	0
Subtotaal Lasten	5.460	4.290	3.523	7.813	82	3.632	3.891	3.914
Baten	175	0	-45	-45	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	5.635	4.290	3.478	7.768	81	3.632	3.891	3.914
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	5.635	4.290	3.478	7.768	81	3.632	3.891	3.914

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	Voor het project ESCOSC zal een verantwoording worden opgesteld en wordt de website in stand gehouden (lasten verhoogd, € 45.000, neutraal). Voor hosting en ondersteuning van de zonatlas wordt een (kas)raming opgenomen (lasten verhoogd, € 10.000, neutraal, reserve EXIN-H). Voor uitgaven voor Wind op land wordt een kasraming opgenomen (lasten verhoogd, € 336.000, neutraal, reserve TWIN-H).
Kapitaallasten	
Overdrachten	Voor subsidieverlening op grond van de UvR Duurzaam Renoveren

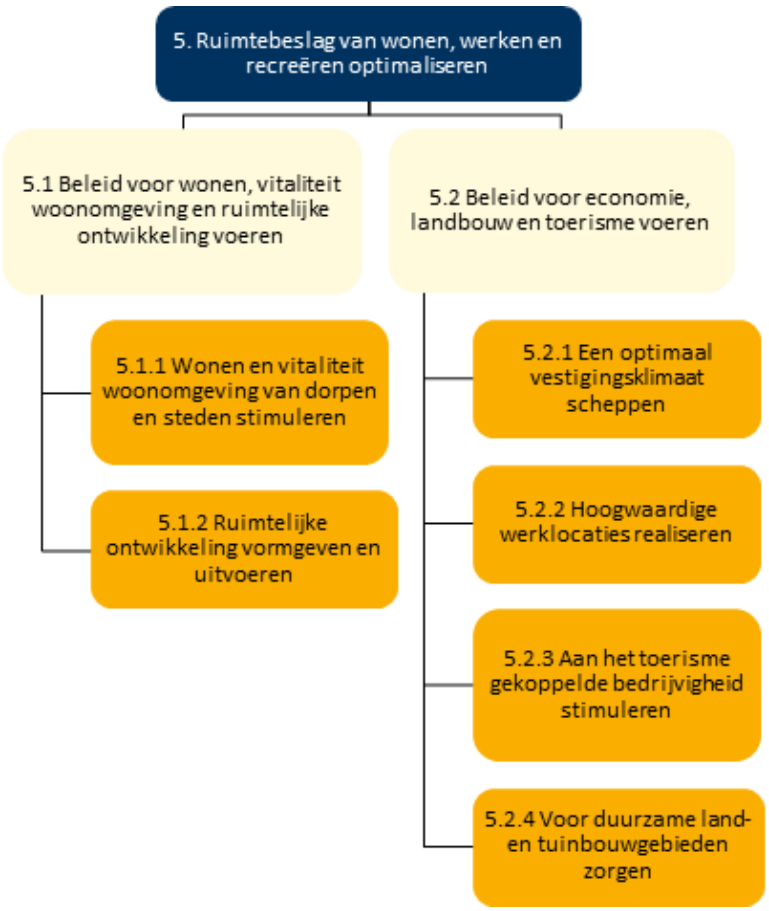
	wordt een kasraming opgenomen (lasten verhoogd, € 584.000, neutraal, reserve Werkgelegenheid en economie). Voor subsidieverlening aan Energy Valley voor verkenning kansen LNG en Bio-LNG (dossier Groen Gas) wordt een (kas)raming opgenomen (lasten verhoogd, € 70.000, neutraal, reserve TWIN-H). Voor subsidieverlening aan Danvos, project creëren raffinage capaciteit zeewier wordt een (kas)raming opgenomen (lasten verhoogd, € 35.000, neutraal, reserve TWIN-H). Voor subsidieverlening aan het project biomassavergasser Milena Olga Esme wordt een kasraming opgenomen (lasten verhoogd, € 500.000, neutraal, reserve EXIN-H). Voor subsidieverlening op grond van de Uvr Zonnestroom maatschappelijk vastgoed Noord-Holland wordt een kasraming opgenomen (lasten verhoogd, € 450.000, neutraal, reserve EXIN-H). Voor subsidieverlening aan het project onderzoekscentrum biomassavergassing InVesta wordt een kasraming opgenomen (lasten verhoogd, € 960.000, neuutraal, reserve TWIN-H). Voor het project Spuistroom Nieuwe Afsluitdijk wordt een (kas)raming opgenomen (lasten verhoogd, € 200.000, neutraal, reserve Actieprogramma 2010). Voor het project Biomassateelt op Zee wordt een (kas)raming opgenomen (lasten verhoogd, € 300.000, neutraal, reserve TWIN-H). De raming voor subsidies uit Reserve Werkgelegenheid en economie is geactualiseerd (lasten verhoogd, € 227.000, neutraal).
Baten	Voor het project ESCOSC wordt een Europese subsidie ontvangen (baten verhoogd, € 45.000, neutraal).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

Programma 5 Ruimte

Maatschappelijk doel

Ruimtebeslag van wonen, werken en recreëren optimaliseren.

Doelenboom



Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 5		Ruimte						
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	17.947	19.378	-1.180	18.198	-6	18.463	18.888	17.905
Directe lasten	4.799	14.058	2.767	16.825	20	8.993	9.010	8.853
Kapitaallasten	13.990	1.203	-313	890	-26	1.171	1.144	1.121
Overdrachten	14.275	32.354	-3.541	28.813	-11	5.637	2.425	1.025
Subtotaal Lasten	51.010	66.993	-2.267	64.726	-3	34.264	31.467	28.904
Baten	-29.796	-35.999	841	-35.158	-2	-13.972	-13.245	-12.822
Saldo van baten en lasten	21.214	30.994	-1.426	29.568	-5	20.292	18.222	16.082
Storting reserves	34.897	7.408	-227	7.181	-3	9.676	5.215	8.980
Onttrekking reserves	-11.649	-9.468	2.112	-7.356	-22	-2.478	-1.478	-978
Resultaat	44.462	28.934	459	29.393	2	27.490	21.959	24.084

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	Het totale bedrag voor de apparaatskosten is gewijzigd. Deze wijzigingen staan toegelicht bij Operationeel Doel 8.1.1. De totale apparaatskosten worden toegerekend over de verschillende programma's op basis van de geraamde inzet van personeel. Deze raming voor 2016 is in het kader van de zomernota geactualiseerd. Zowel de wijzigingen in de totale omvang van de apparaatskosten als de wijzigingen in de 'inzet'-ramingen leiden tot een gewijzigde toerekening van apparaatskosten.
Directe lasten	OD 5.1.2 Bodemvervuiling voormalig Provinciaal Ziekenhuis te Castricum (lasten verhoogd, € 1,4 miljoen, nadelig). OD 5.1.2 Kaderbrief 2017 (§ 5.2, regel Q). De Omgevingswet treedt naar verwachting vanaf 2019 in werking. De wet verplicht de provincie tot het opstellen van een omgevingsvisie. In het Coalitieakkoord is aangegeven dat wij deze bestuursperiode onze Omgevingsvisie opstellen. Voor de periode van 2016 tot en met 2018zijn € 1.065.000 proceskosten geraamd. Hiervan heeft € 300.000 betrekking op 2016 (lasten verhoogd € 300.000 nadelig). OD 5.1.2 Bijstelling van lasten onroerend goed op basis van recente ontwikkelingen (lasten verhoogd, € 224.000, nadelig): ▪ Bijraming voor diverse vastgoedzaken: Groenonderhoud, onderhoud 2 huurwoningen, beheer overige gronden en

	onderhoud CV ketels, Taxatie Harger en Pettemerpolder totaal € 200.000; ▪ Kassengebied bijraming kosten SDAC € 130.000. Hier staan extra baten tegenover (zie toelichting onder Baten); ▪ Juridische kosten Pels Rijcken bijraming inzake procedure Distriport € 83.000; ▪ Bijraming Wieringerrandmeer voor verkoopkosten en voor onderhoudskosten calamiteiten € 50.000; ▪ Aframing voor BBL & Paso gronden op basis van realisaties in het 1e beheerjaar (2015) en verplichtingen in 2e beheerjaar (2016) € 175.000; ▪ Aframing budget Mercurius omdat het pand in 2015 is verkocht € 50.000; ▪ Diverse kleine bij- en aframingen, per saldo een aframing van € 14.000. OD 5.2.4 Kaderbrief 2017 (§ 5.4, regel AD) Voor de transitie van de IJsselmeervisserij zijn extra middelen geraamd. Hiermee geven we invulling aan het collegeprogramma waarin over de IJsselmeervisserij wordt gesproken (lasten verhoogd, € 113.000 nadelig).
Kapitaallasten	
Overdrachten	
Baten	OD 5.1.2 Bijstelling inkomsten uit pacht en verhuur onroerend goed (baten verhoogd, € 1,17 miljoen, voordelig) op basis van de huidige verhuur en pachtovereenkomsten: ▪ BBL en PASO gronden € 634.000; ▪ Kassengebied inzake het SADC € 123.000; ▪ door externe factor is de planning van verkoop van gronden Crailo bijgesteld waardoor de inkomsten uit verhuur doorloopt € 341.000; ▪ Noodopvang vluchtelingen op Crailo-Zuid € 61.000; ▪ Diverse bijstellingen op grond van de pacht en verhuurovereenkomst € 11.000. OD 5.1.2 Verkoop onroerend goed (baten verhoogd, € 773.000, voordelig): ▪ Het Nieuwe Werk Den Helder € 375.000; ▪ Gemeente Heerhugowaard € 170.000; ▪ Dwanghaven Hassebas € 110.000; ▪ Jachthaven Naarden € 60.000; ▪ Diverse kleine verkopen € 18.000. OD 5.2.1 Kaderbrief (§ 5.1, regel G). Een deel van de dividendopbrengst van Alliander verschuift voor een bedrag van € 4 miljoen van 2016 naar 2017. Dit heeft te maken met de verkoop van een deelneming van Alliander, genaamd Endinet waarvoor het

	dividend in 2017 in plaats van 2016 wordt ontvangen (baten verlaagd, € 4 miljoen nadelig).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	OD 5.1.2 De reserve Tijdelijk Beheer gronden wordt conform het instellingsbesluit en de voordracht 23-2016 Nota grondbeleid afgesloten op 31 december 2016. De resterende middelen vallen vrij in de algemene middelen (onttrekking reserves verhoogd, € 561.000, voordelig) opgebouwd als volgt: ▪ resterende middelen voor beheer & onderhoud en gederfde rentelasten Crailo € 359.000; ▪ resterende middelen exploitatie saldo BBl-gronden € 202.000.

5.1 beleidsdoel

Beleid voor wonen, vitaliteit woonomgeving en ruimtelijke ontwikkeling voeren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

5.1.1 operationeel doel

Wonen en vitaliteit woonomgeving van dorpen en steden stimuleren

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 5.1.1	Wonen en vitaliteit woonomgeving van dorpen en steden stimuleren							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	6.301	7.685	-658	7.027	-9	7.367	7.477	7.087
Directe lasten	176	238	0	238	0	215	211	15
Kapitaallasten	0	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	5.474	1.927	200	2.127	10	1.593	900	0
Subtotaal Lasten	11.951	9.850	-458	9.392	-5	9.175	8.588	7.102
Baten	-2.335	-1.027	-200	-1.227	19	-693	0	0
Saldo van lasten en baten	9.617	8.823	-658	8.165	-7	8.482	8.588	7.102
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	-1.013	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	8.604	8.823	-658	8.165	-7	8.482	8.588	7.102

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	
Kapitaallasten	
Overdrachten	Ten behoeve van in 2016 te verlenen ISV-subsidies is de raming voor Stedelijke vernieuwing aangepast (lasten uit rijksmiddelen OV verhoogd, € 200.000, neutraal).
Baten	De onttrekking aan de balanspost wordt aangepast aan de gewijzigde raming voor de overdrachten (baten uit rijksmiddelen verhoogd, € 200.000, neutraal).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

5.1.2 operationeel doel

Ruimtelijke ontwikkeling vormgeven en uitvoeren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
5.1.2.02 Stimuleren ruimtelijke kwaliteit	- Door de ARO over ruimtelijke kwaliteit bij voorontwerpplannen met impact in landelijk gebied geadviseerd. - Door de PARK over ruimtelijke kwaliteit in provinciale en regionale opgaven geadviseerd. - Met één 'assist' van de TFR kennis- en procesondersteuning aan een gemeente bij een complexe binnenstedelijke ontwikkeling geboden.	- Door de ARO over ruimtelijke kwaliteit bij voorontwerpplannen met impact in landelijk gebied geadviseerd. - Door de PARK over ruimtelijke kwaliteit in provinciale en regionale opgaven geadviseerd. - Met één 'assist' van de TFR kennis- en procesondersteuning aan een gemeente bij een complexe binnenstedelijke ontwikkeling geboden.
5.1.2.03 Uitvoeren thematische ruimtelijke programma's en projecten	- Bijdrage aan de ontwikkeling van een aantal OV-knooppunten geleverd. - Monitor OV-knooppunten opgesteld. - Congres OV-knooppunten georganiseerd. - De resultaten van de uitgevoerde verkenning naar de ruimtelijke-economische effecten van energietransitie in diverse ruimtelijke kaders vertaald. - Bijeenkomsten over energietransitie georganiseerd.	- Bijdrage aan de ontwikkeling van een aantal OV-knooppunten geleverd. - Monitor OV-knooppunten opgesteld. - Congres OV-knooppunten georganiseerd. - De resultaten van de uitgevoerde verkenning naar de ruimtelijke-economische effecten van energietransitie in diverse ruimtelijke kaders vertaald. - Bijeenkomsten over energietransitie georganiseerd.
5.1.2.04 Uitvoeren gebiedsgerichte ruimtelijke programma's en projecten	- Ter realisatie van de Provinciale belangen in de Structuurvisie 2040 wordt een aantal ruimtelijke programma's en projecten voorbereid, danwel uitgevoerd, zoals: Bloemendalerpolder, Crailo, De Kop Werkt!, Uitvoeringsprogramma Haarlemmermeer-West, Noordzeekanaalgebied en Nieuwe Strandwal. - Secretariaat voor de MRA uitgevoerd. - Ruimtelijke-economische agenda voor de MRA opgesteld. - In de Omgevingsraad Schiphol afspraken over de ontwikkeling van Schiphol en de leefbaarheid in de Schipholregio gemaakt.	- Ter realisatie van de Provinciale belangen in de Structuurvisie 2040 wordt een aantal ruimtelijke programma's en projecten voorbereid, danwel uitgevoerd, zoals: Bloemendalerpolder, Crailo, De Kop Werkt!, Uitvoeringsprogramma Haarlemmermeer-West, Noordzeekanaalgebied en Nieuwe Strandwal. - Secretariaat voor de MRA uitgevoerd. - Ruimtelijke-economische agenda voor de MRA opgesteld. - In de Omgevingsraad Schiphol afspraken over de ontwikkeling van Schiphol en de leefbaarheid in de Schipholregio gemaakt.

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten:

5.1.2.02 Jaarverslag ARO

5.1.2.02 Eindrapport TFR Galgeriet Monnickendam

5.1.2.04 MRA Agenda

5.1.2.04 Brief Wonen en vliegen in de regio Schiphol

5.1.2.04 Ontwerpwijziging PRV

5.1.2.04 Noorzeekanaalgebied

5.1.2.04 Bloemendalerpolder

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten:

5.1.2.03 Wijziging Provinciale Ruimtelijke Verordening

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen:

PRV: Provinciale Ruimtelijke Verordening
Bro: Besluit ruimtelijke ordening
Barro: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
ARO: Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling
PARK: Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit
TFR: Task Force Ruimte
MRA: Metropoolregio Amsterdam
NZKG: Noordzeekanaalgebied
SMASH: Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer
SHIP: Sluis en Haven Informatiepunt

Extra informatie voor kaderstelling of controle:

5.1.2.02
- In mei 2016 is het digitale jaarverslag 2015 van de ARO uitgebracht. Hierin is te lezen, te horen en te zien op welke manier de ARO in 2015 in praktijk heeft geadviseerd.
- Een ‘assist’ van de TFR is uitgevoerd voor de gemeente Waterland. De assist bestaat uit een strategisch advies over de wijze waarop de gemeente de (her)ontwikkeling van het verouderde bedrijventerrein Galgeriet in Monnickendam kan stimuleren. Het eindrapport is in mei 2016 opgeleverd.

5.1.2.03
- Als vervolg op de verkenning naar de ruimtelijke potenties van duurzame energie zijn ruimtelijk-economische toekomstperspectieven opgesteld. Deze toekomstperspectieven in combinatie met de Beleidsagenda Energietransitie, het klimaatinitiatief en motie M18/23052016 moet leiden tot een routekaart richting 2050.
- Voor het opstellen van ruimtelijke spelregels voor zon zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd met gemeenten, deskundigen, maatschappelijke organisaties en overige stakeholders. De ontwerp ruimtelijke spelregels voor zon in het landelijk gebied zijn op 8 maart vastgesteld door GS en ter oordeelsvorming voorgelegd aan de Commissie RWW van 21 maart. De Commissie RWW heeft positief geadviseerd om ruimtelijke spelregels ter inzage te leggen. Van 1 april tot en met 12 mei hebben de ruimtelijke spelregels ter inzage gelegen. De ruimtelijke spelregels voor zon in het landelijk gebied inclusief de Nota van Beantwoording zijn op 31 mei vastgesteld door GS en op 27 juni door PS.

5.1.2.04
- De Kop Werkt!: De vier gemeenten in De Kop hebben aan de hand van vier zelf geformuleerde

Bestuursopdrachten een ambitie en uitvoeringsprogramma opgesteld. Het uitvoeringsprogramma is in mei 2016 door de vier afzonderlijke gemeenteraden goedgekeurd, inclusief de toezegging van een uitvoeringsbudget van 15 miljoen euro. De regio heeft de provincie benaderd met het verzoek om te participeren in het uitvoeringsprogramma De Kop Werkt!, wat de samenwerking van De Kop met de provincie een nieuwe impuls zal geven. Er is eenzelfde bijdrage van 15 miljoen euro van de provincie gevraagd.
- Noordzeekanaalgebied: de partners in het Bestuursplatform hebben gezamenlijk het initiatief genomen voor het realiseren van een Sluis Haven Informatiepunt (SHIP). In februari heeft PS besloten dat zij mits de andere partijen financieel bijdragen de verantwoordelijkheid neemt voor de realisatie van het SHIP. Tevens werken de partijen in 2016 een gezamenlijk duurzaamheidsprogramma uit en er wordt een grootschalig leefbaarheidsonderzoek in het NZKG gehouden.
- In februari 2016 is de Ruimtelijke-economische Actie-Agenda 2016-2020 Metropoolregio Amsterdam vastgesteld door de MRA partners.
- Schiphol:Afspraken met het Rijk over SMASH Wonen-vliegen worden voorbereid.
- Wijziging Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) in relatie tot Wonen - Vliegen zijn in GS vastgesteld.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 5.1.2	Ruimtelijke ontwikkeling vormgeven en uitvoeren							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	7.171	6.530	-388	6.142	-6	6.286	6.382	6.050
Directe lasten	3.097	8.024	1.986	10.010	25	4.837	4.423	4.423
Kapitaallasten	13.122	304	-304	0	-100	268	241	218
Overdrachten	1.932	18.287	0	18.287	0	9	9	9
Subtotaal Lasten	25.322	33.145	1.294	34.439	4	11.400	11.055	10.700
Baten	-11.277	-25.198	-1.903	-27.101	8	-7.505	-7.471	-7.048
Saldo van lasten en baten	14.045	7.947	-609	7.338	-8	3.895	3.584	3.652
Storting reserves	0	1.000	0	1.000	0	500	0	0
Onttrekking reserves	-714	-628	-571	-1.199	91	-78	-78	-78
Resultaat	13.331	8.319	-1.180	7.139	-14	4.317	3.506	3.574

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	OD 5.1.2 Kaderbrief 2017 (§ 5.2, regel Q). De Omgevingswet treedt naar verwachting vanaf 2019 in werking. De wet verplicht de provincie tot het opstellen van een omgevingsvisie. In het Coalitieakkoord is aangegeven dat wij deze bestuursperiode onze Omgevingsvisie opstellen. Voor de periode van 2016 tot en met 2018 zijn € 1.065.000 proceskosten geraamd. Hiervan heeft € 300.000 betrekking op 2016 (lasten verhoogd € 300.000 nadelig). De provincie blijkt aansprakelijk te zijn voor een deel van de bodem verontreiniging bij het voormalige provinciaal ziekenhuis te Castricum (lasten verhoogd, € 1,4 miljoen, nadelig). Bijstelling van lasten onroerend goed op basis van recente ontwikkelingen (lasten verhoogd, € 224.000, nadelig): • Bijraming voor diverse onvoorziene beheer-, onderhoud en taxatiewerkzaamheden, totaal € 200.000; • De opdracht aan SADC die in 2015 is gegeven voor planontwikkeling loopt in 2016 door. Bijraming kassengebied van € 130.000. Hier staan extra baten uit reserveringsvergoeding van € 100.000 tegenover, zie toelichting onder Baten; • Juridische kosten inzake procedure Distriport € 83.000; • Bijraming verkoop- en kosten onderhoudskosten Wieringerrandmeer € 50.000; • Aframing beheerkosten BBL & Paso gronden op basis van realisaties in het 1e beheerjaar (2015) en verplichtingen in 2e beheerjaar (2016) € 175.000; • Aframing budget Mercurius omdat het pand in 2015 is verkocht € 50.000; • Diverse kleine bij- en aframingen, per saldo een aframing van € 14.000. Sloopkosten Crailo met dekking uit de reserve Beheer tijdelijke gronden (lasten verhoogd, € 150.000, neutraal).
Kapitaallasten	De kapitaallasten zijn afgeraamd met € 304.000. Dit betreft de neerwaartse bijstelling van de rentelasten naar nihil. Het renteresultaat wordt hiermee eveneens neerwaarts bijgesteld (rentelasten verlaag, € 304.000, neutraal).
Overdrachten	
Baten	Bijstelling inkomsten uit pacht en verhuur onroerend goed (baten verhoogd, € 1,17 miljoen, voordelig) op basis van de huidige verhuur en pachtovereenkomsten: • BBL en PASO gronden € 634.000; • Niet voorziene huurinkomsten Crailo (Veiligheidsregio en noodopvang vluchtelingen) € 402.000; • Kassengebied reserveringsvergoeding € 100.000; • Diverse bijstellingen op grond van de pacht en

	verhuurovereenkomst € 34.000. Verkoop onroerend goed (baten verhoogd, € 733.000, voordelig): • Het Nieuwe Werk Den Helder; • Gemeente Heerhugowaard; • Dwanghaven Hassebas; • Jachthaven Naarden en • Diverse kleine verkopen.
Storting reserves	
Onttrekking reserves	De reserve Tijdelijk Beheer gronden wordt conform het instellingsbesluit en de voordracht 23-2016 Nota grondbeleid afgesloten op 31 december 2016. De resterende middelen vallen vrij in de algemene middelen (baten verhoogd, € 561.000, voordelig) opgebouwd als volgt: • resterende middelen voor beheer & onderhoud en gederfde rentelasten Crailo € 359.000; • resterende middelen exploitatie saldo BBl-gronden € 202.000.

5.2 beleidsdoel

Beleid voor economie, landbouw en toerisme voeren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

5.2.1 operationeel doel

Een optimaal vestigingsklimaat scheppen

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 5.2.1	Een optimaal vestigingsklimaat scheppen							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	1.425	1.823	-220	1.603	-12	1.758	1.770	1.679
Directe lasten	718	4.637	666	5.303	14	2.670	3.105	3.144
Kapitaallasten	864	899	-9	890	-1	903	903	903
Overdrachten	4.705	2.669	-264	2.405	-10	1.519	0	0
Subtotaal Lasten	7.711	10.028	173	10.201	2	6.850	5.778	5.726
Baten	-15.973	-9.749	3.034	-6.715	-31	-5.749	-5.749	-5.749
Saldo van lasten en baten	-8.262	279	3.207	3.486	1.149	1.101	29	-23
Storting reserves	16.647	3.571	-227	3.344	-6	3.064	322	2.929
Onttrekking reserves	-4.245	0	-1.184	-1.184	0	0	0	0
Resultaat	4.140	3.850	1.796	5.646	47	4.165	351	2.905

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	Herverdeling budget Arbeidsmarkt. Het budget voor Arbeidsmarkt is beschikbaar gesteld bij het Coalitieakkoord, de verdeling over de verschillende jaren laten we nu aansluiten op de Uitvoeringsagenda Arbeidsmarkt 2016-2019. Verdeling over de jaren is grotendeels budgetneutraal, we gaan nu weer uit van afgeronde bedragen waardoor er een bedrag van € 2.513 terug kan vloeien naar de algemene middelen (lasten verlaagd, € 300.000, neutraal). Koopstromenonderzoek, samen met de provincies Utrecht en Zuid-Holland, Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zal er een koopstromenonderzoek uitgevoerd worden. Omdat provincie Noord-Holland de opdrachtverstrekker is worden de middelen hiervoor toegevoegd aan het budget voor Regionale Economie (lasten verhoogd, € 466.000, neutraal). Bijdrage voor het Sluis en Haven Informatiepunt (SHIP). Voor de voorbereidingskosten voor het SHIP is inmiddels € 500.000 ontvangen (lasten verhoogd, € 500.000, neutraal).

Kapitaallasten	
Overdrachten	Vorig jaar is het subsidiebedrag voor Ontwikkelingsbedrijf NHN verhoogd met het BTW bedrag zodat de subsidie inclusief BTW verstrekt zou kunnen worden en de BTW middels doorschuif BTW weer terug zou komen bij PNH. Inmiddels blijkt dat de BTW rechtstreeks gecompenseerd wordt en is deze verhoging niet meer nodig (lasten verlaagd, € 264.000, neutraal).
Baten	Kaderbrief (§ 5.1, regel G) Een deel van de dividendopbrengst van Alliander verschuift voor een bedrag van € 4 miljoen van 2016 naar 2017. Dit heeft te maken met de verkoop van een deelneming van Alliander, genaamd Endinet waarvoor het dividend in 2017 in plaats van 2016 wordt ontvangen (baten verlaagd, € 4 miljoen nadelig). Koopstromenonderzoek, bijdrage van de provincies Utrecht en Zuid-Holland, Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (baten verhoogd, € 466.000, neutraal). Bijdrage voor het Sluis en Haven Informatiepunt (SHIP). Voor de voorbereidingskosten voor het SHIP is inmiddels € 500.000 ontvangen (baten verhoogd, € 500.000, neutraal).
Storting reserves	Betreft een verlaging van de storting in de Reserve Werkgelegenheid en economie die wordt aangepast aan de gewijzigde raming voor de overdrachten (storting in de Reserve Werkgelegenheid en economie verlaagd, € 227.000, neutraal).
Onttrekking reserves	Voor subsidieverlening op grond van de UvR Duurzaam Renoveren wordt een onttrekking gedaan aan de reserve (onttrekking aan reserve verhoogd, € 584.000, neutraal, reserve Werkgelegenheid en economie). Betreft onttrekking aan Reserve Werkgelegenheid en economie die wordt aangepast aan de gewijzigde raming voor de overdrachten (onttrekking uit Reserve Werkgelegenheid en economie verhoogd, € 300.000, neutraal).

5.2.2 operationeel doel

Hoogwaardige werklocaties realiseren

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 5.2.2 Hoogwaardige werklocaties realiseren

Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	1.739	1.790	172	1.962	10	1.614	1.753	1.661
Directe lasten	388	388	0	388	0	388	388	388
Kapitaallasten	0	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	772	4.740	0	4.740	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	2.898	6.918	172	7.090	2	2.002	2.141	2.049
Baten	-25	-25	0	-25	0	-25	-25	-25
Saldo van lasten en baten	2.874	6.893	172	7.065	2	1.977	2.116	2.024
Storting reserves	4.840	0	0	0	0	3.500	3.500	3.500
Onttrekking reserves	-3.610	-4.740	0	-4.740	0	0	0	0
Resultaat	4.104	2.153	172	2.325	8	5.477	5.616	5.524

5.2.3 operationeel doel

Aan het toerisme gekoppelde bedrijvigheid stimuleren

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 5.2.3	Aan het toerisme gekoppelde bedrijvigheid stimuleren							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	394	460	-21	439	-5	479	447	424
Directe lasten	271	401	0	401	0	0	0	0
Overdrachten	226	0	300	300	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	890	861	279	1.140	32	479	447	424
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	890	861	279	1.140	32	479	447	424
Storting reserves	3.609	2.837	0	2.837	0	2.612	1.393	2.552
Onttrekking reserves	-2.066	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	2.433	3.698	279	3.977	8	3.091	1.840	2.976

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	
Kapitaallasten	
Overdrachten	De raming voor subsidies uit Reserve Werkgelegenheid en economie is geactualiseerd (lasten verhoogd, € 300.000, neutraal).
Baten	
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

Voor duurzame land- en tuinbouwgebieden zorgen

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 5.2.4	Voor duurzame land- en tuinbouwgebieden zorgen							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	918	1.090	-65	1.025	-6	959	1.059	1.004
Directe lasten	150	370	115	485	31	883	883	883
Kapitaallasten	4	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	1.167	4.731	-3.777	954	-80	2.516	1.516	1.016
Subtotaal Lasten	2.238	6.191	-3.727	2.464	-60	4.358	3.458	2.903
Baten	-186	0	-90	-90	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	2.051	6.191	-3.817	2.374	-62	4.358	3.458	2.903
Storting reserves	9.800	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	-4.100	3.867	-233	-94	-2.400	-1.400	-900
Resultaat	11.851	2.091	50	2.141	2	1.958	2.058	2.003

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	Kaderbrief 2017 (§ 5.4, regel AD) Voor de transitie van de IJsselmeervisserij zijn extra middelen geraamd. Hiermee geven we invulling aan het collegeprogramma waarin over de IJsselmeervisserij wordt gesproken. (lasten verhoogd € 113.000, nadelig). De overige mutaties betreffen diverse bij- en aframingen elk kleiner dan € 100.000.
Kapitaallasten	
Overdrachten	Een deel van de ontvangen rijksbijdrage voor Duurzaam Door wordt ingezet voor subsidieverlening aan de Stichting Greenport (lasten verhoogd, € 47.000, neutraal). Een deel van de ontvangen rijksbijdrage voor Duurzaam Door wordt ingezet voor subsidieverlening aan LTO (lasten verhoogd,

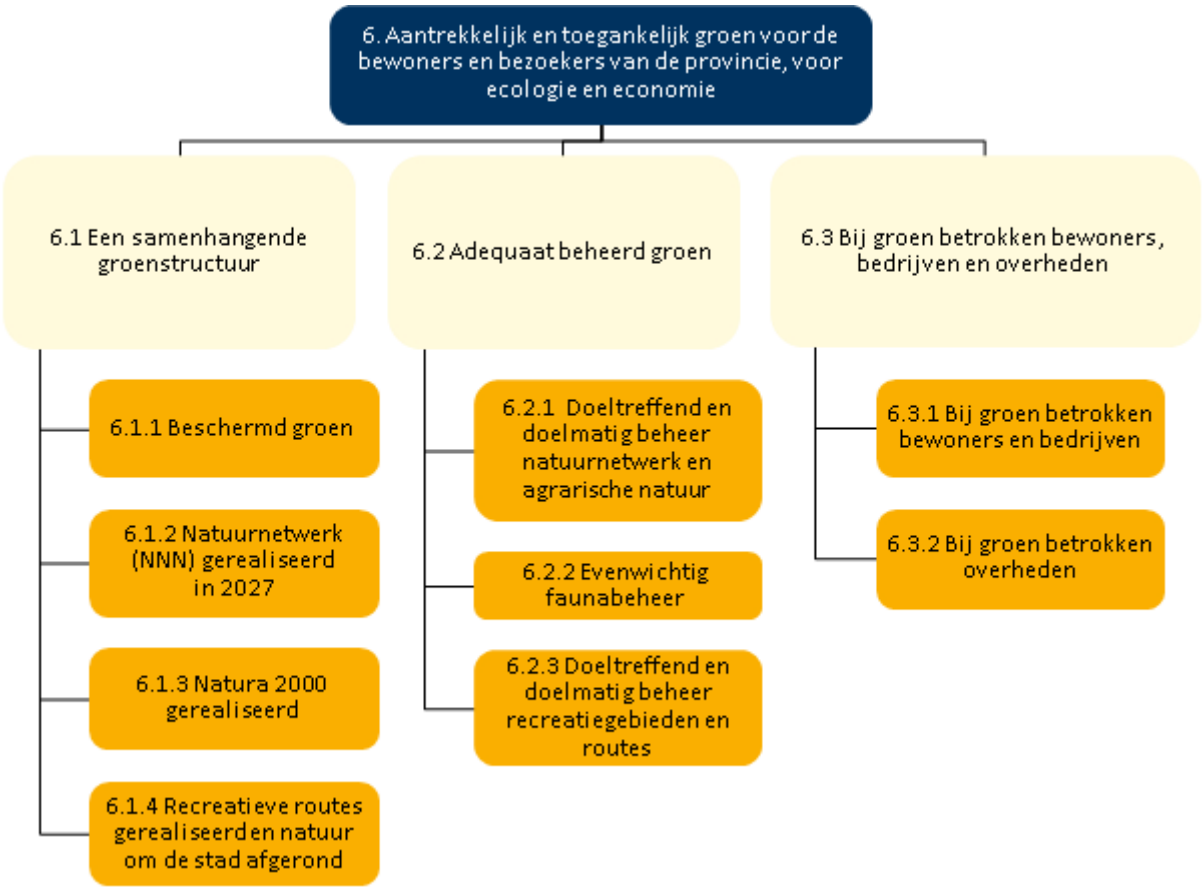
	€ 43.000, neutraal). De kasraming voor de reserve Europese projecten Landbouwsubsidies wordt aangepast. Deze nieuwe kasraming heeft nu betrekking op een betaling op POP3-projecten voor jonge landbouwers, Stivas en LEADER. De aanpassing is nodig door vertraging van het POP3 waardoor de door RVO in 2016 voorgeschoten subsidiebetalingen naar verwachting pas in 2017 worden gedeclareerd. Hiernaast zullen ook de uitvoeringskosten van RVO over 2016 pas in 2017 gedeclareerd worden (lasten reserve Europese projecten Landbouwsubsidies verlaagd, € 3,867 miljoen, neutraal).
Baten	De voor Duurzaam Door ontvangen rijksbijdrage wordt in de begroting opgenomen (baten verhoogd, € 47.000, neutraal). De voor Duurzaam Door ontvangen rijksbijdrage wordt in de begroting opgenomen (baten verhoogd, € 43.000, neutraal).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	De kasraming voor de reserve Europese projecten Landbouwsubsidies wordt aangepast (onttrekking uit de reserve Europese projecten Landbouwsubsidies verlaagd, € 3.867.000, neutraal).

Programma 6 Groen

Maatschappelijk doel

Aantrekkelijk en toegankelijk groen voor de bewoners en bezoekers van de provincie, voor ecologie en economie.

Doelenboom



Leeswijzer

Met ingang van de begroting 2016 is als gevolg van de Motie 53/2014 'Natuur is Kapitaal' het begrotingsprogramma Groen losgekoppeld van Programma Ruimte en als een apart programma in de Begroting 2016 opgenomen.

Bij de zomernota wordt op programma- en beleidsdoelniveau een toelichting gegeven op de voortgang van de budgetten. Tevens worden op beleidsdoelniveau ook de prestatie-indicatoren weergegeven als begroot en bijgesteld met een toelichting op de wijzigingen.

Wat mag het kosten?

Budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 6 Groen	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties Zomer-nota	Begroot 2016 na Zomer-nota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Lasten uit algemene middelen	40.977	45.933	5.496	51.429	12	45.880	37.253	37.063
6.1 Een samenhangende groenstructuur	11.507	10.081	2.395	12.476	24	8.988	9.259	9.204
6.2 Adequaat beheerd groen	27.620	34.281	1.262	35.543	4	35.453	26.522	26.389
6.3 Bij groen betrokken bewoners en bedrijven en overheden	1.850	1.571	1.839	3.410	117	1.439	1.472	1.470
Lasten gedekt uit reserves, details zie 6.1 en 6.2	12.103	72.824	-18.667	54.157	-26	21.090	14.789	5.936
Totaal Lasten	**53.080**	**118.757**	**-13.171**	**105.586**	**-11**	**66.970**	**52.042**	**42.999**
Totaal Baten	**-4.554**	**-12.519**	**7.326**	**-5.193**	**-59**	**-15.522**	**-7.451**	**-4.719**
Saldo van baten en lasten	**48.526**	**106.238**	**-5.845**	**100.393**	**-6**	**51.448**	**44.591**	**38.280**

Stortingen in reserves	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties Zomer-nota 2016	Begroot 2016 na Zomer-nota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Reserve Groen	16.262	15.197	59	15.256	-	17.987	19.407	20.767
Reserve Groene Uitweg	3.075	0	669	669	-		0	0
Reserve Cofinanciering Waddenzee	1.500	1.000		1.000	-	1.000	1.000	1.000

Toelichting op de budgettabel

Lasten gedekt uit reserves

Alle reserves worden geprogrammeerd via het concept Provinciale Meerjarenprogramma Groen 2017-2021. De mutaties bij de Zomernota 2016 hebben betrekking op dit concept PMG.

Baten

- Voor het gebiedsprogramma Laag Holland zijn de baten verhoogd door het bedrag dat op de balans staat weer toe te voegen (baten verhoogd, € 823.000, neutraal).
- De jaarlijks te ontvangen bijdrage van de Waterschappen wordt bepaald door de in het desbetreffende jaar door de collectieven ingediende aanvragen, inmiddels is bekend wat de in 2016 van de Waterschappen te ontvangen bijdrage is (baten verlaagd, € 191.000, neutraal).
- Bij de Zomernota 2016 wordt een deel van de ontvangen rijksbijdrage voor Duurzaam Door aan Programma Groen toegevoegd (baten verhoogd, € 327.000, neutraal).
- De bijdragen van derden die in de reserve Groen en reserve Groene Uitweg gestort worden zijn ook bij de te ontvangen baten geraamd (baten verhoogd, € 1 miljoen, neutraal).
- Tegenover de verplichtingen uit de ILG-periode (2007-2012) staat een balanspost vooruit ontvangen Rijksbijdrage ILG-middelen. Hierin zitten de baten voor de resterende FES-projecten (Fonds Economische Structuurversterking) die nog uitgevoerd moeten worden. Bij de Zomernota 2016 wordt dit bedrag geactualiseerd (baten verhoogd, € 1,5 miljoen, neutraal).
- De subsidies Groene Uitweg komen in 2016 nog geheel ten laste van de reserve Groene Uitweg in plaats van de BDU middelen (baten van de balanspost BDU Groene Uitweg verlaagd, € 10,8 miljoen, neutraal).

Stortingen in reserves

De storting in de reserve Groen wordt gewijzigd. Er worden bijdragen verwacht van derden voor monitoring Natuurbrug Laarderhoogt en voor de projecten Holendrechterpolder en Waalenburg. Hiernaast zal voor natuurinrichting van de oeverdijk binnen het project dijkversterking Markermeerdijken € 500.000 onttrokken worden aan de reserve Groen en gestort worden in de reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen. Bij de meicirculaire hebben we een bijdrage van het Rijk ontvangen voor hydrologische maatregelen (storting in de reserve Groen verhoogd, € 59.000, neutraal).

In de reserve Groene Uitweg wordt een bijdrage van de provincie Utrecht gestort voor het project fietsbrug Nigtevecht (storting in de reserve Groene Uitweg verhoogd, € 669.000, neutraal).

6.1 Beleidsdoel

Een samenhangende groenstructuur

Wat gaan we daarvoor doen?

Tabel Prestatie-indicatoren Begroting 2016

Taak	Output	Nulmeting	B2016	B2017	B2018	B2019
6.1.1 Bescherming van groen via uitvoering van de groene wetten *)	Vergunningen en ontheffingen NB-wet en FF-wet binnen gestelde termijnen afgehandeld	92% (2015)	92%	92%	92%	92%
6.1.2 a. Verwerving/ functiewijziging natuurnetwerk	Uitbreiding NNN gerealiseerd	Restant-opgave: 4.700 ha	250	250	250	250
6.1.2 b. Inrichting	Inrichting NNN gerealiseerd	Restant-	250	250	250	250

natuurnetwerk		opgave: 6.100 ha				
6.1.3 Verbeter-maatregelen Natura 2000 gebieden treffen	Natura 2000 maatregelen getroffen	Opgave 1e beheer-periode 4.020 ha	670	670	670	670
6.1.4 Aanleg recreatieve routes	Recr. verbindingen aangelegd en/of bewegwijzerd	Restant-opgave: 1.370 km	370	330	330	330

*) Voor de prestatie-indicator voor handhaving en vergunningverlening wordt aangesloten op de basisnorm kwaliteit zoals opgenomen in de dienstverleningsovereenkomsten met de omgevingsdiensten. Voorlopig is uitgegaan dat we 92% van de vergunningverlening binnen de gestelde termijnen afhandelen.

Tabel Prestatie-indicatoren Zomernota 2016 (Geel is gewijzigd bij zomernota)

Taak	Output	Nulmeting	B2016	B2017	B2018	B2019
6.1.1 Bescherming van groen via uitvoering van de groene wetten *)	Beheerplannen Natura 2000 (in totaal 19) vastgesteld		2	15	2	
6.1.2 a. Verwerving/ functiewijziging natuurnetwerk	Uitbreiding NNN gerealiseerd	Restant-opgave: 4.700 ha	250	250	250	250
6.1.2 b. Inrichting natuurnetwerk	Inrichting NNN gerealiseerd	Restant-opgave: 6.100 ha	250	250	250	250
6.1.3 Verbeter-maatregelen Natura 2000 gebieden treffen	Natura 2000 maatregelen getroffen	Opgave 1e beheer-periode 4.020 ha	20%	20%	20%	20%
6.1.4 Aanleg recreatieve routes	Recr. verbindingen aangelegd en/of bewegwijzerd	Restant-opgave: 1.370 km	370	330	330	330

Toelichting op de wijzigingen

De output onder 6.1.1 'Bescherming van groen via uitvoering van de groene wetten' is gewijzigd van 'Vergunningen en ontheffingen NB-wet en FFwet binnen gestelde termijnen afgehandeld' naar 'Vastgestelde beheerplannen Natura 2000 (in totaal 19)', omdat deze indicator meer zegt over onze beleidsmatige inspanningen.

De output onder 6.1.3 'Verbeter-maatregelen Natura 2000 gebieden treffen' is gewijzigd van absolute aantallen in percentages. Hiermee brengen we deze indicator in lijn met landelijk gehanteerde indicatoren.

Wat mag het kosten?

Meerjarenraming lasten (x 1.000 euro)

6.1 Een samenhangende groenstructuur	Rekening 2015	Begroting 2016	Mutatie Zomernota 2016	Begroot 2016 na Zomernota	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
Lasten uit algemene middelen	**11.507**	**10.081**	**2.395**	**12.476**	**8.988**	**9.259**	**9.204**
a. NB wet en Flora- en Fauna wet (handhaving, vergunningverlening)	76	23		23	0	0	0
b. Realisatie EHS	824	703		703	703	703	703
c. Onderzoek en advies groen	103	257	107	364	3.062	3.062	3.062
d. Beheerplannen N2000	92	101		101	101	101	101
k. Omgevings-diensten Groen		2.755	-1.221	1.534			
Subsidies Laag Holland	265	490		490			
Subsidies Recreatie	23			0			
Apparaatskosten	10.255	5.752	3.509	9.261	5.122	5.393	5.338
Afrekenverschillen voorgaande boekjaren	-130						
Lasten gedekt uit reserves en balansposten (BDU en vooruitontvangen bijdrage)	**11.693**	**72.824**	**-18.867**	**53.957**	**35.949**	**21.577**	**9.992**
e. Reserve Groen	6.580	49.892	-6.786	43.106	20.840	14.689	5.936
f. Reserve Groene Uitweg	2.259	8.903	-3.545	5.358			
g. BDU Groene Uitweg		10.786	-10.786	0	8.392	6.788	4.056
h. Groenfonds ILG Rijk	646	1.070	1.500	2.570	6.467		
i. Reserve TWIN-H (compartiment groen)	898	1.295	1.128	2.423	250	100	
j. Reserve UNA (compartiment groen)	432	878	-378	500			
Reserve ILG	1.236			0			
Natuurbrug Zandpoort	-357	0		0	0	0	0

Toelichting op het meerjarenoverzicht lasten

c. Onderzoek en advies groen betreft o.a. opdrachten voor extern onderzoek. Bij de Zomernota 2016 wordt aan dit budget een deel van de ontvangen rijksbijdrage voor Duurzaam Door toegevoegd (lasten verhoogd, € 107.000, neutraal).

e., f., g., i. en j. Betreffen gewijzigde kasramingen voor in het concept Provinciale Meerjarenprogramma Groen 2017-2021 opgenomen projecten (lasten uit de verschillende Reserves en BDU verlaagd, € 20,4 miljoen, neutraal).

Bij e, Reserve Groen, kan opgemerkt worden dat de uitgaven voor PAS (Programmatische Aanpak Stikstof) van € 28 miljoen volledig geraamd zijn in 2016, maar dat er hiervoor wel nog onder andere een staatssteundiscussie speelt. Mogelijk moet deze kasraming bij de Laatste Begrotingswijziging 2016 hierop worden aangepast.

h. Groenfonds ILG Rijk. Betreft verplichtingen uit de ILG-periode ten behoeve van de resterende FES-projecten, dit wordt betaald uit de vooruitontvangen Rijksbijdrage ILG-middelen (lasten verhoogd, € 1,5 miljoen, neutraal).

k. Zoals in de begroting 2016 al aangekondigd hebben we voor de Omgevingsdiensten Groen (de VTH-plustaken) een apart budget aangemaakt (dit viel eerst onder budget c). Door een herverdeling van dit budget over de programma's in de begroting wordt dit bedrag nu verlaagd (lasten verlaagd, € 1,4 miljoen, neutraal).

Voor de overdracht van de VTH-plustaken is onderzoek gedaan of de formatie bij SVT voor zowel vergunningverlening als toezicht en handhaving toereikend was om de taken op een adequate manier uit te voeren. De conclusie was dat dit op onderdelen niet het geval was. Op het gebied van onder andere de Flora- en Faunawet, is extra inzet noodzakelijk. Bij de Kaderbrief 2017 (Regel G) zijn er extra middelen beschikbaar gesteld (lasten verhoogd, € 220.000, nadelig).

Apparaatskosten

De VTH-taken rond groene wetgeving zijn in plaats van 1 januari 2016 per 1 juli 2016 aan de RUD Noord-Holland Noord overgedragen. Dientengevolge zijn de betreffende medewerkers tot 1 juli 2016 in dienst bij de provincie.

6.2 Beleidsdoel

Adequaat beheerd groen

Wat gaan we daarvoor doen?

Tabel Prestatie-indicatoren Begroting 2016

Taak	Output	Nulmeting 2015	B2016	B2017	B2018	B2019
6.2.1 Subsidiëren van (agrarisch) natuurbeheer	Natuurbeheer ha per jaar	27.800	28.000	28.250	28.500	28.750
	Agrarisch natuurbeheer ha per jaar	21.800	15.000	15.000	15.000	15.000
6.2.2 Faunabeheer	Beperking lasten Faunafonds (t.o.v. 2015)	4,2 mln.	+0,2 mln.	-0,4mln.	-0,9 mln.	-1,6 mln.
6.2.3 Deelname	Beheerd areaal ha per jaar	7.010*	7.010	6.566**	6.566	6.566

recreatieschappen

* In 2015 wordt nog een discussie gevoerd over de wensen van participanten over het in beheer nemen van extra deelgebieden/hectares in Tuinen van West, Zwaansbroek Noordkop en Park 21.

** Per 1-1-2017 treedt de provincie uit het recreatieschap. De oppervlakte neemt daardoor met 444 ha af.

Tabel Prestatie-indicatoren Zomernota 2016 (geel is gewijzigd):

Taak	Output	Nulmeting 2015	B2016	B2017	B2018	B2019
6.2.1 Subsidiëren van (agrarisch) natuurbeheer	Natuurbeheer ha per jaar	27.800	28.000	28.250	28.500	28.750
	Agrarisch natuurbeheer ha per jaar	21.800	13.500	13.500	13.500	13.500
6.2.2 Faunabeheer	Beperking lasten Faunafonds (t.o.v. 2015)	4,2 mln.	+0,2 mln.	-0,4mln.	-0,9 mln.	-1,6 mln.
6.2.3 Deelname recreatieschappen	Beheerd areaal ha per jaar	7.010*	7.010	6.621**	6.621	6.621

* In 2015 wordt nog een discussie gevoerd over de wensen van participanten over het in beheer nemen van extra deelgebieden/hectares in Tuinen van West, Zwaansbroek Noordkop en Park 21.

** Per 1-1-2017 treedt de provincie uit het recreatieschap. De oppervlakte neemt daardoor met 389 ha af.

Toelichting op de wijzigingen

Het aantal ha gesubsidieerd agrarisch natuurbeheer is op basis van de werkelijke aanvragen voor de periode 2016-2021 bijgesteld van 15.000 naar 13.500.

Het aantal ha beheerd areaal na uittreding van Geestmerambacht per 1-1-2017 is op basis van nieuwe berekeningen gewijzigd van 6.566 naar 6.621.

Wat mag het kosten?

Meerjarenraming lasten (x 1.000 euro)

6.2 Adequaat beheerd groen	Rekening 2015	Begroting 2016	Mutaties Zomernota 2016	Begroot 2016 na Zomernota	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
Lasten uit algemene middelen	**27.620**	**34.281**	**1.262**	**35.543**	**35.453**	**26.522**	**26.389**
a. Natuur- en landschapsbeheer	12.890	16.981	-191	16.790	19.186	14.846	15.436
b. Landschapsbeheer Texel		42		42	42	42	42
c. Faunafonds	6.298	3.900	953	4.853	3.800	3.300	2.600
d. Flora en Faunabeleid	51	154		154	150	150	150
e. Recreatieschappen	4.984	5.238		5.238	8.906	5.034	5.083

f. Beheer NH pad	75	125		125	75	75	75
g. Subsidies beheer groene organisaties	3.384	6.391	20	6.411	1.996	1.666	1.666
h. N.V. Recreatie NH		19		19	19	19	19
Onderzoek en advies Landschap	57	0		0	0	0	0
Apparaatskosten	1.710	1.431	480	1.911	1.279	1.390	1.318
Afrekeningsverschillen voorgaande boekjaren	-1.830			0			
Lasten gedekt uit reserves	**410**	**0**	**200**	**200**	**0**	**0**	**0**
i. Reserve cofinanciering Waddenfonds	410	0	200	200	0	0	0
Reserve Werkgelegenheid en economie	0	0	0	0	0	0	0

Toelichting op het meerjarenoverzicht lasten

a. Het budget voor het natuur- en landschapsbeheer wordt ingezet voor de subsidieregeling voor (agrarisch) natuur en landschapsbeheer. In 2015 is een Bestuursovereenkomst gesloten met de Waterschappen inzake het Agrarisch Waterbeheer Natuurbeheerplan 2016-2021. Bij wijze van cofinanciering zullen de Waterschappen jaarlijks een bedrag beschikbaar stellen t.b.v. de door PNH aan agrarische collectieven beschikbaar te stellen subsidie inzake het agrarisch waterbeheer. De jaarlijks te ontvangen bijdrage van de Waterschappen wordt bepaald door de in het desbetreffende jaar door de collectieven ingediende aanvragen, inmiddels is bekend wat de in 2016 van de Waterschappen te ontvangen bijdrage is (lasten verlaagd, € 191.000, neutraal).

c. Bij de Kaderbrief 2017 (Regel R) wordt er voor schade die betaald wordt uit het Faunafonds een bedrag van € 953.000 extra beschikbaar gesteld om de kosten van zomerschade door ganzen op te kunnen vangen (lasten verhoogd, € 953.000, nadelig).

g. Dit budget is voor een extra bijdrage voor beheer aan Landschap Noord-Holland en Goois natuurreservaat en de bijdrage aan de Faunabeheereenheid en het landelijk fiets- en wandelplatform. Bij de Zomernota 2016 wordt een deel van de ontvangen rijksbijdrage voor Duurzaam Door aan dit budget toegevoegd (lasten verhoogd, € 20.000, neutraal).

i. Bij de Zomernota wordt de raming voor subsidies uit Reserve cofinanciering Waddenzee verhoogd in verband met enkele nieuwe subsidiebeschikkingen in 2016 (lasten verhoogd, € 200.000, neutraal).

Apparaatskosten

De VTH-taken rond groene wetgeving zijn in plaats van 1 januari 2016 per 1 juli 2016 aan de RUD Noord-Holland Noord overgedragen. Dientengevolge zijn de betreffende medewerkers tot 1 juli 2016 in dienst bij de provincie.

Bij groen betrokken bewoners, bedrijven en overheden

Wat gaan we daarvoor doen?

Tabel Prestatie-indicatoren Begroting 2016

Taak	Output	Nulmeting	B2016	B2017	B2018	B2019
6.3.1 Stimuleren van vrijwilligers en natuureducatie	Groei groene vrijwilligers 50%	12.000 vrijwilligers 2013	15.600	16.800	18.000	19.200
6.3.2 Gebiedsgerichte samenwerking	Cofinanciering Waddenfonds-projecten	Aantal projecten	5	5	5	5

Tabel Prestatie-indicatoren Zomernota 2016 (geel is gewijzigd):

Taak	Output	Nulmeting	B2016	B2017	B2018	B2019
6.3.1 Stimuleren van vrijwilligers en natuureducatie	Groei groene vrijwilligers 3,5% per jaar	14.087 vrijwilligers 2014	15.090	15.620	16.170	16.740
6.3.2 Gebiedsgerichte samenwerking	Cofinanciering Waddenfonds-projecten	Aantal projecten	5	5	5	5

Toelichting op de wijzigingen

De output onder 6.3.1 ‘Stimuleren van vrijwilligers en natuureducatie’ is op basis van nieuwe inschattingen van Terrein Beherende Organisaties gewijzigd van een groei van 50% in 5 jaar tijd, naar een groei van 3,5% per jaar. Ook is er inmiddels een nieuwe nulmeting beschikbaar, op basis waarvan (uitgaande van een groei van 3,5% per jaar) nieuwe output is berekend.

Wat mag het kosten?

Meerjarenraming lasten (x 1.000 euro)

6.3 Bij groen betrokken bewoners en bedrijven	Rekening 2015	Begroting 2016	Mutaties Zomernota 2016	Begroot 2016 na Zomernota	Begroting 2017	Begroting 2018	Begroting 2019
Lasten uit algemene middelen	**1.850**	**1.571**	**1.839**	**3.410**	**1.439**	**1.472**	**1.470**
a. Programma Betrekken bij Groen	608	608	150	758	600	600	600
b. Bijdrage regionale samenwerking	295	611	823	1.434	581	581	581
c. Gebiedscommissies	33	60		60	0	0	0
d. Deelname Nationale parken	258	258	50	308	258	258	258
Apparaatskosten	759	34	816	850	0	33	31
Afrekeningsverschillen voorgaande boekjaren	-103						

Toelichting op het meerjarenoverzicht lasten

a. Het budget voor het Programma Betrekken bij Groen is bedoeld voor subsidie van de ondersteuning van vrijwilligers en natuureducatie. Bij de Zomernota 2016 wordt aan dit budget een deel van de rijksbijdrage voor Duurzaam Door (project “Groen&Gezonde leefomgeving”) toegevoegd (lasten verhoogd, € 150.000, neutraal).

b. Voor de Samenwerkingsovereenkomst Laag Holland hebben de partners in voorgaande jaren een bijdrage overgemaakt naar de provincie. Hiervan is € 823.000, nog niet uitgegeven, dit bedrag is bij de jaarrekening 2015 op de balans van de provincie geplaatst. Voorgesteld wordt om dit balansbedrag in zijn geheel te storten in het budget Bijdrage regionale samenwerking, ten behoeve van projecten voor Laag Holland in 2016 (lasten verhoogd, € 823.000, neutraal).

d. Betreft bijdrage voor Nationale parken. Bij de Zomernota 2016 wordt aan dit budget een deel van de rijksbijdrage voor Duurzaam Door (project “Texel Vogeleiland van allure”) toegevoegd (lasten verhoogd, € 50.000, neutraal).

Apparaatskosten

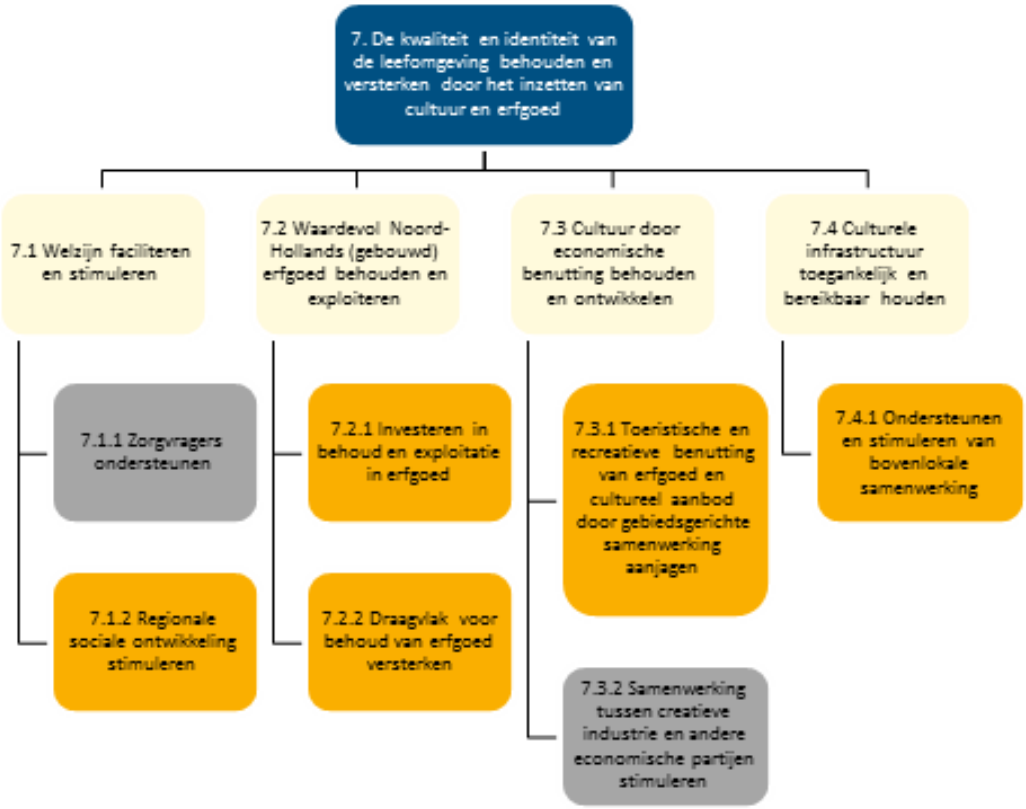
De VTH-taken rond groene wetgeving zijn in plaats van 1 januari 2016 per 1 juli 2016 aan de RUD Noord-Holland Noord overgedragen. Dientengevolge zijn de betreffende medewerkers tot 1 juli 2016 in dienst bij de provincie.

Programma 7 Cultuur en Welzijn

Maatschappelijk doel

De kwaliteit en identiteit van de leefomgeving behouden en versterken door het inzetten van cultuur en erfgoed.

Doelenboom



Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 7		Cultuur en Welzijn						
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	4.322	5.706	-857	4.849	-15	5.615	5.558	5.267
Directe lasten	2.183	1.839	615	2.454	33	1.379	1.379	1.379
Kapitaallasten	21	378	8	386	2	376	374	372
Overdrachten	15.671	17.907	2.668	20.575	15	9.647	9.743	9.647
Subtotaal Lasten	22.197	25.830	2.434	28.264	9	17.017	17.054	16.665
Baten	-22	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	22.176	25.830	2.434	28.264	9	17.017	17.054	16.665
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	22.176	25.830	2.434	28.264	9	17.017	17.054	16.665

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	Het totale bedrag voor de apparaatskosten is gewijzigd. Deze wijzigingen staan toegelicht bij Operationeel Doel 8.1.1. De totale apparaatskosten worden toegerekend over de verschillende programma's op basis van de geraamde inzet van personeel. Deze raming voor 2016 is in het kader van de zomernota geactualiseerd. Zowel de wijzigingen in de totale omvang van de apparaatskosten als de wijzigingen in de 'inzet'-ramingen leiden tot een gewijzigde toerekening van apparaatskosten.
Directe lasten	
Kapitaallasten	OD 7.2.1 Over de boekwaarde van het Archeologisch depot te Castricum wordt vanaf 2016 afgeschreven. De afschrijvingen zijn opnieuw berekend op basis van de werkelijke boekwaarde ultimo 2015. Omdat deze boekwaarde lager is uitgevallen dan bij Begroting 2016 rekening mee werd gehouden, is de afschrijving € 1.000 lager uitgevallen (lasten verlaagd, € 1.000, voordeel).
Overdrachten	
Baten	
Storting reserves	

Onttrekking reserves

7.1 beleidsdoel

Welzijn faciliteren en stimuleren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

7.1.1 operationeel doel

Zorgvragers ondersteunen

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.1.1	Zorgvragers ondersteunen							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	12	85	-71	14	-84	160	83	78
Overdrachten	880	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	892	85	-71	14	-84	160	83	78
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	892	85	-71	14	-84	160	83	78
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	892	85	-71	14	-84	160	83	78

7.1.2 operationeel doel

Regionale sociale ontwikkeling stimuleren

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.1.2	Regionale sociale ontwikkeling stimuleren							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	824	1.101	-190	911	-17	964	1.075	1.018
Directe lasten	422	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	3.336	185	0	185	0	180	180	180
Subtotaal Lasten	4.582	1.286	-190	1.096	-15	1.144	1.255	1.198
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	4.582	1.286	-190	1.096	-15	1.144	1.255	1.198
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	4.582	1.286	-190	1.096	-15	1.144	1.255	1.198

7.2 beleidsdoel

Waardevol Noord-Hollands (gebouwd) erfgoed behouden en exploiteren

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

7.2.1 operationeel doel

Investeren in behoud en exploitatie in erfgoed

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten:

7.2.1. Cultuurnota Waarde van Cultuur

7.2.1. Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam

7.2.1.01 Huis van Hilde

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.2.1 Investeren in behoud en exploitatie in erfgoed

Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	2.231	3.297	-828	2.469	-25	3.207	3.209	3.042
Directe lasten	959	856	515	1.371	60	846	846	846
Kapitaallasten	21	378	8	386	2	376	374	372
Overdrachten	4.471	12.459	2.668	15.127	21	5.643	5.739	5.643
Subtotaal Lasten	7.682	16.990	2.363	19.353	14	10.072	10.168	9.903
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	7.682	16.990	2.363	19.353	14	10.072	10.168	9.903
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	7.682	16.990	2.363	19.353	14	10.072	10.168	9.903

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	Kasraming voor de informatiepunten Stelling van Amsterdam en begrenzing voor het managementplan NHW uit Reserve TWIN-H (lasten verhoogd, € 275.000, neutraal). Verschuiving in de kasraming van het overdrachten naar directe lasten. Het betreft het opdrachtenbudget voor de Stelling van

	Amsterdam uit Reserve EXIN-H projecten Cultuurhistorie (lasten verhoogd, € 200.000, neutraal). Het onderhoudscontract voor het Huis van Hilde is structureel hoger uitgevallen (lasten verhoogd, € 40.000, neutraal).
Kapitaallasten	Over de boekwaarde van het Archeologisch depot te Castricum wordt vanaf 2016 afgeschreven. De afschrijvingen zijn opnieuw berekend op basis van de werkelijke boekwaarde ultimo 2015. Omdat deze boekwaarde lager is uitgevallen dan bij Begroting 2016 rekening mee werd gehouden, is de afschrijving € 1.000 lager uitgevallen (lasten verlaagd, € 1.000, voordeel).
Overdrachten	Bijstelling in de kasraming uit de Reserve Monumenten (Kranenburgerfonds). Wegens verschuiving in de tijd komen zowel de Uitvoeringsregeling voor Restauratie uit Rijksgelden 2015 als 2016 ten laste van de begroting 2016 (lasten verhoogd, € 4,7 miljoen, neutraal). Bijstelling in de kasraming voor de Stelling van Amsterdam met dekking uit de Reserve TWIN-H projecten cultuurhistorie (lasten verlaagd, € 2,2 miljoen, neutraal). Verschuiving in de kasraming van het overdrachten naar directe lasten. Het betreft het opdrachtenbudget voor de Stelling van Amsterdam uit Reserve EXIN-H projecten Cultuurhistorie (lasten verlaagd, € 200.000, neutraal). Bijstelling in de kasraming uit de Reserve Monumenten (Kranenburgerfonds). De uitvoeringsregeling voor onderhoud provinciale monumenten wordt opgehoogd met overgebleven gelden uit voorgaande jaren (lasten verhoogd, € 50.000, neutraal).
Baten	
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

7.2.2 operationeel doel

Draagvlak voor behoud van erfgoed versterken

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten:

7.2.2 Cultuurnota Waarde van Cultuur

7.2.2 Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.2.2	Draagvlak voor behoud van erfgoed versterken							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	339	238	136	374	57	160	232	220
Directe lasten	413	592	100	692	17	442	442	442
Overdrachten	1.240	1.207	0	1.207	0	784	784	784
Subtotaal Lasten	1.992	2.037	236	2.273	12	1.386	1.458	1.446
Baten	-22	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	1.971	2.037	236	2.273	12	1.386	1.458	1.446
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	1.971	2.037	236	2.273	12	1.386	1.458	1.446

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	Bijstelling van de kasraming uit de Reserve Monumenten voor de certificering van de inspectiemethodiek monumentenwacht (lasten verhoogd, € 100.000, neutraal).
Kapitaallasten	
Overdrachten	
Baten	
Storting reserves	

Onttrekking reserves

7.3 beleidsdoel

Cultuur door economische benutting behouden en ontwikkelen

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

7.3.1 operationeel doel

Toeristische en recreatieve benutting van erfgoed en cultureel aanbod door gebiedsgerichte samenwerking aanjagen

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
7.3.1.01 Uitvoeren van het programma Cultuur en Economie	- Uitvoering afgerond van 1 regionaal beeldverhaal. - 1 cultuur-toeristisch project ontwikkeld. - Aan CultuurCompagnie NH voor ontsluiting van cultureel-toeristisch aanbod door Uitwaaier en Uit-in-Noord-Holland subsidie verstrekt.	- Uitvoering afgerond van 1 regionaal beeldverhaal - 1 cultuur-toeristisch project ontwikkeld - Aan CultureBase voor ontsluiting van cultureel-toeristisch aanbod door Uitwaaier en Uit-in-Noord-Holland subsidie verstrekt
Toelichting op te wijzigen instrument 3e gedachtestreepje: per 1 januari 2016 is CultureBase verzelfstandigd en is er geen subsidie meer verstrekt aan CultuurCompagnie NH		

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten:

7.3.1 Cultuurnota Waarde van Cultuur

7.3.1 Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam

7.3.1.01 Culture Base

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.3.1	Toeristische en recreatieve benutting van erfgoed en cultureel aanbod door gebiedsgerichte samenwerking aanjagen							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	410	423	24	447	6	485	413	392
Directe lasten	207	200	0	200	0	0	0	0
Overdrachten	1.031	470	0	470	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	1.648	1.093	24	1.117	2	485	413	392
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	1.648	1.093	24	1.117	2	485	413	392
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	1.648	1.093	24	1.117	2	485	413	392

7.3.2 operationeel doel

Samenwerking tussen creatieve industrie en andere economische partijen stimuleren

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten:

7.3.2 Cultuurnota Waarde van Cultuur

7.3.2 Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen: geen.

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.3.2			Samenwerking tussen creatieve industrie en andere economische partijen stimuleren					
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	99	85	25	110	29	160	83	78
Directe lasten	81	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	150	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	329	85	25	110	29	160	83	78
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	329	85	25	110	29	160	83	78
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	329	85	25	110	29	160	83	78

7.4 beleidsdoel

Culturele infrastructuur toegankelijk en bereikbaar houden

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

7.4.1 operationeel doel

Ondersteunen en stimuleren van bovenlokale samenwerking

Tabel Instrumenten - Bijstelling output

Instrumenten	Output begroot	Output bijgesteld
7.4.1.01 Uitvoeren van het programma Culturele Infrastructuur	- Cultuur opgenomen NHN- en de MRA-Agenda. - Subsidie verstrekt aan Probiblio voor ondersteuning provinciaal netwerk (basis)bibliotheken. - Subsidie verstrekt aan Cultuur Compagnie NH/Plein C voor coördinatie uitvoeren van het programma Cultuureducatie met Kwaliteit. - Subsidie verstrekt aan twee jeugdtheatergezelschappen. - Subsidie verstrekt aan Oneindig Noord-Holland.	- Cultuur opgenomen in de MRA-agenda - Subsidie verstrekt aan Probiblio voor ondersteuning provinciaal netwerk (basis)bibliotheken - Subsidie verstrekt aan Plein C voor coördinatie uitvoeren van het programma Cultuureducatie met Kwaliteit - Subsidie verstrekt aan twee jeugdtheatergezelschappen - Subsidie verstrekt aan Oneindig Noord-Holland
Toelichting op te wijzigen instrument 1e gedachtestreepje: in 2015 was al bekend, dat het alleen de MRA-agenda betrof. Per abuis is NHN opgenomen. 3e gedachtestreepje: per 1 januari 2016 is het onderdeel Plein C verzelfstandigd en heeft CultuurCompagnie NH geen subsidie meer ontvangen.		

Toelichting op bij te stellen output

Gevraagde actie PS: geen.

Overige toelichtingen

Beleidsstukken bij deze instrumenten:

7.4.1 Cultuurnota Waarde van Cultuur

7.4.1 Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam

7.4.1.01 Het jeugdtheatergezelschap Aya

7.4.1.01 Het jeugdtheatergezelschap Toneelmakerij

7.4.1.01 Oneindig Noord-Holland

7.4.1.01 Plein C

7.4.1.01 Probiblio

Beslissingen van de Staten over deze instrumenten: geen.

Betekenis van gebruikte termen en afkortingen:
MRA: Metropoolregio Amsterdam
NHN: Noord-Holland Noord

Extra informatie voor kaderstelling of controle: geen.

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 7.4.1	Ondersteunen en stimuleren van bovenlokale samenwerking							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	407	477	47	524	10	479	463	439
Directe lasten	102	191	0	191	0	91	91	91
Overdrachten	4.563	3.586	0	3.586	0	3.040	3.040	3.040
Subtotaal Lasten	5.072	4.254	47	4.301	1	3.610	3.594	3.570
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	5.072	4.254	47	4.301	1	3.610	3.594	3.570
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	5.072	4.254	47	4.301	1	3.610	3.594	3.570

Programma 8 Financiën

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma Financiën	8							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	2.315	2.641	-495	2.146	-19	445	495	1.692
Directe lasten	-38	684	152	836	22	2.398	3.311	4.313
Kapitaallasten	635	626	0	626	0	617	607	598
Overdrachten	-2.146	42	0	42	0	42	42	42
Subtotaal Lasten	765	3.993	-343	3.650	-9	3.502	-383.117	6.645
Baten	-318.712	-408.975	-12.928	-421.903	3	-388.696	4.455	-386.128
Saldo van baten en lasten	-317.947	-404.982	-13.271	-418.253	3	-385.194	-378.662	-379.483
Storting reserves	20.724	8.357	20.740	29.097	248	7.426	6.880	9.029
Onttrekking reserves	-71.042	-67.678	-27.574	-95.252	41	-42.385	-64.295	-48.843
Resultaat	-368.266	-464.303	-20.105	-484.408	4	-420.153	-436.077	-419.297

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	OD 8.1.1 Kaderbrief 2017 (§ 5.2, regel S) Voor het provinciepersoneel is een nieuwe cao van kracht geworden. Deze leidt tot hogere loonkosten (lasten verhoogd, € 305.000, nadelig).
Directe lasten	OD 8.1.1 Diverse bij- en aframingen voor beheer en onderhoud van panden niet bestemd voor openbare dienst (lasten verhoogd, € 86.000, nadelig): • Meerwerk winkelplinten Houtplein € 200.000; • Makelaarskosten, marketingkosten en calamiteiten villa's Florapark en Frederiksplein € 40.000; • Bijramingen overig € 48.000; • Aframing beheer en onderhoud schoonzichtlaan en Villa's wegens verkoop € 202.000. OD 8.1.1 Op het FPU budget is extra budgetverhoging voor 2016 nodig ad € 123.000,- ter dekking van de kosten voor voormalig personeel (lasten verhoogd,€ 123.000, nadelig).
Kapitaallasten	

Overdrachten

Baten	OD 8.1.1 De verkopen Schoonzichtlaan en villa's Florapark en Frederiksplein passeren in 2016 (baten verhoogd, € 3,4 miljoen, voordelig). OD 8.1.1 Op basis van de door PS vastgestelde Legesvoorstellen 2016 worden de leges voor drukwerken, nota's, rapporten met € 4.000 verlaagd (baten verlaagd, € 4.000, nadelig). OD 8.1.1 Kaderbrief 2017 (§5.1, regel C) Als gevolg van een technische correctie bij OD 2.1.2 valt bij OD 8.1.1een bedrag van € 3.471.0000 vrij. (baten verhoogd, € 3.471.000, neutraal). OD 8.1.1 Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel E) De opbrengst van de motorrijtuigenbelasting is met € 5.400.000 naar boven bijgesteld. Dit had twee oorzaken (baten verhoogd, € 5.400.000 voordelig): 1. Plug-in-hybrides naar half tarief: In het Belastingplan 2015 is besloten dat in 2016 het nihiltarief blijft behouden voor de motorrijtuigenbelasting (en opcenten) voor volledig emissievrije ofwel elektrische auto's. Voor plug-in-hybrides (met een CO2-uitstoot van niet meer dan 50 gram/km) wordt een half-tarief ingevoerd; 2. Verhuizing van leasebedrijven naar Noord-Holland: Uit de halfjaarlijkse gewichtsuitdraai naar de situatie per 26 juni 2015 bleek een flinke toename van bijna 7.000 voertuigen van Grootwagenparkhouders (GWH's): veelal van leasebedrijven. Deze toename werd bijna geheel veroorzaakt door de verhuizing van een leasebedrijf van Drenthe naar Noord-Holland. Eind 2015 zijn er nogmaals ca. 7.000 auto's van een leasebedrijf bijgekomen door een verhuizing van Utrecht naar Noord-Holland. Gelet op de late instroom van deze auto's hadden deze auto's geen effect meer op de opbrengst over 2015 maar wel op die van 2016 en verder. OD 8.1.1 Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel F) Voor de verdeling van de middelen uit het provinciefonds over de provincies wordt een verdeelmodel gehanteerd. Dit model bevat zogenaamde verdeelmaatstaven. Eén van deze maatstaven is de belastingcapaciteit/motorrijtuigenbelasting. Hoe hoger de belastingcapaciteit, hoe lager de Provinciefondsuitkering. De gedachte hierbij is dat de Provinciefondsuitkering aanvullend is op datgene wat een provincie (bij een gelijke belastingdruk) aan eigen inkomsten kan verwerven. De verhuizingen van leasebedrijven van Drenthe en Utrecht naar Noord-Holland (zie onder E punt 2) leidt tot een relatief toegenomen belastingcapaciteit en dat leidt tot een te verlagen uitkering uit het Provinciefonds van vermoedelijk circa € 1,5 miljoen structureel vanaf 2016. (baten verlaag, € 1,5 miljoen nadelig) OD 8.1.1 Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel G) is de raming van een deel van het door Alliander uit te keren dividend verschoven van 2016 naar 2017. Dit heeft te maken met een verschuiving van de verkoopopbrengst van deelneming Endinet van 2016 naar 2017.

	Tussen de jaren is deze mutatie neutraal maar voor de jaarschijf 2016 betekent dit een nadeel en voor 2017 een voordeel (baten verlaagd, € 4 miljoen, nadelig). OD 8.1.1 Kaderbrief 2017 (§ 5.1, regel H) Het renteresultaat is met € 619.000 neerwaarts bijgesteld als gevolg van lagere rentelasten welke zijn berekend voor PMI en PMI (baten verlaagd, € 619.000 neutraal). OD 8.1.1 Op basis van de meicirculaire 2016 wordt het provinciefonds met € 1.816.000 afgeboekt. Dit wordt verklaard door een hogere raming van de motorrijtuigenbelasting. Door deze hogere verwachte MRB opbrengst wordt de korting hiervan op het provinciefonds groter. Bij Kaderbrief 2017 was hiermee al rekening gehouden voor een bedrag van € 1,5 miljoen (baten verlaagd, 316.000, nadelig). OD 8.1.1 Provinciefonds DU Luchthavens: Met de invoering van de RBML (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens) zijn de provincies sinds 1 november 2009 het bevoegd gezag over de kleine, regionale (niet-nationale) luchtvaartterreinen. Voor 2016 ontvangt de provincie hiervoor een bedrag van € 87.000. Dit geld valt vrij naar de algemene middelen omdat hiervoor al voldoende budget in de begroting is geregeld (baten verhoogd, € 87.000, voordelig). OD 8.1.1 Renteresultaat: De totale omvang van het renteresultaat is in vergelijking met de Begroting 2016 afgenomen met € 1.263.000. Dit is inclusief een aframing van €619.000 uit de Kaderbrief 2017 in verband met lagere kapitaallasten voor het PMI en PMO (zie hiervoor ook de toelichting in Programma 2). Het aandeel van de intern doorberekende rente op de totale afname bedraagt € 1.126.000. De intern doorberekende rente heeft geen invloed op het exploitatiesaldo omdat deze rente neutraal is met lagere rentelasten op de programma's. Het restant van het lagere renteresultaat ad € 137.000 wordt veroorzaakt door lagere rentebaten van de verstrekte langlopende leningen (baten verlaagd, € 137.000, nadelig). De opbrengsten uit detacheringen van personeel zijn met € 956.000 bijgeraamd (baten verhoogd, € 956.000, voordelig).
Storting reserves	OD 8.1.2 Met de bonden is een afspraak gemaakt over de beschikbaarstelling van gelden voor het Georganiseerd Overleg over de periode 2013-2015 van € 1,5 miljoen. In de jaren 2013 t/m 2015 was jaarlijks een storting in de voorziening GO-gelden geraamd van € 500.000. Omdat er een meningsverschil was met de bonden over het beschikbaar stellen van deze middelen heeft deze storting niet plaatsgevonden in de jaren 2013 t/m 2015. De daardoor uitgespaarde last is jaarlijks aan het resultaat toegevoegd. Omdat nog niet duidelijk is hoe het nu beschikbaar gestelde geld besteed gaat worden, wordt dit bedrag in de nieuwe reserve GO-gelden gestort. Deze storting gaat ten laste van het resultaat 2016 (storting in de reserve GO-gelden verhoogd, € 1,5 miljoen, nadelig).

Onttrekking reserves	OD 8.1.2. (Kaderbrief 2017 § 5.1, regel L). Uit de reserve ILG is € 2 miljoen vrijgevallen. Dit wordt als volgt verklaard. Om onderbesteding van de EU-middelen (POP2) te voorkomen als gevolg van uitblijven aanvragen, zijn meer subsidies verleend dan waarvoor cofinanciering uit EU-middelen beschikbaar is. Om een eventuele overschrijding als gevolg van deze programmering te dekken is in de begroting een reservering van €2 miljoen aan voormalige ILG gelden opgenomen. Door grote vrijval (niet doorgaan van/lagere kosten van subsidieprojecten) bij andere provincies is onze programmering in 2015 alsnog geheel gefinancierd met EU geld. De reservering in de ILG-reserve kan hierdoor vervallen (baten verhoogd, € 2 miljoen, voordelig).

8.1 beleidsdoel

Algemene dekkingsmiddelen verzorgen

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

Algemene dekkingsmiddelen provincie

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 8.1.1	Algemene dekkingsmiddelen provincie							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	2.203	2.591	-445	2.146	-17	445	445	1.645
Directe lasten	-15	684	152	836	22	2.398	3.311	4.313
Kapitaallasten	635	626	0	626	0	617	607	598
Overdrachten	351	42	0	42	0	42	42	42
Subtotaal Lasten	3.174	3.943	-293	3.650	-7	3.502	4.405	6.598
Baten	-320.927	-408.975	-12.928	-421.903	3	-388.696	-383.117	-386.128
Saldo van lasten en baten	-317.753	-405.032	-13.221	-418.253	3	-385.194	-378.712	-379.530
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	-317.753	-405.032	-13.221	-418.253	3	-385.194	-378.712	-379.530

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	Kaderbrief 2017 (§ 5.2, regel S) Voor het provinciepersoneel is een nieuwe cao van kracht geworden. Deze leidt tot hogere loonkosten (lasten verhoogd, € 305.000, nadelig). Met de bonden is een onderhandelingsakkoord bereikt over de inzet van gelden vanuit de decentrale arbeidsvoorwaarden over de periode 2013-2016. Voor het jaar 2016 was dit bedrag in de begroting gereserveerd binnen de apparaatskosten. Dit bedrag gaat gestort worden in de Reserve GO-gelden. Met de bonden zal overleg plaatsvinden over de besteding van deze gelden (lasten verlaagd, € 500.000, neutraal). De geplande uitrol van nieuwe laptops voor het personeel vindt dit jaar nog niet (volledig) plaats. Daardoor wordt de uitgavenraming uit de reserve Vervanging ICT-apparatuur aangepast (onttrekking reserve verlaagd, € 1,0 miljoen, neutraal). Voor ICT-projecten uit het Impulsbudget wordt voor dit jaar een kostenraming verwacht van € 500.000, onder andere voor aanpassing van de provinciale website en aanpassing van intranet

	(onttrekking reserve verhoogd, € 500.000, neutraal). Personeelsleden van de provincie die extern zijn gedetacheerd en daarmee opbrengsten genereren, worden voor hetzelfde bedrag door middel van inhuur vervangen (lasten verhoogd, € 956.000, neutraal). Diverse kleine mutaties (lasten verhoogd, € 149.000, neutraal).
Directe lasten	Diverse bij- en aframingen voor beheer en onderhoud van panden niet bestemd voor openbare dienst (lasten verhoogd, € 86.000, nadelig): • Meerwerk winkelplinten Houtplein € 200.000; • Makelaarskosten, marketingkosten en calamiteiten villa's Florapark en Frederiksplein € 40.000; • Bijramingen overig € 48.000; • Aframing beheer en onderhoud Schoonzichtlaan en Villa's wegens verkoop € 202.000.
Kapitaallasten	
Overdrachten	
Baten	De verkopen Schoonzichtlaan en villa's Florapark en Frederiksplein passeren in 2016 (baten verhoogd, € 3,4 miljoen, voordelig). Voor bijdrageverlening aan het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wordt de Decentralisatie uitkering bodem uit het provinciefonds verhoogd. Deze extra bijdrage wordt gestort in de voorziening Bodembescherming en -beheer (baten verhoogd, € 99.000, neutraal). Op basis van de door PS vastgestelde Legesvoorstellen 2016 worden de leges voor drukwerken, nota's, rapporten met € 4.000 verlaagd (baten verlaagd, € 4.000, nadelig). Bij Kaderbrief 2017 is de opbrengst van de motorrijtuigenbelasting met € 5.400.000 naar boven bijgesteld. Dit had twee oorzaken (baten verhoogd, € 5.400.000 voordelig): 1. Plug-in-hybrides naar half tarief: In het Belastingplan 2015 is besloten dat in 2016 het nihiltarief blijft behouden voor de motorrijtuigenbelasting (en opcenten) voor volledig emissievrije ofwel elektrische auto’s. Voor plug-in-hybrides (met een CO2-uitstoot van niet meer dan 50 gram/km) wordt een half-tarief ingevoerd; 2. Verhuizing van leasebedrijven naar Noord-Holland: Uit de halfjaarlijkse gewichtsuitdraai naar de situatie per 26 juni 2015 bleek een flinke toename van bijna 7.000 voertuigen van Grootwagenparkhouders (GWH’s): veelal van leasebedrijven. Deze toename werd bijna geheel veroorzaakt door de verhuizing van een leasebedrijf van Drenthe naar Noord-Holland. Eind 2015 zijn er nogmaals ca. 7.000 auto’s van een leasebedrijf bijgekomen door een verhuizing van Utrecht naar Noord-Holland. Gelet op de late instroom van deze auto’s hadden deze auto’s geen effect meer op de opbrengst over 2015 maar wel op die van 2016 en verder. Bij Kaderbrief 2017 is het renteresultaat met € 619.000 neerwaarts bijgesteld. Dit wordt veroorzaakt door lagere rentelasten voor het

Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) en het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO). De verlaging van het renteresultaat is neutraal met de lagere rentelasten voor PMI/PMO in hoofdstuk 2 (baten verlaagd, € 619.000, neutraal).

Provinciefonds Algemene uitkering (AU):

Op basis van de meicirculaire 2016 wordt het provinciefonds met € 1.816.000 afgeboekt. Dit wordt verklaard door een hogere raming van de motorrijtuigenbelasting. Door deze hogere verwachte MRB opbrengst wordt de korting hiervan op het provinciefonds groter. Bij Kaderbrief 2017 was hiermee al rekening gehouden voor een bedrag van € 1,5 miljoen (baten verlaagd, 316.000, nadelig).

Provinciefonds Decentralisatie uitkeringen (DU):

DU Luchthavens: Met de invoering van de RBML (Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens) zijn de provincies sinds 1 november 2009 het bevoegd gezag over de kleine, regionale (niet-nationale) luchtvaartterreinen. Voor 2016 ontvangt de provincie hiervoor een bedrag van € 87.000. Dit geld valt vrij naar de algemene middelen omdat hiervoor al voldoende budget in de begroting is geregeld (baten verhoogd, € 87.000, voordelig).

DU Bodemsanering: De provincie ontvangt over de periode 2016 tot en met 2020 aanvullende middelen als onderdeel van het convenant “Bodem en Ondergrond 2016-2020” van 17 maart 2015. Het betreft de eerste tranche van het extra budget van het convenant (baten verhoogd, € 98.000, neutraal).

DU Beter benutten: De provincie ontvangt in 2016 middelen voor de uitvoering van het lopende programma en het vervolgprogranma van Beter Benutten. Het gaat hierbij om een bedrag van € 2.272.000 (baten verhoogd, € 2.272.000, neutraal).

DU Hydrologische maatregelen: Voor 2016 zal als eerste tranche een bedrag van € 5 miljoen aan het provinciefonds worden toegevoegd ten behoeve van de Hydrologische Maatregelen. Het bedrag is onderdeel van de € 30 miljoen die het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ten behoeve van de Hydrologische Maatregelen beschikbaar stelt, te voldoen tot 2020. Het aandeel van de provincie hierin bedraagt € 227.000 (baten verhoogd, € 227.000, neutraal).

DU Zoetwater-maatregelen: Het ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt voor het jaar 2016 middelen beschikbaar voor het uitvoeren van de zoetwatermaatregelen uit het Deltaplan Zoetwater. Het betreft voor Noord-Holland de volgende maatregelen:

- Programma Hoge Gronden regio Noord en Proeftuin IJsselmeergebied (baten verhoogd, € 65.000, neutraal).

DU Erfgoed en ruimte: De provincie ontvangt vanuit de beleidsnota Visie Erfgoed en Ruimte (Kiezen voor Karakter) een bedrag van € 275.000. Het bedrag is bestemd voor projecten op het gebied van onder andere werelderfgoed, herbestemming, levens landschap en

wederopbouw (baten verhoogd, € 275.000, neutraal).

De opbouw van het provinciefonds op basis van de meicirculaire ziet er in 2016 als volgt uit:

	2016
Algemene uitkering	72.288.000
Decentralisatie uitkeringen:	
Luchthavens	87.000
Monumentenzorg	4.718.000
Externe veiligheid	2.713.000
Natuur	30.700.000
Natuur DLG	2.750.000
Verkeer en vervoer	68.558.000
Projecten verkeer en vervoer	18.308.000
BRZO	1.013.000
Beter benutten	2.272.000
Hydrologische maatregelen	227.000
Zoetwater-maatregelen	65.000
Erfgoed en ruimte	275.000
Totaal	**203.974.000**

Het verloop van de algemene uitkering het afgelopen jaar was als volgt:

Verloop Algemene uitkering	**2016**
Stand AU bij B2016 (obv meicirculaire 2015)	70.664.000
Stand AU bij Kaderbrief 2017 (obv septembercircualaire 2015)	74.104.000
korting PF agv hogere MRB opbrengst (Kaderbrief 2017)	-1.500.000
Totaal Kaderbrief 2017	72.604.000
Stand AU bij B2017 (obv meicirculaire 2016)	72.288.000

Renteresultaat: De totale omvang van het renteresultaat is in vergelijking met de Begroting 2016 afgenomen met € 1.263.000. Dit is inclusief een aframing van €619.000 uit de Kaderbrief 2017 in verband met lagere kapitaallasten voor het PMI en PMO (zie hiervoor ook de toelichting in Programma 2). Het aandeel van de intern doorberekende rente op de totale afname bedraagt € 1.126.000. De intern doorberekende rente heeft geen invloed op

	het exploitatiesaldo omdat deze rente neutraal is met lagere rentelasten op de programma's. Het restant van het lagere renteresultaat ad € 137.000 wordt veroorzaakt door lagere rentebaten van de verstrekte langlopende leningen (baten verlaagd, € 137.000, nadelig). Vorig jaar is het subsidiebedrag voor Ontwikkelingsbedrijf NHN verhoogd met het BTW bedrag zodat de subsidie inclusief BTW verstrekt zou kunnen worden en de BTW middels doorschuif BTW weer terug zou komen bij PNH. Inmiddels blijkt dat de BTW rechtstreeks gecompenseerd wordt en is deze verhoging niet meer nodig (baten verhoogd, € 264.000, neutraal). De opbrengsten uit detacheringen van personeel zijn met € 956.000 bijgeraamd. (baten verhoogd, € 956.000, voordelig).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

8.1.2 operationeel doel

Programma overkoepelende reserves

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	0	0	0	0	0	0	0	0
Baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	0	0	0	0	0	0	0	0
Storting reserves	20.724	8.357	20.740	29.097	248	7.426	6.880	9.029
Onttrekking reserves	-71.042	-67.678	-27.574	-95.252	41	-42.385	-64.295	-48.843
Resultaat	-50.319	-59.322	-6.834	-66.155	12	-34.960	-57.415	-39.814

Toelichting op het meerjarenoverzicht

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	

Directe lasten	
Kapitaallasten	
Overdrachten	
Baten	
Storting reserves	Voor natuurinrichting van de oeverdijk binnen het project dijkversterking Markermeerdijken wordt € 500.000 onttrokken aan de reserve Groen en gestort in de reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen (storting in reserves verlaagd, € 500.000, neutraal, reserve Groen en reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen). Met de bonden is een afspraak gemaakt over de beschikbaarstelling van gelden voor het Georganiseerd Overleg over de periode 2013-2015 van € 1,5 miljoen. In de jaren 2013 t/m 2015 was jaarlijks een storting in de voorziening GO-gelden geraamd van € 500.000. Omdat er een meningsverschil was met de bonden over het beschikbaar stellen van deze middelen heeft deze storting niet plaatsgevonden in de jaren 2013 t/m 2015. De daardoor uitgespaarde last is jaarlijks aan het resultaat toegevoegd. Omdat nog niet duidelijk is hoe het nu beschikbaar gestelde geld besteed gaat worden, wordt dit bedrag in de reserve GO-gelden gestort. Deze storting gaat ten laste van het resultaat 2016. De voor 2016 binnen de apparaatskosten geraamde last van € 500.000 wordt eveneens gestort in deze reserve. Tevens wordt aan het GO het bedrag van € 1,965 miljoen beschikbaar gesteld dat overgebleven was uit de POB-regeling, Dit bedrag was via het resultaat toegevoegd aan de algemene reserve. Het bedrag wordt nu onttrokken aan de algemene reserve en gestort in de reserve GO-gelden. (storting in de reserve GO-gelden verhoogd, € 1,5 miljoen nadelig en € 2,465 miljoen neutraal). Projecten Weginfrastructuur: in het kader van het project Verbinding A8-A9 ontvangt de provincie een bijdrage van € 500.000 van Stadsregio Amsterdam (SRA). Deze bijdrage wordt toegevoegd aan de reserve TWIN-H.(storting in de reserve TWIN-H verhoogd, € 500.000, neutraal).
Onttrekking reserves	Voor subsidieverlening Afsluitdijk: recreatief fietspad en vismigratierivier wordt een kasraming opgenomen (onttrekking aan reserve verhoogd, € 5 miljoen, neutraal, reserve Actieprogramma 2010). Voor het project Markermeerdijken wordt € 4,7 miljoen onttrokken aan de reserve Actieprogramma 2010 en gestort in de reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen (onttrekking aan reserve verhoogd, € 4,7 miljoen, neutraal, reserves Actieprogramma 2010 en Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen). Bijstelling in de kasraming uit de Reserve Monumenten (Kranenburgerfonds). Wegens verschuiving in de tijd komen zowel de Uitvoeringsregeling voor Restauratie uit Rijksgelden 2015 als 2016 ten laste van de begroting 2016 (onttrekking verhoogd, € 4,7

miljoen, neutraal).

Bijstelling in de kasraming voor de Stelling van Amsterdam met dekking uit de Reserve TWIN-H projecten cultuurhistorie (lasten verlaagd, € 2,2 miljoen, neutraal).

Als gevolg van de latere subsidievaststelling Bereikbaarheid Mediapark Hilversum wordt het benodigd budget t.l.v. de reserve EXIN-H in de begroting geraamd (lasten verhoogd, € 625.000, neutraal).

Door verschuiving in kasramingen wordt voor Gebiedsgerichte Uitvoering (GGU) Zuid-Kennemerland budget geraamd t.l.v. de reserve EXIN-H (lasten verhoogd, € 217.000, neutraal).

Door kasverschuivingen wordt het budget van diverse TWIN-H projecten Weginfrastructuur, waaronder verbinding A8-A9 en Investeringspakket Bereikbaarheid Alkmaar, aangepast (lasten verhoogd, € 227.000, neutraal).

Door kasverschuivingen wordt het budget voor de TWIN-H projecten Aansluiting A9 Heiloo en Reconstructie Velsertraverse aangepast (lasten verhoogd, € 3,5 miljoen, neutraal).

Door verschuiving in kasramingen wordt voor diverse EXIN-H OV-projecten, waaronder de Beter Benutten projecten Wayfinding en Busstrook Eemnes, het budget aangepast (lasten verhoogd, € 1,5 miljoen, neutraal).

Door verschuiving in kasramingen wordt het budget voor de EXIN-HOV-projecten QuickWin doorstromingsmaatregelen en HOV Noordwijk aangepast (lasten verhoogd, € 100.000, neutraal).

Door verschuiving in kasramingen wordt het budget voor diverse EXIN-H OV-projecten, waaronder Productformules OV en Haltevoorzieningen, aangepast (lasten verhoogd, € 1,3 miljoen, neutraal).

Door verschuiving in kasramingen wordt het budget voor de TWIN-HOV-projecten HOV Velsen en HOV in het Gooi aangepast (lasten verlaagd, € 3,2 miljoen, neutraal).

Door verschuiving in kasramingen wordt het budget voor de TWIN-HOV-projecten HOV Velsen aangepast (lasten verlaagd, € 3,4 miljoen, neutraal).

Door verschuiving in de kasraming wordt het budget voor het TWIN-H project HOV in het Gooi aangepast (lasten verhoogd, € 7,1 miljoen, neutraal).

Door verschuiving in kasramingen wordt het budget van diverse EXIN-H OV-projecten, waaronder Investeringsagenda doorstroming Bus, aangepast (lasten verlaagd, € 9,6 miljoen, neutraal).

Voor uitgaven voor Wind op land wordt een kasraming opgenomen onttrekking reserve verhoogd, € 336.000, neutraal, reserve TWIN-H).

De bijdrage voor knelpunten Bodemsanering is vraaggestuurd en wordt geactualiseerd (onttrekking reserve verlaagd, € 300.000,

neutraal, reserve TWIN-H).

Voor subsidieverlening voor verdrogingsbestrijding wordt een kasraming opgenomen (onttrekking reserve verhoogd, € 2 miljoen, neutraal, reserve ILG).

Voor het project Biomassateelt op Zee wordt een (kas)raming opgenomen (onttrekking reserves verhoogd, € 300.000, neutraal, reserve TWIN-H).

Voor proceskosten voor het project Markermeerdijken wordt een kasraming opgenomen (onttrekking aan reserves verhoogd, € 273.000, neutraal, reserve TWIN-H).

Voor subsidieverlening aan het project onderzoekscentrum biomassavergassing InVesta wordt een kasraming opgenomen (onttrekking aan reserve verhoogd, € 960.000, neutraal, reserve TWIN-H).

Voor Integrale waterprojecten worden geen uitgaven verwacht onttrekking reserves verlaagd, € 682.000, neutraal, reserve TWIN-H).

Voor subsidieverlening aan Danvos, project creëren raffinage capaciteit zeewier wordt een (kas)raming opgenomen (onttrekking reserves verhoogd, € 35.000, neutraal, reserve TWIN-H).

Voor subsidieverlening aan het project biomassavergasser Milena Olga Esme wordt een kasraming opgenomen (onttrekking aan reserve verhoogd, € 500.000, neutraal, reserve EXIN-H).

Voor het project Spuistroom Nieuwe Afsluitdijk wordt een (kas)raming opgenomen (onttrekking reserves verhoogd, € 200.000, neutraal, reserve Actieprogramma 2010).

Voor subsidieverlening aan Energy Valley voor verkenning kansen LNG en Bio-LNG (dossier Groen Gas) wordt een (kas)raming opgenomen (lasten verhoogd, € 70.000, neutraal, reserve TWIN-H).

Voor hosting en ondersteuning van de zonatlas wordt een (kas)raming opgenomen (onttrekking reserve verhoogd, € 10.000, neutraal, reserve EXIN-H).

Voor subsidieverlening op grond van de Uvr Zonnestroom maatschappelijk vastgoed Noord-Holland wordt een kasraming opgenomen (onttrekking aan reserve verhoogd, € 450.000, neutraal, reserve EXINH).

Bijstelling in de kasraming uit de Reserve Monumenten (Kranenburgerfonds). De uitvoeringsregeling voor onderhoud provinciale monumenten wordt opgehoogd met overgebleven gelden uit voorgaande jaren (lasten verhoogd, € 50.000, neutraal).

Door verschuiving van kasramingen wordt het budget voor diverse EXIN-H-projecten OV aangepast (kapitaallasten verlaagd, € 111.000, neutraal).

OD 8.1.2. (Kaderbrief 2017 § 5.1, regel L) Uit de reserve ILG is € 2 miljoen vrijgevallen. Dit wordt als volgt verklaard. Om onderbesteding van de EU-middelen (POP2) te voorkomen als gevolg van uitblijven aanvragen, zijn meer subsidies verleend dan

waarvoor cofinanciering uit EU-middelen beschikbaar is. Om een eventuele overschrijding als gevolg van deze programmering te dekken is in de begroting een reservering van €2 miljoen aan voormalige ILG gelden opgenomen. Door grote vrijval (niet doorgaan van/lagere kosten van subsidieprojecten) bij andere provincies is onze programmering in 2015 alsnog geheel gefinancierd met EU geld. De reservering in de ILG-reserve kan hierdoor vervallen (baten verhoogd, € 2 miljoen, voordelig).

De geplande uitrol van nieuwe laptops voor het personeel vindt dit jaar nog niet (volledig) plaats. Daardoor wordt de uitgavenraming uit de reserve Vervanging ICT-apparatuur aangepast (onttrekking reserve verlaagd, € 1,0 miljoen, neutraal).

Voor ICT-projecten uit het Impulsbudget wordt voor dit jaar een kostenraming verwacht van € 500.000, onder andere voor aanpassing van de provinciale website en aanpassing van intranet (onttrekking reserve verhoogd, € 500.000, neutraal).

8.2 beleidsdoel

Overige subproducten

Verandering: geen.

Toelichting: geen.

Overige subproducten

Meerjarenoverzicht mutaties Baten & Lasten (x 1.000 euro)

Operationeel doel 8.2.1	Overige subproducten							
Lasten	Rekening 2015	Begroot 2016	Mutaties zomernota	Begroot 2016 na zomernota	% Toe- of afname	Begroot 2017	Begroot 2018	Begroot 2019
Apparaatskosten	112	50	-50	0	-100	0	50	47
Directe lasten	-23	0	0	0	0	0	0	0
Kapitaallasten	0	0	0	0	0	0	0	0
Overdrachten	-2.497	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal Lasten	-2.409	50	-50	0	-100	0	50	47
Baten	2.215	0	0	0	0	0	0	0
Saldo van lasten en baten	-194	50	-50	0	-100	0	50	47
Storting reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	0	0	0	0	0	0	0
Resultaat	-194	50	-50	0	-100	0	50	47

5 Stand en mutaties van reserves

Staat van het verloop van de reserves

2016	Beginsaldo 2016	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo 2016
Algemene reserve	93.039.000	14.558.362	9.664.000-	-	97.933.362
Programma 1 Openbaar Bestuur					
22. Cofinanciering Europese projecten	13.101.772	-	6.152.000-	-	6.949.772
Programma 2 Bereikbaarheid					
11. Groot Onderh. Wegen en Vaarwegen	21.353.444	-	488.000-	-	20.865.444
13. Westfrisiaweg	0	32.260.000	32.260.000-	-	0
15. Zuidas en Zeepoort	17.884.681	13.795.000	-	-	31.679.681
12. Fietsinfrastructuur	6.932.432	991.913	1.300.000-	-	6.624.345
14. OLV Greenport*	11.291.150	-	295.000-	-	10.996.150
10. Openbaar vervoer projecten	30.326.440	40.686.000	20.022.000-	10.122.000-	40.868.440
34. Infrastructuur	12.707.186	36.979.236	25.310.500-	-	24.375.922
33. Innovatieprojecten SolaRoad	2.700.000	-	-	-	2.700.000
Programma 3 Water					
16. zelfvoorzienende zoetwaterberging	0	-	-	-	0
35. Meekoppelkansen bij dijkversterking	-	8.977.000	-	-	8.977.000
Programma 5 Ruimte					
29. Stedelijke vernieuwing*	1.517.480	-	-	-	1.517.480

31. Tijdelijk beheer gronden	1.198.713	-	700.000-	499.000-	287-
30. Kwaliteitsfonds Bloemendalerpolder	3.839.540	1.000.000	-	-	4.839.540
26. Europese proj. Landbouwsubsidies	9.800.000	-	233.000-	-	9.567.000
21. Herstructurering Bedrijventerreinen	4.647.597	-	-	-	4.647.597
23. Programma Water als Econ. Drager*	79.625	1.000.000	-	-	1.079.625
24. Werkgelegenheid en economie	12.614.085	3.343.888	1.184.000-	-	14.773.973
32. Leefbaarheidsfonds Schiphol	10.000.000	-	-	-	10.000.000
25. Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens	4.740.000	-	4.740.000-	-	-
20. Waterrecreatie	1.804.746	1.393.531	200.000-	-	2.998.277
27. Ontwikkeling Havencomplexen	3.609.492	1.837.061	-	-	5.446.553
Programma 6 Groen					
19. Cofinanciering Waddenzee	2.851.859	1.000.000	200.000-	-	3.651.859
5. Groen	59.025.053	15.255.700	43.106.000-	-	31.174.753
18. Groene Uitweg	14.919.009	669.000	5.358.000-	-	10.230.009
Programma 8 Financien					
1. UNA	1.761.936	-	538.000-	-	1.223.936
2. EXIN-H	112.478.102	-	23.815.000-	-	88.663.102
3. TWINH	287.053.241	500.000	28.793.000-	-	258.760.241
4. Actieprogramma 2010	35.983.437	1.166.175	11.062.000-	-	26.087.612
6. ILG*	6.744.633	-	3.410.000-	2.000.000-	1.334.633
17. Huisvesting	20.156.100	508.000	3.416.000-	-	17.248.100
28. monumenten	7.274.407	6.303.531	11.858.000-	-	1.719.938

(Mr.F.J.Kranenburgfonds)					
8. Vervanging ICT-apparatuur	1.744.036	887.000	275.222-	-	2.355.814
7. Bedrijfsvoering	-	1.717.000	-		1.717.000
9. Organisatieverandering	3.365.904	-	421.000-	-	2.944.904
GO-gelden	-	3.965.000	-	-	3.965.000
Totaal Bestemmingsreserves	**723.506.099**	**174.235.035**	**225.136.722-**	**12.621.000-**	**659.983.412**
Reserves	**816.545.099**	**188.793.397**	**234.800.722-**	**12.621.000-**	**757.916.774**

6 Aanbestedingen

Europese aanbestedingen 2016

	Aangekondigd	Gegund	Bedrag
Contracten	6	5	5.928.735
Raamcontracten	3	1	n.v.t.
	9	6	

Niet-Europese aanbestedingen 2016

Type	Categorie		Bedrag		
			Aantal	€	%
Openbaar	B1	Conform	2	2.060.000	5%
(drempelwaarden: werken > € 200.000 - < € 5.000.000)	B2	Uitzondering PNH			
	B3	Uitzondering EA			
	B4	Afwijking			
Meervoudig onderhands	C1	Conform	22	1.795.624	4%
(drempelwaarden > €45.000 - < € 200.000)	C2	Uitzondering PNH	11	1.684.000	4%
	C3	Uitzondering EA	1	500.000	1%
	C4	Afwijking	1	123.424	0%
(Mantel-/Raam)contract	D		61	38.798.114	86%
Totaal			98	44.961.162	100%

Ontwikkeling aanbestedingen

Jaar	2013		2014		2015		2016	
Type	Aantal	Bedrag in €	Aantal	Bedrag in €	Aantal	Bedrag in €	Aantal	Bedrag in €
Europees	20	105.795.000	26	276.803.317	14	157.420.000	6	5.928.735
Openbaar	23	34.888.000	11	12.329.211	10	15.364.559	2	2.060.000
Meervoudig onderhands	50	4.944.000	53	6.505.498	62	6.614.289	35	4.103.048
(Mantel-/ raam)contract	334	131.277.000	237	79.988.485	226	372.400.292	61	38.798.114
Totaal	427	276.904.000	327	375.625.511	312	551.799.140	312	50.889.897

7 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

In onderstaande lijst staan de subsidies buiten uitvoeringsregeling. De wijzigingen ten opzichte van de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling in de Eerste begrotingswijziging 2016 staan in blauw. Als een subsidie helemaal doorgestreept is, dan geeft dat aan dat deze subsidie niet meer op de lijst is opgenomen.

OD	Naam subsidie aanvrager	Maximale Subsidie 2016
	Programma 2	
2.2.1	Gemeente Hilversum Project IBP 6.10(Mediapark IBP)	€ 338.057,16
2.2.1	Gemeente Hilversum Project IBP 6.10 (Mediapark IBP)	€625.231,56
2.2.1	Gemeente Hilversum Project IBP 3.1,3.2 en 3.3 (Mediapark IBP)	€5.004.186
2.2.1	Gemeente Aalsmeer; studiekosten OLV Greenpoort Aalsmeer	€ 50.000
~~2.1.3~~	~~Schiphol Real Estate / Ontwerp- en Engineeringswerkzaamheden HOV Schiphol-Oost (uitvoerende werkzaamheden)~~	~~€ 4.500.000~~
2.2.1	BBv Mobiliteitsmanagement Hilversum	€ 379.150
~~2.2.1~~	~~BBv P+R Hoorn fase 1~~	~~€ 15.000~~
~~2.2.1~~	~~BBv P+R Hoorn fase 2~~	~~€ 2.000.000~~
~~2.2.1~~	~~BBv Groei op het spoor Heerhugowaard~~	~~€ 287.500~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Alkmaar Problematiek van Bergerhout rotonde~~	~~€ 1.209.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Alkmaar Kerkplein-Station~~	~~€ 260.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Alkmaar Spoorovergang Schinkelwaard/spoor bij Station Alkmaar Noord.~~	~~€ 50.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Alkmaar Helderseweg, halte Gerechtsgebouw-Alkmaar tot station (spoorovergang)~~	~~€ 50.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Beverwijk/Heemskerk Inbouwen KAR in VRI's Plesmanweg – Van Riemsdijklaan in Beverwijk en Jan Ligthartstraat – Jan van Kuikweg in Heemskerk.~~	~~€ 50.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Bussum Verplaatsen bushaltes lijn 105 naar westzijde station Naarden-Bussum per medio 2019~~	~~€ 85.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Haarlem Station-Schoterweg-Rijksstraatweg-Delftplein~~	~~€ 2.822.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Haarlem Passage aan de noordzijde van het station (Kennemerplein); conflict bus en fiets.~~	~~€ 1.950.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Haarlem Prins Bernhardlaan- Camera Obscuraweg- Haarlem Spaarnwoude station (N200)-Suzette Noiretstraat.~~	~~€ 780.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Haarlem Braillelaan-Schalkwijk centrum.~~	~~€ 234.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Haarlem Trajectgewijze aanpak lijn 80 Haarlem, inclusief Emmabrug/Emmaplein en Schipholweg/PB-laan~~	~~€ 210.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Haarlem Extra inmeldlus Stationsplein bij VRI met fietspad Kruisweg~~	~~€ 15.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Haarlem/Heemstede Traject lijn 50 in Haarlem (Florapark/Iordenstraat, KAR inbouwen en li-af verruimen)~~	~~€ 50.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Haarlem/SRA Rustenburgerlaan(bushaltes aan beide zijden, fietspad achterlangs)~~	~~€ 100.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Haarlem/SRA Kruispunt Europaweg-Schipholweg~~	~~€ 20.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Haarlem/SRA Kruispunt Schalkwijkerstraatweg- Schipholweg-Buitenrustbruggen~~	~~€ 350.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Haarlem/SRA Kruispunt Zijlbrug-Zijlvest-Kinderhuisvest, plus problematiek ingang P-garage Raaks~~	~~€ 90.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Haarlem/SRA Rustenburgerlaan (aanpassen re-af~~	~~€ 80.000~~

	~~RBL/Buitenrustbruggen en kruispunt met Kleine Houtweg)~~	
~~2.3.2~~	~~gemeente Heerhugowaard Middenweg zuid~~	~~€ 100.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Heerhugowaard Middenweg noord~~	~~€ 80.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Hilversum Streng station-Schapenkamp tot kruising Emmastraat, inclusief Beatrixtunnel tot haltes Bordetstraat en Groest.~~	~~€ 325.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Hilversum Hilversum Zeverijnplansoen-Loosdrechtseweg:~~	~~€ 260.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Hilversum Spoor Hilversum Sportpark~~	~~€ 50.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Hilversum/Bussum Mies Boumanboulevard en Bussum station Zuid.~~	~~€ 550.000~~
~~2.3.2~~	~~PNH Problematiek op de N9 tussen haltes Koedijk Overzetveer en Koedijk Vlotbrug~~	~~€ 260.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Velsen Delftplein, rechtsaffer ri. Velsen om conflicht bus-bus te voorkomen~~	~~€ 65.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Velsen Pontplein Velsen-Zuid~~	~~€ 50.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Velsen-Beverwijk Busbaan Wijckerpoort (Velsertraverse-busstation Beverwijk).~~	~~€ 9.982.500~~
~~2.3.2~~	~~gemeente Velsen-Beverwijk Busbaan Wijckermolen~~	~~€ 2.200.000~~
~~2.3.2~~	~~Rijk Problematiek Velsertunnel, trajectdeel tussen Velserbroekse Dreef en Velsertravere~~	~~€ 3.932.500~~
~~2.3.2~~	~~gemeente ® Wijdemeren Nieuw Loosdrecht tussen haltes Jol en Schakel.~~	~~€ 50.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente (R) Hoorn Station-Westfriesgasthuis, spoorproblematiek~~	~~€ 50.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente (R) Heerhugowaard Oosttangent~~	~~€ 1.000.000~~
~~2.3.2~~	~~gemeente (R) Bussum Bereiken busstation Naarden-Bussum i.r.t. spoorovergang Generaal de la Reijlaan~~	~~€ 140.000~~
2.3.2	Gemeente Alkmaar; Investeringsagenda	€ 100.000
2.3.2	Gemeente Beverwijk; Investeringsagenda	€ 50.000
2.3.2	Gemeente Haarlem; Investeringsagenda	145.000
2.3.2	Gemeente Hilversum; Investeringsagenda	€ 310.000
2.3.2	Gemeente Velsen; Investeringsagenda	€ 2.250.000
2.2.1	Gemeente Haarlem; Snelfietsroute Haarlem-Amsterdan west	€ 389.392
~~2.1.3~~	~~Stadsregio Amsterdam / HOV Amstelveen - Uithoorn (Uithoornlijn)~~	~~€ 2.000.000~~
2.3.1	Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer [1]	€ 50.000
2.3.1	Rijksscholengemeenschap Wiringherlant / Medefinanciering Scholierenlijn Medemblik - RSG Wiringherlant 2015-2016	€ 14.000
~~2.3.2~~	~~Gemeente Velsen/recontructie Velsertraverse~~	~~€ 250.000~~
2.3.2	Gemeente Texel / Inrichting en beheer Regiecentrum Pilot Texel	€ 383.000
~~2.1.2~~	~~Gemeente Alkmaar/Koelmalaan Willem de Zwijgerlaan~~	~~€ 1.000.000~~
2..3.2	RWS: Busvoorzieningen A1	1.500.000
	Programma 3	
3.1.1	Rijkswaterstaat / Realisatie recreatief fietspad op De Nieuwe Afsluitdijk	€ 3.000.000
3.1.1	Provincie Friesland / Vismigratierivier bij De Nieuwe Afsluitdijk	€ 2.000.000
3.1.1	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier/monitoring van ecologische oevers volgens de KRW maatlat	€ 40.000
3.1.1	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier/opzetten programma Bodem en Water	€ 30.000
3.1.1	AGV / bijdrage aan projectplan monitoring trekvissen in Noord-Holland.	€ 5.000
3.2.1.	Landschap N-H (of Water, Land & Dijken) - 'Innovatieprogramma Veen/ pilot functie volgt peil'	€1.100.000
	Programma 4	
4.1.2	Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord	€ 137.850

4.1.2	Regionale Brandweer Amsterdam/Amstelland	€ 18.742
4.1.2	Milieudienst IJmond	€ 118.300 € 125.000
4.1.2	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	€ 281.933
4.1.2	Omgevingsdienst Flevoland-Gooi en Vechtstreek	€ 60.450
4.1.2	Danvos bv / Zeewierraffinage	€ ~~50.000~~ 35.000
4.1.2	Gemeente Texel / Opschalen energie neutrale woningen	€ 400.000
4.1.2	InVesta / Infrastructuur en voorzieningen InVesta	€ 960.000
4.1.2	Groen gas Nederland Noord-Holland bv/ Milena-Olga-Esme	€ 500.000
4.2.1	Stichting Energy Valley/(bio)LNG in vrachtwagens in drie noordelijke provincies	€ ~~95.000~~ 70.000
4.1.1	Milieufederatie NH/sterren dichterbij	€ 36.400
4.1.2	Spuistroom/Nieuwe Afsluitdijk	200.000
4.1.2	Biomassateelt op Zee	300.000
4.2.1	NEMIS	50.000
	Programma 5	
5.1.2	Gemeente Den Helder / Geluidbeperkende maatregelen permanent motorcrossterrein	€ 25.000
5.1.2	Gemeente Hollands Kroon / Geluidbeperkende maatregelen permanent motorcrossterrein	€ 25.000
5.1.2	Noord-Hollandse Motorsport Federatie / Geluidbeperkende maatregelen permanent motorcrossterrein	€ 133.148
5.1.2	Omgevingsraad Schiphol[1]	€ 128.000
5.1.2	Gemeente Zaanstad / Verbeteren functioneren Station Koog-Zaandijk (OV-knooppuntenbeleid)	€ 200.000
5.1.2	Gemeente Haarlemmermeer / groen-recreatieve verbindingen	€ 4.500.000
5.1.2	Gemeente Haarlemmermeer / Herstructurering/transformatie bedrijventerreinen	€ 1.000.000
~~5.1.2~~	~~Gemeente Haarlemmermeer / Watersysteem Park 21~~	~~€ 15.000.000~~
5.2.1	Gemeente Amsterdam / AEB-projecten	€ 1.500.000
5.2.1	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord / Kenniswerkplaats`	€ 100.000
5.2.1	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord	€ ~~1.518.286~~ 1.255.000
~~5.2.1~~	~~Techniekraad~~	~~€ 200.000~~
~~5.2.1~~	~~Gemeente Haarlem / REO~~	~~€ 25.000~~
~~5.2.1~~	~~Gemeente Velsen / REO~~	~~€ 25.000~~
~~5.2.1~~	~~Gemeente Zaanstad / REOZ~~	~~€ 25.000~~
~~5.2.1~~	~~Regio Gooi en Vechtstreek / Economic Board G&V~~	~~€ 25.000~~
5.2.3	Gemeente Zaanstad / Aanleg kade (toerisme, recreatie)	€ 400.000
5.2.4	Stichting Greenport Noord-Holland Noord / programmabureau	€ 165.000
5.2.4	Stichting Greenport Noord-Holland Noord / uitvoeringsagenda	€ 100.000
5.2.4	Stichting Greenport Aalsmeer / programmabureau	€ 150.000
5.2.4	Stichting Greenport Aalsmeer / uitvoeringsagenda	€ 100.000
~~5.2.1~~	~~Luchtvaartcollege Schiphol / Nieuw-West Airport Express~~	~~€ 100.000~~
5.2.1	MKB Doorstart	€ 90.000
5.2.4	St. Transitie Ijsselmeervisserij	€ 250.000
5.2.1	Den Helder Airport	€ 250.000
5.2.1	Nederlands Investerings Agentschap	€ 200.000

5.2.4	LTO	€ 43.000
5.2.1	ROC Amsterdam	€ 65.000
5.2.1	ROC Amsterdam/Mediacollege Hilversum	€ 65.000
5.2.1	NOVA college	€ 65.000
5.2.1	Clusius en Horizoncollege	€ 50.000
	Programma 6	
6.1.1	Regio Gooi en Vechtstreek / Groene Uitweg, Schootsvelden Naarden	€ 60.000
6.1.1	Natuurmonumenten / project plas - dras Wormer-Jisperveld	€ 78.868
6.1.1	PWN/Waterrijk en Zanderij Castricum	€ 457.500 ~~€ 237.500~~
~~6.1.1~~	~~Goois Natuurreservaat [+] / Toelopen Natuurbrug Laarderhoogt~~	~~€ 300.000~~
6.1.1	Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost / Quickwins Amsteloever	€ 198.800
6.1.1	Stichting De Bovenlanden / Groene As Bovenlanden	€ 271.000 ~~€ 350.000~~ € ~~240.000~~
~~6.1.1~~	~~Gemeente Aalsmeer / Groen As door Aalsmeer~~	~~€ 187.500~~
6.1.1	Recreatie Noord-Holland N.V./ Groene Uitweg, Recreatiemakelaar Amstelland	€ 30.000
6.1.1	Regio Gooi- en Vechstreek / Groene Uitweg, Recreatiemakelaar Gooi en Vecht	€ 30.000
6.1.1	Verenging Agrarisch Natuurbeheer Vechtvallei / Groene Uitweg, Innovatieproject duurzame landbouw 2016-2017	€ 40.000 ~~€ 80.000~~ ~~€ 40.000~~
6.1.1	Verenging Agrarisch Natuurbeheer Vechtvallei / Groene Uitweg, Gebiedscoördinatie verbrede landbouw 2017	€ 40.000
6.1.1	Groengebied Amstelland / Groene Uitweg, Routebebording Amsterdan Z.O. – Groene Uitweggebied	€ 35.000
6.1.1	Groengebied Amstelland / Groene Uitweg, Opwaardering speelplaats Ouderkerkerplas	€ 21.000
6.1.1	Gemeente Wijdemeren / Groene Uitweg, Voetgangersbrug 's-Gravelandsevaart (N-H-Pad)	€ 32.500
6.1.1	Gemeente Gooise Meren / Groene Uitweg, Wandelpad Vesting Stadzigt	€ 175.000
6.1.1	Gemeente Gooise Meren / Groene Uitweg, Wandelpad Vesting Stadzigt	€ 232.500
6.1.1	Gemeente Gooise Meren / Groene Uitweg, publieksparticipatie Naardertrekvaart	€ 30.000,-
6.1.2	Stichting Landelijk Fietsplatform / Coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken fietsen 2016	€ 50.000
6.1.2	Stichting Wandelnet / Coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken wandelen 2016	€ 50.000
6.1.2	Agrarische Natuur vereniging Water, Land en Dijken/ Boerderij-educatie Laag Holland [1]	€ 80.000
6.1.2	Bureau Promotie Laag Holland / Promotie Laag Holland	€ 80.000
6.1.2	Landschap Noord-Holland [1]	1.392.800
6.1.2	Landschap Noord-Holland / Groen en Gezonde Leefomgeving	€ 150.000
6.1.2	Faunabeheereenheid / Reguliere taken [1]	€ 500.000
6.1.2	Faunabeheereenheid / Maatregelen uitvoering ganzenbeheer	€ 500.000
6.1.2	Goois Natuurreservaat	€ 509.800
~~6.1.2~~	~~Landschap Noord-Holland / Lage Oude Veer, programma 'Kop op de Kaart' Project gaat misschien niet door.~~	~~€ 157.400~~
6.1.2	Stichting Veenweiden Innovatiecentrum.	€ 30.000
~~6.1.2~~	~~Fam. Tentij / Realisatie NNN Bakkum / Programma Nieuwe Strandwal~~	~~€ 100.000~~

6.1.2	Gemeente Schagen / Boskerpark realisatie NNN Grondverwerving	€ 53.000
~~6.1.2~~	~~Gemeente Schagen / Boskerpark realisatie NNNInrichting~~	~~€ 247.000~~
6.1.2	Gemeente Amsterdam / Project Natuurboog, ecologische verbinding Diemerbos – Holendrechterpolder	€ 520.000
6.1.2	Natuurmonumenten / Marker Wadden	€ 1.757.375
6.1.2	Waternet / Natuurontwikkeling Huydecoorpersweg	€ 925.000
6.1.2.	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier / Polder Waard Nieuwland, gecombineerde waterberging en natuur	€ 42.720
6.1.3	Nationaal Park Zuid Kennemerland [1]	€ 121.789
6.1.3	Nationaal Park Duinen van Texel [1]	€ 136.211
6.1.3	Nationaal Park Duinen van Texel / Texel Vogeleiland van allure	€ 50.000
6.1.3	Landschap Noord-Holland [1]/ Uitvoering Programma 'Betrekken bij Groen'	€ 608.000
6.1.4	Koninklijke Roei- & Zeilvereniging Het Spaarne / Zeil- en roeilocatie Mooie Nel	€ 40.000
6.1.4	Dynamique Sportieve Evenementen / Watersportcentrum Paviljoen Dynamique	€ 57.375
6.1.4	Recreatie Noord-Holland / Realiseren regionaal wandelroutenetwerk regio Amstelland	€ 180.000
6.2.1	Agrarische Natuurvereniging Water, land & Dijken / Ruige mest op Vaarland	€ 51.639
6.2.1	Staatsbosbeheer / Monitoring SNL	€ 30.000
6.3.2	Landschap Noord-Holland / Azolla tegen bodemdaling	€50.000
	Programma 7	
7.1.1	Platform Dorpshuizen Noord-Holland [1]	€ 30.000
7.1.1	Vereniging van Kleine Kernen Noord-Holland [1]	€ 30.000
7.1.1	Sportservice [1]	€ 120.000
7.2.1	Gemeente Muiden / Verder met de Vesting	€ 330.000
7.2.1	Stichting Fort van Hoofddorp / Restauratie Fort bij Hoofddorp	€ 1.100.000
7.2.1	Waternet / Fort Spion	€ 120.000
7.2.1	Recreatieschap Spaarnwoude: Restauratie Fort bij Liebrug	€ 800.000
7.2.1	Recreatieschap Spaarnwoude: Restauratie Fort benoorden Spaarndam	€ 500.000
7.2.1	Landschap Noord-Holland: restauratie fort Zuidwijkermeer	€ 600.000
7.2.1	Gemeente Haarlemmermeer: Restauratie Fort bij Aalsmeer	€ 400.000
7.2.1	Stichting ERM: Ontwikkeling certificering inspectiemethodiek	€ 100.000
7.2.2	Monumentenwacht [1]	€ 333.000
7.2.2	Cultuurcompagnie NH [1] / cultureel erfgoed	€ 764.000
7.2.2	ROP Midden West [1]	€ 17.000
7.3.1	Cultuurcompagnie NH [1] / Cultuurtoeristische subsidies	€ 100.000
7.3.1.	Stichting Culturebase : cultuurtoeristische subsidies	€ 370.000
7.4.1.	Cultuurcompagnie NH : culturele infrastructuurprojecten	€ 137.000
7.4.1	Plein C : cultuureducatie	€ 250.000
7.4.1	ProBiblio [1]	€ 2.384.240
7.4.1	Stichting Danstheater Aya [1]	€ 98.000
7.4.1	Stichting de Toneelmakerij [1]	€ 260.000
7.4.1	Stichting Oneindig Noord-Holland	€ 200.000

1 Deze organisatie ontvangt een boekjaarsubsidie.

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 12 juli 2016

Onderwerp: Zomernota 2016

Bijlagen: 1
Zomernota

1. Inleiding

Als onderdeel van de door Provinciale Staten vastgestelde planning en control cyclus bieden wij u hierbij de zomernota 2016 aan.

De zomernota is een tussentijdse rapportage en bijstelling van de begroting en is opgesteld volgens het door uw Staten vastgestelde format. De zomernota is een wijziging van de begroting en bevat voorstellen tot bijsturing van het beleid, in de vorm van gewijzigde output, en voorstellen tot bijstelling van de programmabudgetten. In deze zomernota zijn ook de gevolgen opgenomen van de kaderbrief 2017 voor zover deze betrekking hebben op het jaar 2016.

Daarnaast zijn drie besluiten met betrekking tot de instelling van reserves opgenomen. De financiële gevolgen hiervan zijn verwerkt in deze zomernota. Conform het besluit Begroting en Verantwoording Provincies en de financiële verordening van de provincie Noord-Holland, vergen deze een expliciet besluit van uw Staten in de vorm van een instellingsbesluit.

2. Leeswijzer

Beleidsmatige ontwikkelingen

De voorstellen tot inhoudelijke bijsturing van het beleid zijn vormgegeven als bijstellingen van de geraamde output. Elke bijstelling is toegelicht.

De zomernota is naar zijn aard een afwijkingenrapportage. Daarom zijn alleen die instrumenten vermeld, waarvoor de geraamde output wordt bijgesteld. De output van niet vermelde instrumenten verloopt conform de begroting.

Wanneer bij een instrument de output wordt aangepast, wordt álle bij dat instrument behorende output opnieuw vermeld, zodat steeds de totale output van een instrument zichtbaar blijft. Hierdoor staan er dus soms ook regels ongewijzigde output in de tabellen. In de tekst onder de tabel worden de wijzigingen inhoudelijk toegelicht.

Wijze van toelichten van de financiële mutaties

De zomernota bevat resultaatneutrale en niet-resultaatneutrale mutaties.

Niet-resultaatneutrale mutaties

Dit zijn mutaties die ten gunste of ten laste van de algemene middelen komen en die tezamen het begrotingsresultaat bepalen. Hieronder vallen bijvoorbeeld de mutaties als gevolg van de meicirculaire van het provinciefonds, de verwerking van de kaderbrief en geïnventariseerde mee- of tegenvallers. Een lijst van niet resultaatneutrale mutaties is in de voordracht en in de inleiding van de zomernota opgenomen. Bij de budgettabel aan het begin van ieder programma zijn de niet-neutrale mutaties toegelicht. Daarbij is steeds vermeld of deze mutaties voor- of nadelig zijn ten opzichte van het begrotingsresultaat. Het saldo van alle niet-resultaatneutrale mutaties in deze zomernota is € 1,76 miljoen voordelig.

Resultaatneutrale mutaties

Dit zijn mutaties die geen effect op het begrotingssaldo hebben, maar waar wel het budgetrecht van PS op van toepassing is. Het gaat dan bijvoorbeeld om de bijstelling van ramingen voor projecten die gedekt worden uit reserves of de raming van baten en even hoge bijbehorende lasten. Deze mutaties zijn toegelicht bij de operationele doelen.

Niet iedere resultaatneutrale mutatie is afzonderlijk toegelicht in de zomernota. Er is een grens aangehouden van € 100.000 per afzonderlijke mutatie. Neutrale mutaties onder de € 100.000 worden daarom meestal niet toegelicht. Daardoor is het saldo van de bedragen die bij de toelichtingen per operationeel doel per kostencategorie worden vermeld niet altijd helemaal gelijk aan het totale bedrag aan neutrale mutaties. Het saldo van alle neutrale mutaties in deze zomernota bedraagt € 0.

3. Overzicht financiële ontwikkelingen

Het totale begrotingssaldo na de verwerking van alle zomernotamutaties is € 14,56 miljoen voordelig. Conform de afspraken in de kaderbrief wordt dit saldo geoormerkt gestort in de algemene reserve t.b.v. het sluitend maken van de begroting en meerjarenraming 2017 – 2020. Hierna is het saldo van de begroting 2016 € 0.

In de kaderbrief kon nog geen rekening worden gehouden met de tweede begrotingswijziging. In deze zomernota is hiermee wel rekening gehouden. In onderstaande tabel ziet u het overzicht.

Totaaloverzicht zomernota 2016 (Bedragen * € 1.000, een min is voordelig)

	Mutatie	Saldo
Saldo begroting na eerste wijziging		-3.440
Begroting tweede wijziging	2.015	
Kaderbrief 2017	-11.370	
Saldo na kaderbrief 2017 incl. 2e begrotingswijziging		-12.795
Zomernota	-1.763	
Subtotaal na niet neutrale mutaties		-14.558
Geoormerkte storting in algemene reserve	14.558	
Saldo begroting na zomernota		0

Specificatie niet resultaatneutrale mutaties

Voor het opstellen van de zomernota 2016 zijn de gevolgen van de meicirculaire van het provinciefonds verwerkt. Daarnaast zijn zoals gebruikelijk de meest recente gegevens over ontwikkelingen zoals de intern doorbelaste rente en enkele indexeringen in beeld gebracht en verwerkt en zijn mee- en tegenvallers geïnventariseerd. Al deze mutaties zijn toegelicht bij het betreffende programma in de zomernota.

Programma / OD		Onderwerp	Bedrag in € 1.000, een min is voordelig
1	**Openbaar Bestuur**		
	1.1.1	Accountant	30
		Algemene kosten GS	-105
		Herstel budgetten PS	60
		Nieuwe sprekersklok PS	6
		Oud-leden GS	61
		Reiskosten PS	-61
	1.1.2	Minder Integriteitsonderzoek t.b.v. Flevoland en Utrecht	171
	1.3.1	Communicatiestrategie	56
2	**Bereikbaarheid**		**0**
	2.1.1	Verkeersmanagement	84
	2.1.2	Rente	-7
	2.2.1	Indexatie	9
		Provinciefonds doeluitkering	2.272
3	**Water**		**0**
	3.2.1	Indexatie	18
		Kaderbrief AE verschuiving 2017-2019 naar 2016	1.100
		Provinciefonds doeluitkering	65
4	**Milieu**		**0**
	4.1.2	Afboeking rente bodembeheertaken	-25
		Indexatie	15
		Leges	-1.343
		Meetpunt afvalstoffen	37
		Omgevingsdiensten	181
		Opruimen drugsafval	23
		Provinciefonds doeluitkering	98
		SWUNG bijstelling	90
	4.2.1	Rente	33
5	**Ruimte**		**0**
	5.1.2	Beheer onroerend goed	1.578
		Huren en pachten	-1.170
		Opheffen reserve tijdelijk beheer gronden	-499
		OZB	46
		Rente	-314

		Verkoopopbrengst grond	-733
	5.2.1	Arbeidsmarkt	-300
		Rente	-9
6	**Groen**		**0**
	6.1.1	Indexatie	35
		Provinciefonds doeluitkering	227
7	**Cultuur en Welzijn**		**0**
	7.2.1	Behoud erfgoed	-1
		Provinciefonds doeluitkering	275
		Rente	9
8	**Financiën**		**0**
	8.1.1	Afspraak met bonden m.b.t. GO-gelden	1.500
		Beheer en onderhoud panden	-38
		Huisvesting	127
		Huren en pachten	14
		Indexatie	0
		Leges	4
		OZB	-3
		Provinciefonds algemene uitkering	229
		Provinciefonds doeluitkering	-2.937
		Rente	644
		Verkoopopbrengst panden	-3.438
		Voormalig personeel	123
Eindtotaal niet resultaatneutrale mutaties		**(min is voordelig)**	**-1.763**

4. Instellingsbesluiten nieuwe reserves en kredietaanvraag

Instelling nieuwe reserves

Bij de instelling van een nieuwe reserve hoort conform onze financiële verordening een instellingsbesluit. In het instellingsbesluit stellen PS vast, wat het doel, de functie en de looptijd is van een reserve en wordt vastgelegd, hoe de besluitvorming over de bestedingen uit de reserve verloopt. PS besluiten over het onttrekken aan en storten in een reserve, tenzij dit in de aangegeven besluitvormingsprocedure in het instellingsbesluit aan GS wordt overgedragen. Voor de functie van een reserve zijn er drie mogelijkheden:

- *Budgetgerichte reserve:* PS besluiten een bepaald bedrag in een reserve te storten en dragen GS op om voor dit geld zo veel mogelijk effect te bereiken, zoals gesteld in het doel van de reserve. Wanneer een geraamd project goedkoper uitvalt of niet doorgaat, blijft het geld in de reserve beschikbaar voor nieuwe projecten.
- *Doelgerichte reserve:* PS stellen een doel vast en besluiten in een reserve precies genoeg te storten, om dat doel te bereiken. Wanneer het vooraf vastgestelde doel is bereikt of een

project is afgerond, vallen eventueel overblijvende middelen vrij naar de algemene middelen. Wanneer een project in het geheel niet doorgaat, wordt daarmee het doel niet bereikt en kan daarvoor een nieuw project in de plaats komen.

- *Egalisatiereserve:* PS besluiten jaarlijks een vast bedrag te storten in een reserve voor activiteiten die grote schommelingen in budgetbehoefte hebben, om daarmee een gelijkmatige verdeling van lasten over de jaren te bereiken.

In deze zomernota wordt voorgesteld drie nieuwe reserves in te stellen

	Reserve Meekoppelkansen bij dijkversterkingen
Functie	Budgetgerichte reserve
Doel	Bijdragen aan meekoppelkansen gekoppeld aan dijkversterkingsprojecten. Dijkversterkingen worden uitgevoerd door de waterbeheerders. Het zijn omvangrijke projecten waarbij voor de provincie en andere regionale partijen en ondernemers de mogelijkheid bestaat om recreatieve- en watersportvoorzieningen, extra natuur, landschapsvoorzieningen, etc. mee te koppelen met de dijkversterking of een aan de dijkversterking gerelateerd ruimtelijk kwaliteitsprogramma op te stellen.
Programma	Programma 3 Water.
Voeding	De storting bedraagt € 15 miljoen uit het coalitieakkoord (€ 3.750.000 per jaar in 2016 t/m 2019), € 4.726.872 uit de reserve Actieprogramma 2010, onderdeel Uitvoeringsprogramma Kust en € 500.000 uit de Reserve Groen. Bij het coalitieakkoord is € 15 miljoen beschikbaar gesteld voor (co)financiering van meekoppelkansen gekoppeld aan dijkversterkingen zoals de Markermeerdijken, Waddenzeedijken Texel en de Afsluitdijk. Op 3 juni 2011 hebben PS ingestemd met het inzetten van € 9.685.550 van het Uitvoeringsprogramma Kust voor extra ruimtelijke kwaliteit gekoppeld aan dijkversterkingen. Een deel hiervan, € 4.7 miljoen, wordt overgeheveld naar de Reserve Meekoppelkansen bij dijkversterkingen. De € 500.000 uit de reserve Groen is bestemd voor natuurinrichting van de vooroeverdijk.
Looptijd	De reserve loopt t/m 31 december 2025. Dijkversterkingen zijn zowel qua voorbereiding als uitvoering langlopende projecten. Meekoppelkansen kunnen vaak pas worden uitgevoerd als de waterkering is versterkt. De looptijd van de reserve is om de reden tot eind 2025.
Besluitvormingsprocedure	GS besluit over de investering voor de meekoppelkansen conform GS-besluit van 26 april 2016 en communiceert hierover met PS.

Op basis van de kaderbrief wordt de reserve bedrijfsvoering ingesteld.

	Reserve Bedrijfsvoering
Functie van de reserve	Egalisatiereserve
Doel	Deze reserve dient om fluctuaties in de uitgaven voor bedrijfsvoering op te vangen en investeringen te doen ter verbetering van de bedrijfsvoering in het algemeen en innovatie en I&I-ambities (Impulsbudget) in het bijzonder
Programma	Programma 8 Financiën (Programma overkoepelende reserves)
Voeding	Conform Kaderbrief 2017. Het Impulsbudget dat nu is opgenomen in Reserve Huisvesting wordt overgeheveld naar Reserve Bedrijfsvoering. De reserve huisvesting bevat daarmee alleen nog de bedragen die gemoeid zijn met de kapitaallasten die samenhangen met de huisvesting.

Looptijd	De looptijd is onbeperkt, omdat het een egalisatiereserve betreft. Eens per 4 jaar vindt een evaluatie plaats bij de actualisatie van de nota reserves en voorzieningen.
Besluitvormingsprocedure	Bij de begroting of begrotingswijziging worden ramingen op de begroting gebracht en toegelicht.

	Reserve GO-gelden
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve is bedoeld om uitvoering te geven aan de inzet van decentrale arbeidsvoorwaarden-gelden door het Georganiseerd Overleg.
Programma	8 Financiën (Programma overkoepelende reserves)
Voeding	Er is sprake van een eenmalige voeding met een bedrag van € 3.965.000.
Looptijd	De looptijd van de reserve is afhankelijk van de, nog te besluiten, specifieke aanwending. Vooralsnog wordt de einddatum bepaald op 31-12-2021.
Besluitvormingsprocedure	Over de besteding van het bedrag kunnen plannen worden ingediend in het Georganiseerd Overleg. Instemming vindt plaats door GS vanuit de werkgeverszijde en door de bonden vanuit werknemerszijde (nadat zij de plannen hebben voorgelegd aan hun leden).

Nieuw kredietbesluit

In kader van PMI een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 800.000 voor de realisatie van een tijdelijke busstrook op de N247 tussen kruispunt 't Schouw en Broek in Waterland.

Toelichting
In de stuurgroep Bereikbaarheid Waterland van november 2015 is besloten om een tijdelijke busstrook in noordelijke richting te realiseren (met behoud van 300m busbaan in zuidelijke richting) door de wegindeling op het wegvak N247 tussen kruispunt 't Schouw en Broek in Waterland aan te passen. Het busverkeer op de N247 ondervindt in de avondspits gemiddeld 4 minuten vertraging als gevolg van fileopbouw op het wegvak N247 tussen kruispunt 't Schouw en de kern van Broek in Waterland. Dit betekent op jaarbasis een extra verliespost m.b.t. de exploitatie van € 50.000- € 100.000 en in maatschappelijke kosten een verlies dat kan oplopen tot € 0,5 miljoen per jaar. Om deze reden is in de stuurgroep besloten om deze maatregel met spoed en uiterlijk in 2016 te realiseren.

De werkzaamheden starten in oktober 2016 en zullen naar verwachting in november 2016 voltooid zijn.

De hoogte van het nu voorliggend krediet bedraagt € 800.000. Het krediet is al in de kasramingen van het PMI opgenomen (namelijk in 2018), maar wordt nu qua kasuitgaven naar voren gehaald (€ 500.000 in 2016 en € 300.000 in 2017). De Stadsregio Amsterdam (SRA) betaalt 50% van de kosten, de overige 50% komt ten laste van de kapitaallasten PMI en zal worden verwerkt in de Begroting 2017 en het PMI 2017-2020. De naar voren gehaalde kapitaallasten passen binnen het bij de Kaderbrief 2017 vastgesteld budget voor kapitaallasten PMI.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 52

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 12 juli 2016;

besluiten:

1. De Zomernota 2016 vast te stellen;
2. De bij deze zomernota gewijzigde programmabudgetten van de begroting 2016 vast te stellen;
3. De in deze zomernota opgenomen mutaties in de reserves vast te stellen;
4. De nieuwe reserves “Meekoppelkansen bij dijkversterkingen”, “Bedrijfsvoering” en “GO-gelden” in te stellen conform de in de voordracht opgenomen instellingsbesluiten;
5. In het kader van het PMI een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 800.000 voor de realisatie van een tijdelijke busstrook op de N247 tussen kruispunt ’t Schouw en Broek in Waterland.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Uittreksel uit concept EEB verslag van 12 september 2016 Zomernota

6a. Voordracht Zomernota 2016

De **voorzitter** benadrukt dat in deze commissie enkel gesproken wordt over de onderdelen die de commissie regarderen. De conceptverslagen zullen gebundeld ter informatie naar PS worden gestuurd.

De heer **Wiesehahn** (VVD) vindt het een goede nota en bedankt het college voor haar inspanningen.

De heer **Klein** (CU/SGP) vindt het operationele doel 4.2.1. een vergaarbak van alles wat met de energietransitie en duurzaamheid te maken heeft. Hij stelt de commissie voor hier een betere structuur voor te bedenken. Delen de andere leden die wens en hoe kan die voor de volgende begroting vorm worden gegeven?

De **voorzitter** verwijst de heer Klein naar de werkgroep die zich bezig gaat houden met de nieuwe begrotingsstructuur.

Mevrouw **Keur** (CDA) vindt het een goede nota, maar niet altijd even praktisch en doorzichtig. Dit zal zij in de Rekencommissie aan de orde stellen.

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) zal zijn standpunt bepalen afhankelijk van de antwoorden op gestelde vragen.

Uittreksel uit concept M&F verslag van 12 september 2016 Zomernota

4b. <u>Voordracht Zomernota 2016</u>

De heer **Yurdakul** (D66) zegt dat D66 tevreden is met de beantwoording van technische vragen.
Over de reservering personeelslasten heeft de fractie nog een vraag. Hoeveel gaat de mogelijke uitkomst van de cao-onderhandeling bedragen? Dat is een structurele last die moet worden genomen. Hoe staat het met persoonlijke ontwikkelingsplannen (POP) voor werknemers?
Er is een reservering van kosten voor de POP's. Valt dit geld ooit vrij als die POP's in de reguliere begroting meegaan?

De heer **Den Uyl** (PvdA) zegt dat de Zomernota, wat de PvdA betreft, helder is. De beantwoording van de technische vragen geeft geen aanleiding om te twijfelen aan de helderheid van de Zomernota. Over de reserve bedrijfsvoering heeft de fractie eerder gezegd dat op enig moment geld opzij moet worden gezet voor politieke prioriteiten. Het gaat hier echter niet over politieke prioriteiten, maar over bedrijfsvoering. Een egalisatiereserve is voor uitgaven en investeringen. Als de Staten niet oppassen zijn zij de sturing daarover kwijt. Dat is de reden dat de PvdA niet overtuigd is van de noodzaak van een reserve bedrijfsvoering.

De heer **Deen** (PVV) geeft aan dat de PVV de Zomernota een helder stuk vindt. De fractie kan ermee akkoord gaan, voor wat betreft de onderdelen die deze commissie aangaan.

De heer **Heijnen** (CDA) vertelt dat zijn fractie een flink aantal technische vragen heeft gesteld. Het CDA vond de Zomernota namelijk niet zo helder. De vragen waarom nodig om te kunnen begrijpen waarom wijzigingen ten opzichte van de begroting zijn doorgevoerd. Vaak is de informatie voorhanden, maar wordt er in de Zomernota onvoldoende naar verwezen. Door het overhevelen van geld is het per programma of project lastig te beoordelen welke activiteiten wel of niet zijn uitgevoerd. De Zomernota zou juist het middel moeten zijn voor Provinciale Staten om te beoordelen hoe Gedeputeerde Staten het er hebben afgebracht ten opzichte van de begroting. Over alle beleidskaders heen zou dan bijgestuurd moeten kunnen worden. Die analyse is met de huidige Zomernota lastig te maken. De Kaderbrief is vooral beleidsmatig, terwijl de Zomernota zeer financieel van aard is. Dit zorgt voor een lastige discussie en onduidelijke besluitvorming. Wat het CDA betreft is dit een belangrijk signaal voor de discussie die in de Rekeningencommissie wordt gevoerd over de duidelijkheid van financiële stukken en de aanpassing ervan. Die duidelijkheid is cruciaal voor de dienstbaarheid van de provincie.

Als men onder de streep kijkt, ligt de provincie financieel gezien goed op koers. De financiële ruimte is vergroot, zodat de plannen voor 2017 en later betaald kunnen worden.
De negatieve beïnvloeding van het Provinciefonds door niet te benutten belastingcapaciteit. Het CDA is voorstander van het huidige lage tarief, maar de zuinigheid van de provincie lijkt nu bestraft te worden door een lagere uitkering. Hoelang is dit al het geval en hoeveel geld heeft de provincie misgelopen? Is onderzoek gedaan naar de optimale hoogte van opcenten in combinatie met de uitkering aan de provincie.?

De heer **Hoogervorst** (SP) heeft de indruk dat over het algemeen zorgvuldig met de budgetten wordt omgegaan. Dat deze budgetbesteding niet altijd de voorkeur van de SP heeft, dat doet er in dit stadium niet toe. De antwoorden op technische vragen brachten vaak helderheid. Graag zou de heer Hoogervorst zien dat in de beantwoording wordt gelet op helder, duidelijk taalgebruik. Hij verwijst naar het antwoord op vraag 2.
De voordracht vraagt Provinciale Staten akkoord te gaan met de instelling van drie nieuwe reserves. Deze reserves krijgen de instemming van de SP. Wel heeft de fractie enige moeite met de opmerking bij de reserve 'Meekoppelkansen bij dijkversterking'. Wanneer Gedeputeerde Staten meekoppelkansen zien, zouden deze moeten worden besproken met Provinciale Staten. Alleen de term 'communicatie' is, wat de SP betreft, te vrijblijvend. Hoe moet deze term worden gelezen?
De SP kan zich vinden in het beschikbaar stellen van een uitvoeringskrediet van € 800.000 voor de realisatie van een tijdelijke busstrook tussen kruispunt 't Schouw en Broek in Waterland. Het gaat om een aanpassing van het wegprofiel. De busstrook die west ligt, wordt verhuisd naar oost. Doen dezelfde problemen zich dan niet voor in de ochtendspits? Heeft deze 'spoedprocedure' gevolgen voor de verdere bereikbaarheid van Broek in Waterland en bijvoorbeeld voor het onderzoek naar de ideeën van de Dorpsraad?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) sluit zich aan bij de vragen van de heer Hoogervorst over de busbaan.
De technische vragen die 50PLUS eerder stelde, zijn goed beantwoord.

De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) bedankt voor de Zomernota en de beantwoording van technische vragen. De fractie sluit zich aan bij de opmerking over duidelijk taalgebruik. Sommige uitleg staat driemaal genoemd, zowel bij de hoofd- als subdoelen. Dat komt de leesbaarheid niet ten goede. Hopelijk kan daarvoor een betere vorm worden gevonden.
Het viel de fractie op dat er geen opmerkingen worden gemaakt over eventuele financiële gevolgen voor het later opleveren van de Westfrisiaweg. Is bekend of er meerkosten komen voor de provincie?

Bij doel 2.1.3 over het HOV richting het zuiden (Hoofddorp-Sassenheim-Noordwijk) staat dat de output niet wordt gehaald, omdat het onlosmakelijk is gekoppeld aan de Duinpolderweg. Inzake de Duinpolderweg worden heel veel bijeenkomsten georganiseerd en gebeurt er veel. Kan de gedeputeerde meer vertellen over wat er wordt gedaan aan het HOV-project?
De grootste wijziging in programma 8 betreft de consequenties van de verhuizing van leasebedrijven. De provincie ontvangt € 5,4 miljoen extra en het kost de provincie een bedrag in het Provinciefonds. De SP vindt het zonde om het positieve verschil van circa € 3 miljoen in de Algemene Middelen te stoppen. De fractie stelt voor het geld in te zetten om de CO2 uitstoot van autoverkeer terug te brengen.

Bij interruptie vraagt de heer **Leever** (ONH) of de SP met hem van mening is dat het verschil van € 3 miljoen als negatief moet worden gezien. Het kost de provincie namelijk meer dan € 300.000 naar aanleiding van dit positieve gegeven.

De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) antwoordt dat de provincie er netto meer aan over houdt. De provincie haalt namelijk meer opcenten binnen.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) is benieuwd naar het optimale niveau van de opcenten.
Op pagina 5 wordt gesproken over geoormerkte stortingen in de algemene reserve. Vindt de gedeputeerde het niet vreemd om geoormerkte stortingen te doen in de algemene reserve?

De heer **Zoon** (PvdD) is blij dat er een uitvoeringsregeling voor drugsafval. Hij vindt het jammer dat daar 50% voor is gereserveerd. De PvdD denkt na over het mogelijk indienen van een motie in Provinciale Staten.

De heer **Leever** (ONH) zegt dat ONH zich kan vinden in de Zomernota. De fractie ontdekte veel mutaties in de diverse tabellen zonder enige verklaring of uitleg. Met name het onderdeel Openbaar bestuur blinkt hierin uit. ONH zou graag zien dat bij mutaties van 5% of meer altijd een verklaring wordt gegeven. Wat is de reactie van gedeputeerde hierop?
In het geval van apparaatskosten lijken wat ruwe schattingen te worden gemaakt. Wat blijft er dan over van de nauwkeurigheid van begroten? De tekstuele verklaringen bij de tabellen is de verantwoordelijkheid van Gedeputeerde Staten. Die verklaringen moeten een verduidelijking van de tabel zijn. Gestart zou kunnen worden met een korte omschrijving van technische termen als ‘apparaatskosten’ en ‘directe lasten’ om daar vervolgens concrete invulling aan te geven. Apparaatskosten zouden aan het aantal fte gekoppeld kunnen worden.
Van de lijst van subsidies bij de uitvoeringsregeling zijn tientallen subsidies geschrapt. In de begroting van 2016 komen veel van die geschrapte subsidies niet voor. Men kan toch niet schrappen wat er niet is? Blijkbaar zijn de betreffende

tientallen subsidies toegevoegd via een eerste begrotingwijziging om een paar maanden later via de Zomernota te worden geschrapt.
Wat is de inhoud van de subsidies? Vallen deze onder de kerntaken van de provincie? Waarom moet dit zo omslachtig gebeuren en omschreven worden? ONH zou het zeer op prijs stellen als in een korte notitie het gebeuren rond deze subsidies wordt uitgelegd.
Over pagina 112 vraagt de heer Leever voor welk bedrag de panden in het Florapark zijn aangekocht en wanneer? Hoeveel bedragen de positieve inkomsten in het geheel?

Bij interruptie merkt de heer **Yurdakul** (D66) op dat bij afwijkingen een bestedingsgrens van € 100.000 wordt gehanteerd. Realiseert de heer Leever zich waar hij aan begint als hij vraagt om bij elke afwijking van 5% of meer een toelichting te geven? ONH was toch de fractie die de begroting te dik vond?

De heer **Leever** (ONH) denkt dat de uitleg duidelijkheid biedt over de vraag waarom de mutaties genoteerd staan.

De heer **Van Straaten** (VVD) bedankt Gedeputeerde Staten voor de heldere beantwoording van technische vragen. Met deze Zomernota wordt in feite de tweede begrotingswijziging bekrachtigd.
Crailo staat ter discussie. Wat is de huidige stand van zaken? Door de provincie was € 2,1 miljoen uitgetrokken voor het verhuur klaarmaken van de terreinen en de opstallen. Er was ook een huuropbrengst geraamd. In hoeverre zijn die kosten te verhalen op het COA?
De VVD kan instemmen met de Zomernota en met de instelling van de voorgestelde reserves.

Gedeputeerde **Post** legt uit dat de provincie de opcenten van de motorrijtuigenbelasting int. Een deel daarvan wordt meegenomen bij de bepaling van de hoogte van het Provinciefonds. De provincie wordt niet gekort voor zuinig gedrag. De vestiging van leasebedrijven levert de provincie extra inkomsten op. Voor die extra belastinginkomsten wordt de provincie gecorrigeerd in het Provinciefonds. Tot op zekere hoogte zijn het communicerende vaten.
Het verleggen van de busstrook zou niet moeten betekenen dat het probleem wordt verlegd. In de spits zitten de problemen juist aan de andere zijde. Om die reden wordt de busstrook op die plek verlegd. De ideeën van de Dorpsraad Broek in Waterland komen hierdoor niet in het gedrang. Het verleggen van de busstrook is geen permanente oplossing. De permanente oplossing is afhankelijk van de vergelijkbaarheid van het initiatief van de Dorpsraad en het voorstel van het college van Gedeputeerde Staten zoals het er lag. Die twee worden op één leest geschoeid, in nauw overleg met de Dorpsraad. De Dorpsraad wordt in elke stap en daarin te maken keuze betrokken. De busstrook biedt een oplossing tot de tijd dat een definitieve oplossing is gekozen en gerealiseerd.

In de richting van de heer Klein merkt de gedeputeerde op dat de redundantie in de Zomernota is geadresseerd aan zijn collega-Statenleden en niet aan de gedeputeerde. Op dit moment zijn de kosten van het later opleveren van de N23 nog niet bekend omdat de omvang van het dispuut nog niet bekend is. Als een en ander goed in beeld is, worden Provinciale Staten daarover geïnformeerd.
Aan HOV Duin- en Bollenstreek wordt verder gewerkt om het plan uitvoeringsgereed te krijgen. Er worden geen onomkeerbare beslissingen genomen. Als wordt afgezien van oplossingen over de weg, dan wordt ook afgezien van oplossingen voor de bus. Die twee zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden. Het zou merkwaardig zijn om nu onomkeerbare beslissingen te nemen in het HOV als nog geen zekerheid is over verbeteringen op de weg.

Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) of het voorkeurstracé een onomkeerbare beslissing is. In punt 2.3.1. staat namelijk dat een doel is geschrapt.

Gedeputeerde **Post** leest de paragraaf eerst na voordat zij op deze vraag terugkomt. Over het voorstel om de extra inkomsten vanwege leasebedrijven in te zetten van het terugdringen van CO2-uitstoot zegt de gedeputeerde dat het niet gezegd is dat alle leasebedrijven die formeel geregistreerd staan in Noord-Holland en uitsluitend in Noord-Holland rondrijden. Een leasebedrijf kan zich om administratief technische redenen (lees: motorrijtuigenbelasting en opcenten) in Noord-Holland vestigen, terwijl de leaseauto's in Limburg rondrijden. Het is dus maar de vraag of alle leaseauto's in Noord-Holland rondrijden. De provincie Noord-Holland heeft overigens niet het instrumentarium om CO2 maatregelen ten aanzien van mobiliteit te treffen. Wil de heer Klein hiermee toch aan de slag, dan zou de fractie kunnen nadenken over het indienen van een amendement in Provinciale Staten.
Richting de heer Van Berkum merkt de gedeputeerde op dat een algemene reserve inderdaad een algemene reserve behoort te zijn. Omdat de betreffende middelen nog niet zijn bestemd, kan er geen bestemde reserve van worden gemaakt. Het enige alternatief is om de betreffende middelen te oormerken. De algemene middelen zijn vrij besteedbaar, want er is in formele zin nog geen bestemming gehecht aan die algemene middelen. Wel is er het plan om van die algemene middelen op enig moment een bedrag van circa € 14 miljoen te bestemmen. Dat is betekenis van het oormerken.

De gedeputeerde zegt toe dat het college van Gedeputeerde Staten een notitie zal aanleveren met een uitleg over subsidies buiten uitvoeringsregeling.
Inzake de toelichting op afwijkingen in de Zomernota is de afspraak gemaakt met Provinciale Staten dat alle uitgaven met een verschil van 10% of meer dan € 100.000 worden toegelicht. Een afwijking van 5% wordt te klein geacht om een toelichting op te geven.
Het college van Gedeputeerde Staten is in spannende afwachting van de uitkomst inzake Crailo. Op basis van berichten in de pers zijn de voortekenen niet gunstig te

noemen. Het college is voornemens op formele wijze schriftelijk te informeren bij COA naar de stand van zaken. Vooruitlopend op de totstandkoming van de huurovereenkomst zijn door de provincie nog geen maatregelen getroffen om daadwerkelijk te komen tot het verhuur klaarmaken. Die kosten zijn dus ook niet gemaakt. De inschatting van kosten tot nu zijn met name de inzet van eigen capaciteit om te komen tot een huurovereenkomst. Die kosten zijn slecht in rekening te brengen.
Het antwoord op de vraag van de heer Klein luidt als volgt. Op dit moment is het overleg met Lisse over het voorkeurstracé nog gaande. De gedeputeerde gaat ervan uit dat de uiteindelijke beslissing over het voorkeurstracé niet een beslissing is die een onomkeerbaar proces in werking stelt.

Gedeputeerde **Loggen** legt uit dat het persoonlijke opleidingsbudget is voortgekomen uit een dispuut wat de provincie en de vakbonden met elkaar over de besteding van deze gelden. Afgesproken is dat er nog een nadere invulling komt van de besteding van het geld in het persoonlijke opleidingsbudget. Zodra de uitwerking duidelijk is, zal de informatie worden gedeeld met Provinciale Staten. De evaluatie uit het verleden wordt daarbij betrokken. Dan volgt uiteindelijk een voorstel.
De PvdA stelde een vraag over de bestemmingsreserve Bedrijfsvoering. De gedeputeerde verwijst naar de dynamiek die in de ICT-wereld gaande is. Het genoemde bedrag moet worden gezien als een minimale ondergrens. Wil men alle ambities waarmaken dan moet aan hogere bedragen worden gedacht. Door de technische ontwikkeling die gaande is en het kunnen inspelen op alle actualiteiten, zal er op zijn minst een minimale reserve moeten zijn. Wil men enigszins aangehaakt blijven op alle ontwikkelingen die erg snel gaan, dan moet een organisatie dynamisch kunnen handelen. De gedeputeerde acht het verstandig om het op deze wijze te doen en vraagt om een minimale reserve, maar uiteindelijk besluiten Provinciale Staten.
De meekoppelkansen en de Markermeerdijk horen formeel in een andere commissie thuis, maar wel bij deze portefeuillehouder. Eerder is gesproken over het bedrag dat hiervoor beschikbaar wordt gesteld. Er is sprake van een interactie waarbij van onderop wordt gevoed. De ideeën komen vanuit de regio, het Recreatieschap of gemeenten tot stand en niet vanuit Gedeputeerde Staten. Om die reden is gekozen voor de term 'communiceren'. Als de lijst dadelijk bekend is, dan wordt die gedeeld met Provinciale Staten.
Het is lastig om de apparaatskosten te koppelen aan het aantal fte. De provincie werkt met boekhoudregels, waarbij kosten worden gekoppeld aan programma's.

Tweede termijn:

De heer **Yurdakul** (D66) begrijpt dat er overleg is geweest met de vakbonden over het budget voor de persoonlijke ontwikkeling van medewerkers, maar het is *going concern*. Het zou dus al goed geregeld moeten zijn in de bedrijfsvoering. Hoe kan nu het bedrag nog aanvullend opzij worden gezet?

De gedeputeerde merkte op dat de besluitvorming, over de besteding van middelen, die langs Provinciale Staten gaat, drie tot zes maanden duurt. Om die reden is het college van Gedeputeerde Staten er een voorstander van om een reserve Bedrijfsvoering te gaan vormen. De heer Yurdakul wijst erop dat het om behoorlijk veel geld gaat. Niet duidelijk is waaraan het geld precies wordt besteed. Een behandelingstermijn van drie tot zes maanden kan wellicht worden versneld, als dat noodzakelijk is.

De heer **Den Uyl** (PvdA) is van mening dat gedeputeerde Loggen nogal inhoudelijk inging op nut en noodzaak van investeringen in infrastructuur. De vraag van de heer Den Uyl was of Provinciale Staten nu eigenlijk wel zouden moeten instemmen met een egalisatiereserve. Hij sluit zich wat dat betreft aan bij de woorden van de heer Yurdakul. Als het echt nodig is dan zou de heer Den Uyl liever zien dat Provinciale Staten de behandeling versnellen dan dat er een egalisatiereserve wordt ingesteld.

De heer **Heijnen** (CDA) is het met de gedeputeerde Loggen eens dat goede infrastructuur noodzakelijk is om efficiënt en plezierig te kunnen werken. Anderzijds moeten Provinciale Staten wel een bedrag ter beschikking stellen zonder dat duidelijk is wat er exact onder zit. Mogelijk is een tussenvorm mogelijk door middel van een onderliggend meerjarenplan, zodat duidelijk is waar het geld naar toegaat.

De heer **Hoogervorst** (SP) kreeg de tip van gedeputeerde Post om met een amendement te komen om een deel van het budgetoverschot te gaan bestemmen voor de aanpak van CO2-uitstoot. Hij vindt het een verstandig advies. Kan de gedeputeerde aangeven wat de provincie verdient aan de vestiging van een leasebedrijf?

De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) heeft er alle begrip voor dat de informatie over de Westfrisiaweg nog niet bekend is. Kan de gedeputeerde aangeven wanneer er wel meer duidelijkheid is over de meerkosten?
Vooruitlopend op de behandeling in de commissie Ruimte Wonen Water merkt de heer Klein over de reserve meekoppelkansen op dat hij de doelen nog zo vaag vindt. Daarmee lijkt het meer een budget- dan een doelreserve.
Ten slotte adviseert de heer Klein om heel duidelijk te communiceren dat het in Broek in Waterland gaat om een tijdelijke oplossing wanneer de busstrook wordt verlegd en dat de boel over vier jaar opnieuw op de schop gaat. De fractie neemt het advies van de gedeputeerde graag mee.

De heer **Leever** (ONH) vertelt dat zijn fractie blij is dat de villa's verkocht zijn. Wat staat er nog te koop en wat is de boekwinst?

Gedeputeerde **Post** merkt op richting de heer **Hoogervorst** (SP) dat zij niet kan aangeven wat de vestiging van een leasebedrijf de provincie oplevert. Het hangt

namelijk af van de omvang van het leasebedrijf, het gewicht van de leaseauto's, het moment van het jaar waarop het bedrijf zich vestigt en de naverwante korting die de provincie krijgt op het Provinciefonds. De provincie Noord-Holland plukt wel duidelijk de vruchten van het zijn van de provincie met de laagste opcenten. De provincie kent de grootste dichtheid van leasebedrijven. Het is voor hen zeer voordelig om in Noord-Holland gevestigd te zijn.
De gedeputeerde weet niet wanneer meer duidelijkheid kan worden gegeven over de extra kosten voor de Westfrisiaweg. Op dit moment is discussie over welke kosten door wie betaald moeten worden. De gedeputeerde heeft vernomen dat een arbitrageprocedure aanhangig is gemaakt. Zij verwacht dat het dan nog wel een jaar tot anderhalf jaar kan duren voordat partijen er met elkaar uit zijn. Zodra meer informatie kan worden gegeven ofwel over de arbitrage of over de vertraging, dan wordt een terugkoppeling gegeven via de kwartaal- en de tertiaire rapportage N23.
De gedeputeerde zegt toe dat duidelijk zal worden gecommuniceerd over de busbaan.
Van de villa's die destijds in de verkoop zijn gegaan, zijn er inmiddels twee verkocht. Eén villa staat nog te koop. De gedeputeerde zegt over de boekwaarde dat de villa's volledig waren afgeschreven. De totale opbrengst is de boekwinst.

Gedeputeerde **Loggen** zegt over de POB-gelden dat deze voortkomen uit decentrale gelden, waarover destijds afspraken zijn gemaakt met de vakbonden. Het college is er wederom met de vakbonden over in gesprek gegaan. Het komt nog terug naar Provinciale Staten.
De reserve Bedrijfsvoering mag geen blackbox zijn, waarin maar wordt gestort en waarbij het aan een ander is om naar believen te besteden. Vanzelfsprekend komt er een bestedingsvoorstel met een meerjarige doorkijk waar de gelden aan worden besteed. De gedeputeerde adviseert om het voorstel eerst te bestuderen voordat wordt besloten of het wel of niet toereikend is.
Het klopt dat de meekoppelkansen op dit moment een budgetreserve betreft. Partijen zijn nog met elkaar in overleg om te beoordelen welke projecten onder de scope van deze meekoppelkansen vallen. Het proces loopt en de gedeputeerde heeft er geen zicht op hoe de interactie tussen het project en de implementatie in de alliantie zal gaan verlopen. Uiteindelijk komt er een lijst met projecten die binnen de randvoorwaarden vallen. De term 'communiceren' doet het meest recht. Als het van onderop komt, moeten Provinciale Staten wel met heel goede argumenten komen om het niets te vinden. De gedeputeerde hecht aan de interactie en draagvlak van onderop.

De **voorzitter** constateert dat de Zomernota in deze commissie voldoende is behandeld. De voordracht wordt als bespreekstuk doorgeleid naar Provinciale Staten. De notitie over subsidies in de uitvoeringsregel komt op de lijst van toezeggingen.

Uittreksel uit concept NLM verslag van 19 september 2016 Zomernota

4a. Voordracht Zomernota 2016
De **voorzitter** licht het agendapunt toe en geeft het in bespreking. De laatste technische vraag van het CDA is inmiddels per mail beantwoord.

COMMISSIEBEHANDELING
De heer **Klein** (CU/SGP) vraagt of de uitkering uit het Provinciefonds voor het opruimen van drugsafval afdoende is voor de omvang van het probleem in Noord-Holland.

De heer **Kramer** (GroenLinks) benoemt een onjuistheid in de tekst. Het betreft het verschuiven van een deel van de reserve Dijkversterking. Bij de besluitvormingsprocedure staat dat GS de besluiten nemen over de besteding van de gelden. In PS van 27 juni hebben GS toegezegd dat deze besluitvorming verloopt overeenkomstig de ambtelijke notitie terzake. PS gaan over dergelijke besluiten, dus de tekst moet worden gewijzigd om verwarring in de toekomst te voorkomen.

Mevrouw **Koning** (CDA) heeft veel technische vragen gesteld over de Zomernota omdat deze op punten onduidelijk was. Ze hoopt dat de tekst van de volgende Zomernota helderder is. Het antwoord op vraag 39 lijkt logisch, maar ze wil het nader bestuderen. Ze kondigt aan dat ze bij agendapunt 5c een politieke vraag heeft over de lijst subsidieregels.

Mevrouw **Weemhoff** (D66) vraagt naar de prestatie-indicatoren voor het subsidiëren van agrarisch en gewoon natuurbeheer op p.91. Ze is verrast dat dit subsidiebedrag, dat per jaar wordt aangevraagd en is gebaseerd op de werkelijkheid, voor de komende jaren naar beneden is bijgesteld.

De heer **Van der Hoek** (ged.) zegt toe dat de vraag over de omvang van het drugsafvalprobleem schriftelijk wordt beantwoord.
Gedeputeerde hoort GroenLinks betogen dat PS moeten besluiten over de besteding van de gelden, maar de tekst beoogt juist om deze PS-bevoegdheid te mandateren aan GS.

> De heer **Kramer** (GroenLinks) herhaalt dat op 27 juni is toegezegd dat deze tekst moet worden aangepast. In de beantwoording van de schriftelijke vragen staat ook dat dit een PS-bevoegdheid moet zijn.

De heer **Van der Hoek** zal dit nazien en de commissie berichten over een eventuele tekstaanpassing. Hij weet niet waarop de afbouw in het subsidiebedrag voor agrarisch en gewoon natuurbeheer is gebaseerd en zal de vraag schriftelijk beantwoorden.

De **voorzitter** concludeert dat geen advies wordt opgesteld over de *Voordracht Zomernota 2016* en dat deze met het verslag van deze vergadering wordt doorgeleid naar PS op 3 oktober 2016.

De commissie NLM heeft in haar vergadering van 19 september 2016 bij de behandeling van het agendapunt “Natuur: Financiering natuur- en landschapsbeheer Noord-Holland. Uitwerking motie 54-2014” gevraagd om snel geïnformeerd te worden over de onderbouwing van het bedrag van €3.680,-, dat in de Zomernota is opgenomen voor de reparatie van de vaarlandtoeslag voor agrarische natuurbeheerders in 2015, zodat PS dit antwoord kan betrekken bij de vaststelling van de Zomernota.

Ons antwoord luidt als volgt:

Er zijn twee vaarlandtoeslagen geweest.

1. De vaarlandtoeslag van de EU is met ingang van 2015 door het Rijk afgeschaft bij de hervorming van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid. De vaarlandtoeslag betrof een vorm van inkomensondersteuning aan agrariërs, waar wij als provincie niet over gaan en die wij ook niet kunnen repareren. Wij kunnen niet onvoorwaardelijk geld uitgeven, want dan is sprake van ongeoorloofde staatssteun.

2. De vaarlandtoeslag waar wij wel over gaan, is de vaarlandtoeslag die onderdeel is van het agrarisch natuurbeheer. Deze vaarlandtoeslag is gekoppeld aan een tegenprestatie: Het uitrijden van ruige mest op dit vaarland, ten behoeve van het weidevogelbiotoop. Deze toeslag was in 2015 onderdeel van de uitvoeringsregeling SVNL en kende een maximum tarief van € 249,64/ha. Wij hebben in het Natuurbeheerplan 2015 echter besloten om een lagere toeslag van €138,72/ha te verstrekken aan agrarische natuurbeheerders voor het uitrijden van de ruige mest op dit vaarland, om de toeslagenregeling in het SVNL te vereenvoudigen. Dit provinciale besluit willen wij repareren.

   In 2015 komt 33,18 ha vaarland in aanmerking voor de vaarlandtoeslag, omdat op dit areaal door agrarische natuurbeheerders daadwerkelijk ruige mest is uitgereden. Om de vaarlandtoeslag tot het maximum tarief van €249,64/ha te kunnen verstrekken, dient een bedrag van 33,18 x € 110,92 (het verschil tussen de door de betreffende agrariërs al ontvangen toeslag van € 138,72/ha en het maximum van € 249,64/ha) te worden bijgepast ter reparatie. Dit is een bedrag van € 3.680,-.

Uittreksel uit concept RWW verslag van 19 september 2016 Zomernota

5a. Voordracht Zomernota 2016
De commissie wordt gevraagd die onderwerpen te bespreken die tot de portefeuille van de commissie behoren ter voorbereiding op de vergadering van PS van 3 oktober 2016. De voorzitter stelt voor om de Zomernota in twee termijnen te bespreken.

Eerste termijn:
De heer **Heijnen** (CDA) heeft een aantal vragen over de reserve meekoppelkansen dijkversterkingen. Hij bedankt de gedeputeerde voor de antwoorden op de technische vragen. Het is nu een stuk duidelijker welke projecten van deze financiering gebruik kunnen maken. In de Watervisie 2021 hoofdstuk 3 wordt vooral gesproken over de veiligheid en maar zeer beperkt over de ruimtelijke inpassing en er worden geen concrete projecten genoemd, wat in de antwoorden op de technische vragen wel aan de orde kwam. Hoe is de keuze voor de vier genoemde projecten, Markermeerdijken, de dijk rond het eiland Marken, de Afsluitdijk en de Prins Hendrikdijk op Texel tot stand gekomen? Wat gaat er gebeuren op het gebied van ruimtelijke inpassing, natuur, lokale economie en toerisme? Op welke manier hebben PS inspraak op de genoemde projecten?

De heer **Slettenhaar** (VVD) vraagt naar pagina 77 waar wordt geschreven over de aansprakelijkheid van de provincie voor de bodemverontreiniging voor het provinciaal huis. De aanzienlijke tegenvaller van 1,4 mln. is geboekt onder "apparaatskosten". Kan de gedeputeerde dit toelichten?

Mevrouw **Geldhof** (ged.) licht toe dat het gaat om directe lasten en niet om apparaatskosten.

De heer **Slettenhaar** (VVD) wil dan graag de aard van deze tegenvaller weten en of die al ergens gemeld is. Hij maakt zijn complimenten voor de Zomernota, die er goed uitziet.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) bedankt de gedeputeerde voor de beantwoording van de technische vragen. Zij merkt op dat er nog steeds een tekort is aan sociale huurwoningen voor diverse groepen. Daarnaast is de door de provincie uitgevoerde assist ten behoeve van de Taskforce Ruimte weggegooid geld aangezien gemeenten hier totaal niets mee doen. 50PLUS komt hierover binnenkort met een discussienota. 50PLUS juicht het toe dat er weer een investering wordt gedaan in De Kop Werkt.

De heer **Klein** (CU-SGP) wil graag een toelichting bij de opmerking dat het aanleggen van 5 kilometer natuurvriendelijke oever niet haalbaar is vanwege de vaarwegfunctie van de provinciale wateren. Hij vraagt hoe die 5 kilometer dan wel wordt gerealiseerd.
De CU-SGP-fractie vindt het moeilijk te begrijpen dat een doelreserve ingesteld wordt voor de meekoppelkansen zonder dat de doelen duidelijk zijn. Het beleid is dat er alleen doel- en geen budgetreserves ingesteld worden. Waarom is het nuttig het op deze manier te doen?

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) is ook benieuwd naar de 5 kilometer natuurlijkvriendelijke oever en of die alsnog gerealiseerd wordt. Het is belangrijk om de kwaliteit van het oppervlaktewater te verbeteren. Het verbaast de fractie dat er meer dan begroot aan zwemplekken is gecreëerd. Hoe kan dit, terwijl het niet goed gaat met het oppervlaktewater en er steeds vaker blauwalg wordt geconstateerd? Heeft het verbeteren van het oppervlaktewater minder prioriteit?

De heer **Kramer** (GroenLinks) leest dat bij de meekoppelkansen voor de Markermeerdijken voor de procedure wordt verwezen naar GS. Inmiddels is er een besluit door PS genomen en hij verzoekt de tekst daarop aan te passen. De materiele grondslag daarvoor is dat er over bevoegdheden wordt gesproken en dat de besluitvorming over de projecten plaatsvindt in PS. Om alle misverstanden te voorkomen, moet de tekst aangepast worden.

De heer **Leever** (ONH) complimenteert de gedeputeerde voor de beantwoording van de technische vragen.

De heer **Loggen** (ged.) antwoordt op de vraag van de CDA-fractie dat het projecten betreft die nu gaan spelen, bijvoorbeeld de Prins Hendrikdijk op Texel, de Markermeerdijken, het stadsstrand bij Hoorn en andere projecten. De alliantie maakt een technisch ontwerp voor de Markermeerdijken waarbij randvoorwaarden en aspecten van landschappelijke inpasbaarheid en het behoud van het monument worden meegenomen. Tijdens dat proces ontstaan kansen waarop men kan

meekoppelen. Allerlei organisaties langs de dijk zitten middenin het interactieve besluitvormingsproces om te bekijken of tot een lijst met projecten kan worden gekomen die voldoen aan de criteria om mee te koppelen. Zodra die gereed is, wordt de inhoud van de projecten met PS gedeeld, zodat PS er desgewenst een mening aan kunnen verbinden. De lijst ontstaat door de inbreng van projecten vanuit de regio, het maatschappelijk middenveld, de stakeholders die langs de dijk wonen, werken en recreëren.
De gedeputeerde wijst erop dat de projectlijst op een interactieve wijze, van onderaf, tot stand komt. Als de projecten zich uitkristalliseren in een financiële vertaling, is het prettig als GS al budget in de vorm van een reserve hebben om mee te kunnen koppelen en binnen het kader dat PS hebben meegegeven, te kunnen kijken of het past. Dit voorkomt een langdurig proces en past binnen het kader dat door het coalitieakkoord is meegegeven, zodat snel tot realisatie kan worden overgegaan. Dit moet ook, want er zit een behoorlijke tijdsdruk op de realisatie van de Markermeerdijken. In 2021 moet het gereed zijn. Begin volgend jaar moet helder zijn wat meegekoppeld gaat worden.

De heer **Kramer** (GroenLinks) is blij met de toezegging, maar vindt dat die voorbijgaat aan het feit dat is vastgelegd dat de Staten gaan over de bestedingen overeenkomstig de besluiten die genomen zijn over de reserve. De gedeputeerde heeft dit via zijn ambtenaren aan PS doen toekomen en de heer Kramer wil hem daaraan houden. Dit betekent feitelijk dat PS aan zet zijn en dat dit niet aan GS gedelegeerd is.

De heer **Loggen** (ged.) meent dat er zoals gebruikelijk een kader is meegeven waarbinnen GS zich dienen te begeven. Als PS vinden dat GS de kaders niet goed invullen, kunnen zij daarop reageren. Het is niet de bedoeling dat men op de stoel van GS gaat zitten. Materieel gezien is er geen verschil. Het gaat om de verantwoordelijkheidsverdeling en daarbij wil de gedeputeerde de werkwijze hanteren die altijd gehanteerd wordt.

De heer **Kramer** (GroenLinks) is blij dat de gedeputeerde vindt dat er materieel gezien geen verschil is. Het gaat hem erom dat de Staten hun stem kunnen laten gelden in de keuzes die gemaakt worden. Hij vindt dat de formele besluiten hieromtrent niet helemaal sporen met wat de gedeputeerde schetst als staande praktijk. Hij laat dit voor dit moment rusten.

De heer **Klein** (CU-SGP) vraagt of de tijd de enige reden is dat de gedeputeerde niet gewoon met een concrete lijst met projecten komt. PS stellen inderdaad kaders en GS voeren uit, maar als het kader is "doe iets heel moois met ons geld" wordt het wel erg breed. De heer Klein vraagt zich af of de kaders precies genoeg zijn weergegeven of dat de gedeputeerde door het bedrag van 500.000 euro wel erg veel vrijheid krijgt.

De heer **Loggen** (ged.) reageert dat dit laatste erg mooi zou zijn, maar dat er basisafspraken zijn. De projecten moeten passen binnen de kaders van ecologie, economie en recreatie. Er ontstaan langs de dijk mooie kansen waarbij er sowieso sprake is van natuurcompensatie maar daarbovenop mooie dingen worden gerealiseerd voor natuur en recreatie, bijvoorbeeld het stadstrand van Hoorn en het fietspad over de dijk.

De heer **Klein** (CU-SGP) is niet tegen de mooie projecten, maar vraagt of het daarvoor nodig is om een bedrag van 15 miljoen mee te geven of dat kan worden afgesproken dat de gedeputeerde terugkomt bij PS met een concrete lijst. De gedeputeerde heeft hem er niet van overtuigd dat dingen anders in de soep lopen.

De heer **Loggen** (ged.) merkt op dat die 15 miljoen al in het college-akkoord is vastgelegd en dat het om een surplus gaat dat al eerder door PS is vastgesteld en dat nu in één pot komt. Het is administratief onduidelijk als de pot uit twee delen zou bestaan. Daarnaast zouden dan GS voor alle projecten afzonderlijk bij PS langs moeten komen. Dit is tijdrovend. Er wordt met de reserve gewerkt omdat integraal een lijst kan worden gemaakt die in één keer kan worden afgehandeld. De gedeputeerde stelt voor af te wachten wat op de lijst komt te staan en daarover het gesprek worden gevoerd.

De heer **Heijnen** (CDA) snapt de manier waarop geopereerd wordt, maar wil graag weten of de lijst onomkeerbaar is.

De heer **Loggen** (ged.) vindt dat de Staten van goeden huize moeten komen als de projecten wel binnen het kader passen, maar ze het er niet mee eens zijn. Als er zaken op staan die niet binnen het kader vallen, hebben PS alle ruimte om te zeggen dat ze niet passen. De lijst is echter niet ontstaan

op de tekentafel van de gedeputeerde, maar op basis van interactieve besluitvorming met stakeholders. Uiteindelijk hebben PS het budgetrecht.
Met betrekking tot de vraag van de PvdD denkt de gedeputeerde dat er twee zaken door elkaar lopen. Zwemplekken zijn geen bedreiging voor de waterkwaliteit.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) vindt dit ook niet, maar stelt dat veel zwemplekken op dit moment een bedreiging zijn voor de volksgezondheid omdat er veel blauwalg is. Zij stelt dat ondanks het vieze oppervlaktewater de gedeputeerde er wel in geslaagd is om meer dan begroot aan zwemplekken te creëren, maar niet de kwaliteit van het oppervlaktewater door middel van natuurvriendelijke oevers heeft verbeterd.

De heer **Loggen** (ged.) signaleert dat dit twee verschillende dingen zijn. Er is een actief beleid om het aantal zwemplekken in de provincie uit te breiden en daarin is men geslaagd. Daarnaast is er een streven naar het uitbreiden van natuurlijkvriendelijke oevers, waarvan is gebleken dat niet alle doelen in één keer gehaald kunnen worden. Er wordt hard aan gewerkt en men is op de goede weg, maar het is lastig.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) verbaasde zich daarom, met de heer Klein, over de redenering in de Zomernota. Het is niet duidelijk waarom de 5 kilometer natuurvriendelijke oever niet kan worden gerealiseerd en of die er alsnog komt.

De heer **Loggen** (ged.) heeft begrepen dat de fysieke ruimte te klein was en dat het vaarwegbeheer voorrang heeft gehad.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) vraagt of dan elders naar 5 kilometer wordt gezocht om alsnog natuurvriendelijke oevers te creëren in 2017.

De heer **Loggen** (ged.) antwoordt dat die zoektocht onverminderd doorgaat. Hij zal bekijken of een precisering van de planning gegeven kan worden.

De heer **Heijnen** (CDA) vraagt hoe de gedeputeerde er mee om gaat als er meer aanvragen binnenkomen, die allemaal binnen het kader vallen, dan volgens de reserve uitgevoerd kunnen worden. Hoe betrekt hij daarbij de Staten?

De heer **Loggen** (ged.) antwoordt dat een deel van de projecten meegenomen kunnen worden omdat de dijk toch wordt aangelegd. Als projecten binnen de Waterwet passen heeft dat de voorkeur, want dan worden ze daarin meegenomen. Voor de overige projecten die bij de provincie binnenkomen, lijkt het alsof de financiën en de aanvragen matchen. Als er spanning ontstaat en de projecten de financiële poolstok dreigen te ontstijgen, komt de gedeputeerde terug bij PS.

De commissie besluit dat de onderdelen die bij de portefeuille van de commissie behoren in PS besproken worden.

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland

door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt

Dreef 3, tweede etage

2012 HR Haarlem

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr P.F.L.D. Herreman

CZ/FIN

Telefoonnummer +31235144275

herremanp@noord-holland.nl

Betreft: Bestemmingsreserve bedrijfsvoering

Verzenddatum

Geachte leden,

Kenmerk

850386/863373

In de Zomernota 2016 is het instellingsbesluit van de in de kaderbrief voorgestelde bedrijfsvoeringsreserve opgenomen. In uw Statencommissie Mobiliteit en Financiën zijn er vragen gesteld over nut en noodzaak van deze bestemmingsreserve en over de besteding van middelen.

Uw kenmerk

Onderstaand geven wij een verdere toelichting bij en een onderbouwing van de voorgestelde bestemmingsreserve Bedrijfsvoering.

Inleiding

De snel groeiende mogelijkheden en verwachtingen op het gebied van digitalisering en informatievoorziening stellen hoge eisen aan onze ICT. Dat is nodig omdat de wereld om ons heen verandert. Informatievoorziening en ICT zijn hierin de dragers van die veranderingen. De provincie Noord-Holland werkt samen met organisaties en overheden binnen en buiten de regio en dient haar producten en diensten meer en meer op een digitale en interactieve wijze aan te bieden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van nationale en internationale ICT-standaarden en van informatie die soms ook door derden wordt aangeleverd en die door ons verrijkt wordt. Daarbij worden tevens hogere eisen gesteld aan transparantie en openheid, ook met het oog op de nieuwe Wet open overheid.

Investeringsbehoefte

Op het vlak van informatievoorziening en ICT is het noodzakelijk dat de provincie Noord-Holland zich naar een hoger volwassenheidsniveau ontwikkelt. Dit vergt de komende jaren meerdere investeringen in het versterken van de informatievoorziening en ICT-infrastructuur. Om de volwassenheid van de provincie Noord-Holland te vergroten wordt voor

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Fax (023) 514 3030

Houtplein 33

2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

de komende jaren een programmatische werkwijze ingezet waarbij projecten die soms nu al lopen en in de planning staan, in samenhang worden bestuurd om tot de gewenste resultaten te komen. Daarbij gaat het zowel om lopende projecten gedekt door het reguliere ICT-budget als om nieuwe noodzakelijke investeringen waar nog geen dekking voor is. Het programma voor de verdere digitalisering van de provincie wordt vormgegeven op basis van een zevental thema's: digitale dienstverleningsprocessen; digitaal duurzaam informatiebeheer, flexibele digitale kantooromgeving, informatieveiligheid, modernisering financiële informatievoorziening, datamanagement in relatie tot open data en ICT-ketens, innovatie en herijking van bedrijfsvoeringsystemen.

De investeringen die voor ieder thema nodig zijn, hebben we nu nog niet volledig en gedetailleerd in beeld. Op basis van een verkenning en de ervaringen met dergelijke projecten is een eerste inschatting gemaakt van de investeringsbehoefte tot en met 2020. De investeringsbehoefte is fors; € 5.600.000 à € 8.750.000. De komende tijd zullen wij de investeringsbehoefte gedetailleerder in kaart brengen en daarnaast een nadere analyse uitvoeren ten aanzien van nut, noodzaak en effectiviteit van de bovengenoemde thema's.

Thema's Digitalisering	Raming 2017-2020
1. Huis op orde (o.a. architectuur, informatiebeveiliging, -portfolio- en informatiemanagement, governance)	€ 750.000 à € 900.000
2. Digitale dienstverlening	€ 1.000.000 à € 1.750.000
3. Flexibele digitale kantooromgeving (Het Nieuwe Werken 3.0)	€ 1.000.000 à € 1.750.000
4. Digitaal duurzaam informatiebeheer	€ 750.000 à € 1.250.000
5. Modernisering financiële informatievoorziening	€ 850.000 à € 1.250.000
6. Datamanagement en GIS /Geo-data	€ 500.000 à € 750.000
7. Innovatie en herijking bedrijfsvoeringsystemen	€ 750.000 à € 1.250.000
Totaal	**€ 5.600.000 à € 8.750.000**

Dekking en instelling van een reserve
Binnen de structurele materiële apparaatskosten zijn jaarlijks budgetten aanwezig voor bedrijfsvoeringsprojecten rondom informatievoorziening en ICT-infrastructuur. Dit is echter niet toereikend voor het dekken van de voorliggende investeringsbehoefte.

We stellen tevens vast dat de bedrijfsvoeringsprojecten rondom informatievoorziening en ICT-infrastructuur niet altijd binnen een jaar

kunnen worden afgerond. Daarnaast constateren we dat er door veranderende omstandigheden, innovatie van de bedrijfsvoering en efficiencymaatregelen budgettaire fluctuaties zijn in de uitvoering van de portfolio en in de besteding van de materiële apparaatskosten. Dit leidt tot budgetonderschrijdingen en het niet honoreren van budgetaanvragen voor nieuwe (kleinere) projecten in de loop van het jaar.

Door het instellen van een bedrijfsvoeringsreserve kan flexibeler worden ingespeeld op deze veranderende omstandigheden door mee- en tegenvallers te egaliseren. Ook kan er –over de jaargrenzen heen- optimaal gebruik worden gemaakt van de beschikbare materiële apparaatskosten voor het dekken van de nieuwe meerjarige investeringsbehoefte. Tegelijk beogen we het streven naar innovatie en efficiency van de bedrijfsvoering te stimuleren doordat we de efficiencywinst investeren in een betere digitale dienstverlening en werkomgeving het streven.

Voor de besteding van de middelen uit de bedrijfsvoeringsreserve blijven de vastgestelde financiële kaders en spelregels gehandhaafd. Dat betekent dat er conform de nota reserves en voorzieningen 2015 een bestedingsplan voor de reserve zal worden opgesteld. Stortingen in en onttrekkingen aan de bedrijfsvoeringsreserve dienen daarnaast altijd door uw Staten goedgekeurd te worden. Bij de kaderbrief 2018 zullen wij in een uitgewerkt bestedingsplan gedetailleerd aangeven hoe de middelen besteed zullen worden. De verantwoording over de besteding van de reserve en de eventuele bijstellingen zullen plaatsvinden in de reguliere planning en control cyclus.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris voorzitter

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

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
G.A.M. Pieters
BEL/VV

Doorkiesnummer +31235144635
pietersg@noord-holland.nl

INGEKOMEN 23 AUG. 2016

Betreft: Vaststellen van het PIP HOV in 't Gooi tracé deel Hilversum/Laren

Verzenddatum
23 AUG. 2016

Kenmerk
824896/827728

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de statenvoordracht met bijbehorende ontwerpbesluit, inclusief bijlagen, over het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV in 't Gooi tracé deel Hilversum/Laren. In deze voordracht wordt u het voorstel voorgelegd om de Nota van Beantwoording en het PIP vast te stellen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
J.W. Remkes

Bijlage(n)
Voordracht
Ontwerpbesluit
Nota van Beantwoording
PIP HOV in 't Gooi

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

BELEID | VERKEER EN VERVOER

HOV in ‘t Gooi

Nota van Beantwoording
Behandeling van zienswijzen op het ontwerp PIP

INHOUD

3 | 1 NLEIDING

3 | 1.1 HOV in 't Gooi

3 | 1.2 Ontwerp PIP HOV in 't Gooi

4 | 1.3 Doelstelling van dit document: de Nota van Beantwoording

4 | 1.4 Ingediende zienswijzen

6 | 1.5 Leeswijzer

7 | 2 THEMA'S IN DE ZIENSWIJZEN

7 | 2.1 Waarom een HOV-verbinding: nut en noodzaak van HOV in 't Gooi

8 | 2.2 Tracékeuze

8 | 2.3 Ouderdom van de gebruikte gegevens in de onderzoeken

8 | 2.4 Bereikbaarheid van woningen en bedrijven voor en na de bouw

9 | 2.5 Geluidsoverlast en luchtkwaliteit

10 | 2.6 Aantasting van de natuur

11 | 2.7 Communicatie

12 | 3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP INPASSINGSPLAN

12 | 3.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

14 | 3.2 Ambtshalve wijzigingen

15 | 4 VERDERE BESLUITVORMING

Bijlage individuele beantwoording zienswijzen

1 INLEIDING

1.1 HOV in 't Gooi

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Hilversum, Huizen, Laren en Eemnes werken samen aan de realisatie van een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding in 't Gooi. De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Zowel het wegennet als het spoorwegnet in 't Gooi zijn overbelast en de verschillende vormen van openbaar vervoer sluiten niet goed op elkaar aan. Verder wijzen de prognoses voor 2020 uit dat het verkeer tegen die tijd nog flink zal zijn toegenomen. Door de verwachte toename van de mobiliteit zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen.

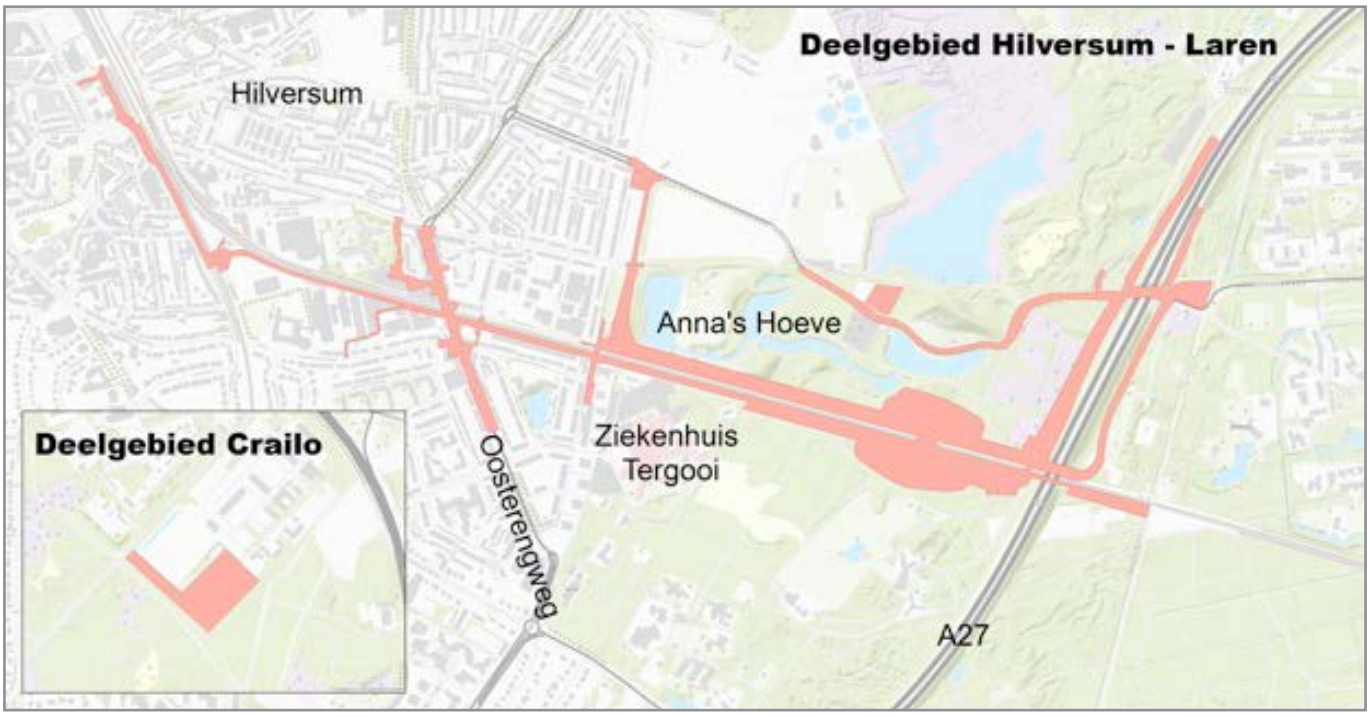
HOV in 't Gooi levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van 't Gooi. De HOV-bus vormt daarbij een schakel in het regionale HOV-netwerk (R-net) en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Deze snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto.

Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het Nationaal Natuur Netwerk NNN (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) te versterken. De zogenaamde Groene Schakel krijgt hierdoor een belangrijke impuls. De doelstelling van natuurverbinding De Groene Schakel is het realiseren van een ecologische verbinding tussen de natuurgebieden in het Gooi (o.a. Bussummerheide, Westerheide, Zuiderheide, Laarder Wasmeer) en op de Utrechtse Heuvelrug (o.a. Boswachterij DeVuursche, Landgoed Pijnenburg). Deze natuurverbinding moet de ruimtelijke samenhang van het landelijke natuurnetwerk versterken en daarmee de overlevingskansen voor planten diersoorten vergroten. Met het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve en het bundelen van de verlegde weg met de spoorlijn en de busbaan, wordt het natuurgebied Anna's Hoeve niet meer doorsneden door een verkeersweg. Daarnaast wordt de NNN in de omgeving versterkt door het realiseren van een nieuw ecoduct bij Anna's Hoeve, die de verlegde weg, spoorlijn en busbaan overspant.

1.2 Ontwerp PIP HOV in 't Gooi

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben bij besluit van 1 december 2015 het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV in 't Gooi voor de tracédelen in Laren en Hilversum en het Ontwerpbesluit hogere waarden (Wet geluidhinder) vrijgegeven voor de ter inzage legging. Het ontwerp PIP en het Ontwerpbesluit hogere waarden lagen op grond van afdeling 3:4 Algemene wet bestuursrecht en art. 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van vrijdag 11 december 2015 tot en met donderdag 21 januari 2016 voor een ieder ter inzage.

Het (ontwerp) inpassingsplan heeft betrekking op de projectonderdelen in Hilversum en Laren. Met het inpassingsplan wordt de aanleg van de HOV –busverbinding op grondgebied van de gemeenten Laren en Hilversum ruimtelijk mogelijk gemaakt. Onderdeel van het project, en daarmee ook van het inpassingsplan, is het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. De gronden waar het besluit betrekking op heeft, zijn gelegen binnen het plangebied dat is aangegeven op onderstaande kaart. Het gebied loopt in de gemeente Laren ter hoogte



van de A27/Anna's Hoeve, langs het spoor, kruist de Oosterengweg en loopt via het Wandelpad en langs Entrada naar het NS-station in de gemeente Hilversum.

Compensatie van natuur vindt plaats ter hoogte van Crailo. Het gebied krijgt via het PIP de bestemming natuur en wordt toegevoegd aan Natuurnetwerk Nederland. Het HOV-tracé in Eemnes is opgenomen in bestemmingsplan Buitenrand van de gemeente Eemnes en valt daarom buiten dit inpassingsplan.

Ontwerp besluit hogere waarden (Wet geluidhinder) HOV in 't Gooi

Bij de vaststelling van het PIP dient de Wet geluidhinder in acht te worden genomen. Op een aantal adressen is sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Het college van burgemeester en wethouders van Hilversum is bevoegd gezag voor een aantal adressen aan de Anthony Fokkerweg, de Minckelersstraat en bouwvlakken gelegen binnen het plangebied van bestemmingsplan Woonwijk Anna's Hoeve. Besluitvorming hierover heeft op 28 juni plaatsgevonden. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland is bevoegd gezag ten aanzien van de Oosterengweg 65 te Hilversum. Besluitvorming hierover heeft op 12 juli plaatsgevonden.

1.3 Doelstelling van dit document: de Nota van Beantwoording

Van de ontwerpbesluiten en de ter inzage legging is conform artikel 3.8 sub b Wet ruimtelijke ordening kennisgegeven. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van zienswijzen kon een ieder opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, op het ontwerpbesluit Hogere waarden konden alleen belanghebbenden een zienswijze indienen.
In deze Nota van Beantwoording zijn de zienswijzen die we ontvangen hebben samengevat en beantwoord. Ook wordt aangegeven in hoeverre de zienswijzen aanleiding hebben gegeven tot wijziging ten opzichte van de ontwerpbesluiten.

1.4 Ingediende zienswijzen

In totaal zijn tijdens de ter inzage periode 48 zienswijzen binnengekomen. Hiervan zijn 46 op het ontwerp PIP en 2 op het ontwerp besluit hogere waarden. De zienswijzen op het ontwerp besluit hogere waarden zijn niet ontvankelijk verklaard. De zienswijzen zijn niet afkomstig van de eigenaar of bewoner van de woning waar het besluit hogere waarde betrekking op heeft. Wel zijn

Tabel | Indieners van een zienswijze op het ontwerp PIP HOV in 't Gooi

Nr	Naam indiener
1	Drie, R. de
2	Nuus, Vera
3	Hansman, B.
4	Kool, F.R
5	Brandweer Gooi en Vechtststreek, tav dhr W. Vellekoop
6	Vereniging van eigenaren Anthony Fokkerweg 130- 224, tav. I. Dikken
7	Triebels, M.
8	Keller, C.J.
9	Mafait
10	Stichting Behoud Gooise Heide
11	Hart voor Hilversum, tav M. Heijnen
12	Verhoeven, M.
13	Vliet , C.A.N. van
14	Vermeer, W. mevrouw
15	Bovens, N.
16	Gasunie Transport Services B.V., tav mevr Y. van Atteveld
17	Buhl Fijnmetaalbewerking, tav A.W. Konz
18	TERP! Doorgrondt grond, tav M.T. van der Terp
19	Otto, R.P.L. heer
20	Janike Haakmeester Advocatuur
21	Smallenburg , E.
22	Vermeer, W. mevrouw
23	Vereniging van eigenaren Anthony Fokkerweg 130-224, tav I. Dikken
24	B&W Gemeente Laren, tav. Karina De Graaf
25	B&W Gemeente Almere, tav. Harmen Smedes
26	Connexxion Openbaar Vervoer N.V.. Tav. R.J. Oosting
27	Vos, M. dhr.
28	Dikken, dhr en Ter Horst Dikken, mevr.
29	Stichting behoud Gooise heide, tav J.G. Dekker (voorzitter)
30	B&W Gemeente Eemnes, tav. P. de Cock
31	Gijs Heutink Advocaten
32	Kadry-Kaijser, C.J. mevrouw
33	Plus Vastgoed BV, tav W. de Boer
34	Vrienden van 't Gooi, tav J.G. Jorritsma (voorzitter)
35	Ruijer, G.M
36	Willard, B.
37	Van De Ven Stiekema advocaten
38	GNR Stichting Goois Natuurreservaat, tav B. van der Moolen
39	Zusters Augustinessen van Sint Monica, tav. M. Demmers
40	Harder, J.
41	Tergooi, tav. B.J. Grevink
42	Bewonersvereniging Klein Rome, tav J. Sluitman
43	247 verzamelde handtekeningen, tav bewoners Liebergerweg 101, 105, 111, 206 en 214.
44	van de Brug, dhr J en mevr C.
45	van Heerdt Motoren
46	Jager, M.M.
HW1	Otto, R.P.L. heer
HW2	Ruijer, G.M

deze zienswijzen meegenomen in de beantwoording van de zienswijzen op het Inpassingsplan. Zienswijze 43 betreft een zienswijze ondersteund met 247 verzamelde handtekeningen. Deze zienswijze is als één zienswijze behandeld.
In hoofdstuk 4 is een overzicht van de wijzigingen op het ontwerp PIP weergeven naar aanleiding van de zienswijzen en naar aanleiding van ambtelijke wijzigingen.

In de navolgende lijst zijn alle indieners van een zienswijze op het ontwerp PIP HOV in 't Gooi op een rij gezet en voorzien van een volgnummer. Het PIP is voorbereid met toepassing van met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Hierin, noch in enig ander wettelijk voorschrift valt een bepaling aan te wijzen op grond waarvan Provinciale Staten gehouden zijn om een zienswijze in een zienswijzennota te anonimiseren. Het anonimiseren van deze zienswijzen is om die reden dan ook achterwege gelaten.

1.5 Leeswijzer

De zienswijzen die tijdens de ter inzage periode zijn binnengekomen zijn in deze Nota van Beantwoording gebundeld. In hoofdstuk 2 staan de meest voorkomende vragen en antwoorden daarop, geclusterd per thema. In hoofdstuk 3 worden de wijzigingen opgesomd die doorgevoerd worden in het inpassingsplan naar aanleiding van de zienswijzen. Ook staan hier de ambtshalve wijzigingen vermeld. In hoofdstuk 4 vindt u informatie over de verdere besluitvorming. Een overzicht van alle zienswijzen en de individuele beantwoording daarvan is te vinden in de bijlage bij deze Nota.

2 THEMA'S IN DE ZIENSWIJZEN

In de verschillende zienswijzen komt een aantal thema's naar voren, te weten:
1. Nut en noodzaak van HOV in 't Gooi
2. Tracékeuze
3. Ouderdom van de in de onderzoeken gebruikte gegevens
4. Bereikbaarheid van woningen en bedrijven voor en na de bouw
5. Geluidsoverlast en luchtkwaliteit
6. Aantasting van de natuur
7. Communicatie met burgers t.a.v. ter inzage periode

2.1 Waarom een HOV-verbinding: nut en noodzaak van HOV in 't Gooi

De vraag over nut en noodzaak van de HOV-verbinding is een aantal keren terug gekomen. HOV in 't Gooi levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van 't Gooi. Meer informatie over de HOV verbinding vindt u in paragraaf 1.1 van de plantoelichting.

Bus 320 voldoet niet

Een aantal indieners geeft aan dat de huidige bus 320 voldoet. Soms wordt daarbij gewezen op doorstromingsmaatregelen die Hilversum in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan in aanloop op HOV in 't Gooi genomen heeft.
Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 in aanloop op HOV in 't Gooi inderdaad al onder de R-netformule. De bus stroomt door de doorstromingsmaatregelen in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden. Uit nadere analyse van de rijtijden blijkt dat de snelheid en betrouwbaarheid niet voldoen aan de kwaliteitscriteria voor R-net. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden.
In de toekomst zal bus 320 niet vlot kunnen blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdrukte in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden.
De nog te realiseren kwaliteitsverbetering is van een dusdanige omvang dat ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn. Deze kwaliteitsverbetering is in Hilversum, gelet op de beperkte fysieke ruimte, op de bestaande bus route niet haalbaar. Met het HOV-project is deze kwaliteitsverbetering wel haalbaar.
Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.

2.2 Tracékeuze

In een aantal zienswijzen wordt een alternatief tracé aangehaald: de Tergooiboog/Zuidboogvariant. Het huidige tracé van de HOV-verbinding tussen de A27 en station Hilversum, zoals opgenomen in het inpassingsplan, is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging van verschillende alternatieven Hierbij is gekeken naar R-net criteria, vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige tracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit deze afweging. In juli 2012 is voor het project HOV in 't Gooi het voorkeurstracé definitief vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland, na besluitvorming in alle gemeenten en Gedeputeerde Staten. De discussie over tracé varianten ten aanzien van dit tracé deel is met de besluitvorming in 2012 afgesloten.
In 2014 is in de Provinciale Staten vergadering tijdens de behandeling van de vrijgave van het krediet voor het project de Tergooiboog/Zuidboog ter sprake gekomen. Provinciale Staten hebben GS toen opdracht gegeven een PIP op te stellen waarin deze variant niet is meegenomen.
De Tergooiboog/Zuiboogvariant gaat over de Soestdijkerstraatweg en het ziekenhuisterrein. Inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg is gecompliceerd omdat er grote, ongewenste, ingrepen moeten plaatsvinden. Dit geldt ook voor het deel van de route over het ziekenhuisterrein. Hierdoor zal de bus geheel of gedeeltelijk moeten meerijden met het overig verkeer. Dit leidt tot een lagere betrouwbaarheid. Ook is deze route langer dan het voorkeurstracé, wat leidt tot een langere rijtijd.
De tracékeuze is na een zorgvuldige afweging tot stand gekomen en hier wordt niet op terug gekomen.

2.3 Ouderdom van de gebruikte gegevens in de onderzoeken

In een aantal zienswijzen wordt gesteld dat de gegevens die gebruikt zijn in de onderzoeken te oud zijn om conclusies op te baseren. Ook wordt er gesteld dat er fouten in zitten. Zo zouden de doorstromingsmaatregelen die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd op het huidige tracé van de bus niet verwerkt zijn in de berekeningen.
Het project HOV in 't Gooi heeft een lange looptijd. In 2010 zijn bijvoorbeeld al onderzoeken uitgevoerd om te komen tot een voorkeurstracé. Op dat moment zijn er modelberekeningen uitgevoerd om alternatieve tracés te vergelijken. De uitkomsten van de modelberekeningen zijn onder meer gebruikt voor het rapport Vervoerwaarde en exploitatie, waarbij 2010 als uitgangssituatie is genomen. In het (aangepaste) rapport Vervoerwaarde en exploitatie, bijlage 1 bij de toelichting op het Inpassingsplan, hebben wij nader onderbouwd dat de gegevens nog steeds gebruikt kunnen worden.
Er is geconstateerd dat de effecten van de doorstromingsmaatregelen niet verwerkt zijn in de berekeningen. In het aangepast rapport Vervoerwaarde en exploitatie zijn deze nu wel verwerkt. De berekeningen tonen aan dat de effecten van de doorstromingsmaatregelen op de uitkomsten beperkt zijn.

2.4 Bereikbaarheid van woningen en bedrijven voor en na de bouw

In een aantal zienswijzen zijn zorgen geuit over de bereikbaarheid van bedrijven tijdens en na de bouw van de busbaan en de onderdoorgang onder het spoor ter plaatse van de Oosterengweg (hierna tunnel Oosterengweg). Bewoners aan de Liebergerweg hebben, ondersteund met 247 verzamelde handtekeningen van bewoners uit de omgeving, een zienswijze ingediend over de afwikkeling van het bedrijvenverkeer door de woonstraten van de Vogelbuurt en met name de wijziging hiervan als gevolg van de aanleg van de tunnel Oosterengweg. In de gezamenlijke zienswijze presenteren de bewoners een alternatieve ontsluitingsroute voor het bedrijvenverkeer van en naar het Venetapark.
Wij vinden de bereikbaarheid van de bedrijven en van de bewoners van groot belang. Ons uitgangspunt is dat de bedrijven en bewoners tijdens en na de bouw zo goed mogelijk bereikbaar blijven. Voor de bereikbaarheid van de bedrijven op het Venetapark is daarom in het plan een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein naar de Liebergerweg opgenomen, over het IFF terrein. Dit wordt de nieuwe toegangsweg voor het bedrijvenverkeer naar het Venetapark. Op deze wijze is het Venetapark tijdens en na de bouw goed bereikbaar. Ook de bedrijven aan de andere kant van de

tunnel Oosterengweg blijven tijdens en na de bouw goed bereikbaar. In vervolg op de zienswijzen hebben wij in de toelichting op het Inpassingsplan duidelijker, door middel van kaartmateriaal, aangegeven hoe de bedrijven bereikbaar zijn tijdens en na de bouw, zie hiervoor bijlage 17 bij de plantoelichting van het Inpassingsplan.
Naar aanleiding van de zienswijze van bewoners, ondersteund met 247 handtekeningen, hebben wij de voorgestelde alternatieve ontsluitingsroute nader onderzocht. Ook is de toename van verkeer in de woonstraten van de Vogelbuurt, als gevolg van de aanleg van de tunnel Oosterengweg, nader onderzocht. Daaruit is gebleken dat de variant die zij aandragen niet haalbaar is. Voor het zware vrachtverkeer is het niet mogelijk om in twee richtingen over en langs de tunnel te rijden. Er is hiervoor te weinig ruimte en dat kan daarnaast verkeersonveilige situaties opleveren. Ook is, zonder ontsluitingsweg over het IFF terrein, tijdens de bouw van de tunnel het Venetapark minimaal twee maanden niet bereikbaar.
Een aansluiting van de Mussenstraat op de Verlegde Weg over Anna's Hoeve (hierna VWoAH) wordt wel als wenselijk gezien. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat deze aansluiting voordelen oplevert voor de ontsluiting van de Vogelbuurt. Het zorgt namelijk voor een vermindering van het verkeer over de Anthony Fokkerweg Noord, zodat hier geen relevante toename in verkeer meer plaatsvindt. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Anthony Fokkerweg neemt ook niet verder toe. Bovendien rijdt er dan geen vrachtverkeer meer langs de speelstrook. Op de Liebergerweg en Merelstraat zal de toename van het verkeer minder zijn. Voor twee adressen treden er nadelige gevolgen op. De geluidsbelasting op deze adressen neemt toe, maar deze toename is beperkt. Deze verhogingen leiden niet tot aanpassing van het besluit Hogere Waarden. De aansluiting Mussenstraat – VWoAH wordt als wijziging in het PIP doorgevoerd.

2.5 Geluidsoverlast en luchtkwaliteit

Het onderwerp geluid komt regelmatig aan de orde in de zienswijzen. Specifiek heeft dit onderwerp betrekking op het besluit Hogere Waarden, Wet geluidhinder. Echter ook bij het PIP komt de toename van geluidsbelasting vaak aan de orde. Naar aanleiding van de zienswijzen zijn een viertal aanvullende geluidsreducerende maatregelen afgewogen. Dit zijn:

- een geluidswal aanleggen ter hoogte van de speelstrook langs de Anthony Fokkerweg;
- asfalt aanleggen op de Anthony Fokkerweg in plaats van de huidige klinkers;
- van het geplande zichtscherm langs de speelstrook en VWoAH een geluidsscherm maken;
- een geluidsscherm plaatsen langs de VWoAH ter hoogte van de bouwvlakken gelegen in het plangebied van bestemmingsplan Woonwijk Anna's Hoeve.

Na beschouwing bleek de aanleg van een geluidswal ruimtelijk niet inpasbaar. Het ruimtebeslag is te groot, de speelstrook zou hiermee vervallen. Het aanleggen van asfalt op de Anthony Fokkerweg is niet nodig vanwege de nieuwe aansluiting Mussenstraat – VwoAH. Het effect van een geluidscherm langs de VWoAH aan de kant van het bouwplan Anna's Hoeve kan nog niet exact bepaald worden omdat de exacte invulling van het bouwplan (locatie woningen en stratenpatroon) nog niet bepaald is. Het plan moet eerst verder uitgewerkt worden voordat de uiteindelijke afweging voor het wel of niet plaatsen van een scherm gemaakt kan worden. Het geplande zichtscherm aanpassen tot een geluidsscherm is een doelmatige geluidsreducerende maatregel. Deze maatregel levert een reductie op van het aantal adressen met een hogere geluidswaarde van 69 naar 20. Deze maatregel wordt genomen en is doorgevoerd in het PIP.
De bewoners langs het Wandelpad maken zich zorgen over de toename van de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging als gevolg van de aanleg van de busbaan. Het akoestisch onderzoek heeft echter aangetoond dat er geen overschrijdingen optreden langs het Wandelpad. Ook de spoorwegovergang ter hoogte van het Wandelpad leidt niet tot overschrijdingen van de geluidsbelasting als gevolg van optrekkende bussen. We hebben het onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. Langs het Wandelpad worden geen normen overschreden. Overigens verwachten wij dat de bussen die op de nieuwe busbaan gaan rijden schoner en stiller zullen zijn dan de huidige bussen. Na realisatie van de vrije busbaan zal er een nieuwe concessie busvervoer van kracht zijn. De huidige concessie loopt tot medio 2019, met de mogelijkheid tot verlenging tot medio 2021. De provincie Noord-Holland wil een verdere verduurzaming van het openbaar vervoer realiseren. In de toekomstige concessie moeten de bussen aan strengere eisen voldoen wat betreft uitstoot van schadelijke stoffen. Het streven is gericht op

'zero emissie'. Dit betekent dat het aannemelijk is dat de bussen die over de vrije busbaan gaan rijden een lagere uitstoot van schadelijke stoffen hebben dan de huidige bussen.
Bij het onderzoek luchtkwaliteit is extra aandacht besteed aan de luchtkwaliteit bij de uiteinden van de tunnelmonden. Op pagina 24 van het luchtkwaliteitrapport (bijlage 4 van de toelichting) is dit toegelicht. De concentraties bij de tunnelmonden voldoen aan de wettelijke grenswaarden. Het treffen van aanvullende maatregelen is niet noodzakelijk.

2.6 Aantasting van de natuur

Ecologie is een van de belangrijkste onderwerpen bij dit inpassingsplan. De busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve kruisen namelijk een belangrijk natuurgebied, Anna's Hoeve. Het plan heeft een grote impact op dit natuurgebied. Indieners zijn terecht bezorgd over deze impact. Daarom is al in een vroeg stadium ecologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft geleid tot drie rapporten die als bijlage bij het PIP zijn opgenomen: het rapport Ecologische effectbepaling, het mitigatieplan en het compensatieplan bomen en natuur. In het eerste rapport zijn de effecten van het project op de natuur beschreven, in het tweede rapport zijn de maatregelen beschreven om de effecten te minimaliseren en in het derde rapport is de compensatie van de natuur en de te kappen bomen beschreven.

De belangrijkste vragen uit de zienswijzen hebben betrekking op:
- Natuur Netwerk Nederland (NNN) compensatie. Indieners menen dat er te weinig NNN gecompenseerd wordt en dat er op plaatsen gecompenseerd wordt die niet mogelijk zijn. In sommige gevallen stellen indieners dat compensatie op meer plekken mogelijk is.
- Afscherming. Indieners vinden de afschermende voorzieningen die zijn opgenomen in het mitigatieplan om busbaan, spoor, fietspad en weg uit het zicht te nemen onvoldoende. Ook vindt men het niet duidelijk waar rasters worden geplaatst.
- Aanvullende faunatunnels onder de infrabundel. Indieners wijzen erop dat sommige kaarten in de rapporten een tunnel laten zien die ter plaatse van het spoor ophoudt. Dieren moeten hierdoor over het spoor en daarna weer een tunnel in.
- Kappen van bomen. Indieners vinden het onacceptabel dat er zoveel bomen moeten verdwijnen.
- Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Niet alle maatregelen uit de inrichtingsvisie Anna's Hoeve en het rapport van Alterra worden doorgevoerd.

Voor NNN compensatie hebben wij de Provinciale Ruimtelijke Verordening gevolgd. Wij hebben NNN volgens de saldobenadering gecompenseerd. Dit betekent dat wij voldoende areaal natuur beschikbaar moeten maken voor toewijzing aan NNN, ter compensatie van NNN die als gevolg van het HOV project verloren gaat. Daarnaast moeten wij aantonen dat de kwaliteit van NNN er op vooruit gaat. De compenserende maatregelen die wij uitvoeren dragen bij aan de kwaliteit van NNN. Wij leggen een ecoduct aan en faunatunnels. Hierdoor kunnen dieren de infrabundel passeren. Dit geeft een kwalitatieve impuls aan NNN. In het compensatieplan, dat als bijlage bij het PIP is gevoegd, zijn alle maatregelen te lezen. In Crailo wordt in het kader van het HOV project een stuk grond bestemd als natuur. Deze grond wordt ingericht als NNN. Op deze wijze compenseren wij ook kwantitatief op een juiste wijze, volgens de regels van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Doordat de plannen met betrekking tot parkeren bij het Scoutingterrein op Anna's Hoeve ondertussen verder zijn uitgewerkt, kunnen wij meer grond toewijzen aan NNN binnen Anna's Hoeve. Deze wijzigingen zijn verwerkt in het rapport Ecologische effectbepaling.

Bij het plaatsen van rasters volgen wij de Leidraad Faunavoorzieningen bij Infrastructuur. Op de totaalkaart van het beeldkwaliteitsplan dat in het kader van het HOV project is opgesteld zijn alle rasters aangegeven. Het beeldkwaliteitsplan is op de website van het project HOV in 't Gooi (www.hovgooi.nl) vindbaar.

In het mitigatieplan is een aantal faunatunnels opgenomen. Indieners wezen erop dat deze tunnels niet onder de gehele bundel infrastructuur door liepen. De geplande faunatunnels lopen

echter wel onder de gehele infrabundel door. Wij hebben de kaartjes in het rapport Ecologische effectbepaling aangepast zodat hier geen onduidelijkheid meer over bestaat.

Voor het HOV project moet een groot aantal bomen worden gekapt. Voor het kappen van de bomen geldt verschillende regelgeving. Voor bomen die binnen de bebouwde kom staan gelden de regels (A.P.V.) van de gemeente Hilversum. Voor bomen die buiten de bebouwde kom staan gelden de regels van de Boswet. Vanaf 1 januari 2017 veranderen de regels voor de bomen die buiten de bebouwde kom staan. Tijdens de realisatiefase krijgt het project te maken met de nieuwe regelgeving. Voor iedere boom die binnen de bebouwde kom gekapt wordt moet er een boom herplant worden; indien herplant binnen de ruimtelijke kaders van een project niet mogelijk is, is financiële compensatie mogelijk. De gemeente Hilversum heeft hiervoor een herplantfonds. Voor bomen die buiten de bebouwde kom gekapt worden, moeten nieuwe bomen worden geplant. Dit gebeurt binnen het project en als dit niet mogelijk is buiten het project.

Indieners van zienswijzen hebben aangegeven dat de uitvoering van de maatregelen uit de inrichtingsvisie Anna's Hoeve en de rapporten van Alterra onderdeel moet zijn van het project HOV in 't Gooi. In de adviezen van Alterra worden aanvullende maatregelen beschreven die het functioneren van de Groene Schakel kunnen optimaliseren. De inrichtingsvisie voor Anna's Hoeve beoogt een sturend instrument te zijn in de toekomstige ontwikkeling van het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve. Zowel de adviezen van Alterra als de inrichtingsvisie maken geen onderdeel uit van het PIP. De wettelijk benodigde mitigerende maatregelen voor het project HOV in 't Gooi staan beschreven in het mitigatieplan, dat als bijlage is opgenomen bij het PIP. De maatregelen uit het mitigatieplan passen binnen de inrichtingsvisie en de adviezen van Alterra.

2.7 Communicatie

Een aantal indieners vindt het vervelend dat de ter inzage periode heeft plaatsgevonden in december en januari, vanwege de kerstperiode. Om belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren zijn we voorafgaand aan de ter inzage legging al gestart met extra communicatie, zoals een persbericht op 1 december, aankondigingen in de huis- aan-huisbladen, nieuwsberichten op de websites van het project en de deelnemende gemeenten, een extra digitale nieuwsbrief vanuit het project, twitter berichten, persgesprekken met bestuurders en extra inloopspreekuren op het projectbureau. Na de feestdagen zijn er twee inloopavonden georganiseerd op donderdag 7 januari en woensdag 13 februari, waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan.

3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP INPASSINGSPLAN

Hieronder zijn de wijzigingen van de toelichting, de regels en de verbeelding op een rij gezet ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan. Het gaat om wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

3.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Verbeelding

- Naar aanleiding van een zienswijze van stichting Tergooi is de bushalte ter hoogte van de Van Lintschotenlaan circa 20 meter naar het oosten verplaatst, zodat deze voor de OV-afslag Monnikenberg komt te liggen. Naar aanleiding van zienswijzen is er aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling in de Vogelbuurt en aanvullend onderzoek naar omgevingsaspecten zoals geluid en luchtverontreiniging. Om de geluidsbelasting van de Anthony Fokkerweg Noord te verminderen en de verkeersafwikkeling in de Vogelbuurt te verbeteren is een aansluiting van de Mussenstraat op de Verlegde Weg over Anna's Hoeve toegevoegd.
- Naar aanleiding van een zienswijze van de Gasunie is de afrit van de HOV-baan vanaf de A27 iets opgeschoven. De PIP-grens is hierop aangepast.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is de Verlegde Weg over Anna's Hoeve ten oosten van de A27 verschoven richting de A27 zodat de infrastructuur meer gebundeld wordt. Dit biedt voordelen voor de natuur op die locatie.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is het in het PIP mogelijk gemaakt om een scherm en wal ten zuiden van het spoor en ten oosten van de A27 fly-over te plaatsen ter bescherming van de fauna.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is de bestemming van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve ter hoogte van het ecoduct verkeer geworden in plaats van natuur.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR heeft de weg over Anna's Hoeve vanaf de sportvelden tot aan het scoutinggebouw een natuurbestemming gekregen. De gemeente Hilversum heeft een plan uitgewerkt met een parkeervoorziening voor de scouting ten noorden van het scouting terrein. Hiermee is de dubbelbestemming verkeer en natuur niet meer noodzakelijk voor dit stuk weg. De weg wordt verwijderd. Het scoutinggebouw blijft wel toegankelijk voor laden en lossen en nood- en hulpdiensten.

Regels

- Naar aanleiding van een zienswijze van de Vereniging tot behoud Anna's Hoeve is in de regels van het PIP een voorwaardelijke verplichting opgenomen. De Verlegde Weg over Anna's Hoeve mag in gebruik worden genomen nadat toereikende geluidsmaatregelen zijn uitgevoerd.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is de maximale hoogte van de verlichting in de regels van het PIP aangepast van 15 naar 10 meter hoogte.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR wordt aan de regels toegevoegd dat gronden met bestemming 'Waarde –Ecologie' mede bestemd zijn voor faunatunnels, geleidende rasters en schermen.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is de hoogte van bouwwerken is aangepast. Voor bouwwerken ten behoeve van verkeer geldt een maximale hoogte van 10 meter. Voor overige bouwwerken geldt een maximale hoogte van 6 meter.

Plantoelichting

- Naar aanleiding van zienswijzen waarin is aangegeven dat de gegevens die gebruikt zijn bij de berekening van de vervoerwaarde en exploitatie niet meer gebruikt zouden mogen worden is het rapport Vervoerwaarde en exploitatie aangepast. De referentiesituatie 2020 (situatie in 2020 zonder HOV) is geactualiseerd. Hierin zijn de doorstromingsmaatregelen voor de bus die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd verwerkt. Ook is nader onderbouwd dat de gegevens nog steeds actueel zijn. In de toelichting is de paragraaf nut en noodzaak hierop aangepast.
- In een aantal zienswijzen is gesteld dat buslijn 320 al R-net waardig is. Hiermee zou er geen noodzaak zijn om de vrije HOV-baan aan te leggen. Door middel van een rijtijdenanalyse is onderzocht of de huidige buslijn 320, over de route carpoolplaats Blaricum – Hilversum station, R-net waardig is.
  De conclusie is dat de huidige buslijn 320 niet R-net waardig is. Hiermee wordt de noodzaak tot de aanleg van de HOV-baan onderschreven. De uitkomsten zijn verwerkt in een rapportage welke als bijlage aan de plantoelichting is toegevoegd.
  De paragraaf nut en noodzaak is aangepast.
- In een aantal zienswijzen zijn vragen gesteld over de noodzaak van de onderdoorgang Oosterengweg. De onderbouwing voor de noodzaak voor de onderdoorgang Oosterengweg is aangepast.
- In een aantal zienswijzen zijn vragen gesteld over de doelstelling van het project om de natuur te versterken. De toelichting op de versterking van de natuur als gevolg van het project is aangepast.
- In een aantal zienswijzen zijn vragen gesteld over de mogelijke verrailing van het tracé. In de beschrijving van het project is nader toegelicht waarom verrailing van de HOV-baan niet aan de orde is. Ook is aangegeven welke aanpassingen nodig zijn voor verrailing.
- In een zienswijze van de brandweer zijn vragen gesteld over de bereikbaarheid van de HOV-baan voor nood- en hulpdiensten. In de plantoelichting is aangegeven dat de HOV-baan voor nood- en hulpdiensten bereikbaar is vanaf de A27 en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve.
- In een aantal zienswijzen is aangegeven dat de situatie na aanleg van de HOV-baan ter plaatse van Entrada onduidelijk is. De situatie bij Entrada voor en na de aanleg van de HOV-baan is nader toegelicht.
- Naar aanleiding van zienswijzen van de bewoners aan de Anthony Fokkerweg is in de plantoelichting aangegeven dat tussen de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de speelstrook langs de Anthony Fokkerweg een geluidabsorberend scherm van 2 meter hoogte wordt geplaatst.
- Naar aanleiding van een aantal zienswijzen is er nader toegelicht wat de relatie is tussen project HOV in 't Gooi en de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve.
- Naar aanleiding van zienswijzen van bewoners uit de Vogelbuurt is de geluidsbelasting in de Vogelbuurt vanwege het project HOV in 't Gooi nader toegelicht.
- Naar aanleiding van een zienswijze welke inging op de luchtkwaliteit op de speelstrook langs de Anthony Fokkerweg zijn in de plantoelichting de resultaten van aanvullende luchtkwaliteitsberekeningen beschreven.
- Vanwege een aantal zienswijzen is de NNN salderingsberekening aangepast. Het NNN is op een aantal plekken uitgebreid ten opzicht van het ontwerp dit betreft locaties in de buurt van het scouting terrein en het ecoduct. Ook is NNN verwijderd, dit betreft het gebied van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve ter plaatse van het ecoduct.
- Vanwege een zienswijze over de inrichting na afwaarderen van de Weg over Anna's Hoeve is de beschrijving van de inrichting van de Weg over Anna's Hoeve na afwaardering aangepast.
- Vanwege verschillende zienswijzen waarin vragen zijn gesteld over de gegevens welke ten grondslag liggen aan de berekeningen van exploitatie en vervoerwaarde is de beschrijving van nut en noodzaak van het project aangepast en steviger onderbouwd met een nieuwe bijlage 19: nadere onderbouwing van de noodzaak en een aangepast rapportage vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1).
- Naar aanleiding van een zienswijze is in de plantoelichting het vergunningenproces beschreven en is een lijst opgenomen (niet limitatief) van de aan te vragen vergunningen.

3.2 Ambtshalve wijzigingen

Verbeelding

- De gebiedsaanduiding voor een tijdelijke bouwweg voor de bouw van het ecoduct en de fly-over is aangepast. De gebiedsaanduiding was te ruim. De PIP-grens is kleiner geworden.
- De tijdelijke ontsluitingsweg op het Hoge School voor de Kunsten (HKU) terrein in Hilversum is aangepast. In overleg met de eigenaren is de weg aangepast aan de bouwplannen van de HKU.
- Ter hoogte van de speelstrook langs de Anthony Fokkerweg is de PIP-grens opgeschoven naar de bestemmingsplangrens van de woonwijk Anna's Hoeve. De grens lag op de speelstrook waardoor een gedeelte van de speelstrook de bestemming verkeer zou krijgen.
- Naar aanleiding van aanvullend archeologisch onderzoek is de dubbelbestemming archeologie op enkele plaatsen in de verbeelding en in de regels verwijderd.
- Vanwege verdere uitwerking van de plannen is de verkeersbestemming ter hoogte van de Gooyersgracht Zuid aangepast. Hier wordt een fietsstrook langs de bestaande weg gerealiseerd. Voor deze fietsstrook hoeft de huidige bestemming niet te worden aangepast.
- Een voetpad aan beide zijden langs de Oosterengweg is toegevoegd aan het PIP, hiervoor is de PIP-grens aangepast.
- De dubbelbestemming Waarde-Aardkundigee Waarden is aangepast ten zuiden van het spoor langs de geplande busbaan, vanwege de 9e tranche wijziging PMV.
- Een aantal kleine PIP-grens aanpassingen is doorgevoerd vanwege diverse redenen.

Regels

- De gebruiksperiode van de tijdelijke bouwweg is verruimd. De gebruiksperiode is aangepast naar 5 jaar.
- De bouwhoogte van het geluidsscherm langs de A27 maximaal 6 meter geworden. Dit naar aanleiding van aanvullende akoestische berekeningen.
- Voor de deellocatie Stationsgebied is een hoge archeologische verwachtingswaarde opgenomen. De toegestane verstoringsdiepte is verruimd naar 170 cm –mv.

Plantoelichting

- Nader onderzoek en verdere uitwerking van de parkeercompensatie heeft geleid tot aanpassingen in de tekst over parkeren. Bij de plantoelichting zijn 3 bijlagen met betrekking tot parkeren opgenomen (Parkeeraspecten HOV Hilversum, Parkeerbalans en Parkeren Oosterengweg – Zuid).
- Bij de plantoelichting is als bijlage een compensatieplan bomen en natuur toegevoegd. Hierin zijn de compensatiemaatregelen verder uitgewerkt en is geborgd dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. In de plantoelichting is hoofdstuk 4 hierop aangepast.
- De tekst in de toelichting waarin gemotiveerd is waarom sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat na realisatie van het project is aangepast.
- De verwijzing naar de Crisis- en herstelwet is aangepast.
- In paragraaf 3.2.2 is de toetsing aan artikel 15, lid 2 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening nader uitgewerkt.
- Aanvullende bodemonderzoeken zijn beschreven.
- Aanvullend archeologisch veldonderzoek karterende fase is beschreven.

4 VERDERE BESLUITVORMING

3 oktober wordt deze Nota van Beantwoording voorgelegd aan Provinciale Staten ter definitieve vaststelling.
Na vaststelling van het PIP, inclusief de Nota van Beantwoording, door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het PIP, alsmede de bijbehorende stukken, voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Dit besluit zal via dezelfde media bekend gemaakt worden als het besluit over het ontwerp PIP.

Indieners van een zienswijze ontvangen na de definitieve vaststelling (op naar verwachting 3 oktober) de beantwoording op hun ingediende zienswijze per post.

Tegen het definitieve besluit kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State door belanghebbenden die tijdig een zienswijze naar voren hebben gebracht op het Ontwerp PIP. Wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijze kenbaar te hebben gemaakt, kan eveneens beroep instellen.

Crisis- en Herstelwet

Op het PIP is de Crisis- en Herstelwet van toepassing. Dat betekent onder meer dat bijzondere procedurele bepalingen van toepassing zijn op de beroepsprocedure bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1

INDIVIDUELE BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

BIJLAGE

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
1, 2, 3, 7, 9, 14, 36, 37, 43	1	Nu hebben de bedrijven nog een aansluiting rechtstreeks op de Oosterengweg (ring). Met de tunnel vervalt die aansluiting. De prov/ gem vinden dat de vrachtauto's, busjes, bezoekers, werknemers dan maar via onze woonstraten de bedrijven moeten bereiken.	Naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij aanvullend onderzoek laten uitvoeren. De rapportage van dit onderzoek is toegevoegd aan het PIP en vindt u in bijlage 18. Uit dit onderzoek is gebleken dat de geplande ontsluitingsweg Venetapark over het IFF terrein noodzakelijk is om tijdens en na de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg het Venetapark bereikbaar te houden. Uit het onderzoek volgt dat het (zeker in situaties dat er wordt geladen en gelost bij Buhl) niet mogelijk is voor vrachtwagens van de Mussenstraat naar het Venetapark te rijden. De beperkte ruimte in combinatie met het medegebruik door fiets- en autoverkeer kan naast onveilige situaties, ook zorgen voor beperkingen in de doorstroming: fiets- en autoverkeer dat tijdelijk geen doorgang heeft. Daarbij zou, om uw voorstel door te voeren, een aantal aanpassingen aan het ontwerp nodig zijn, zoals het verkleinen van de voorziene laad- en los plek en het verkleinen van het trottoir. Dit is niet wenselijk. Uw voorstel van een route in 2 richtingen van - en naar het Venetapark via de Mussenstraat nemen we daarom niet over. Naar aanleiding van uw zienswijze is vervolgens ook onderzocht of een aansluiting van de Mussenstraat op de geplande Verlegde Weg over Anna's Hoeve tegemoet komt aan de bezwaren zoals ze geuit zijn in uw zienswijze. Dit blijkt het geval. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat deze aansluiting voordelen oplevert voor de ontsluiting van de Vogelenbuurt. Het zorgt namelijk voor een vermindering van het verkeer over de Anthony Fokkerweg Noord, zodat hier geen relevante toename in verkeer meer plaatsvindt. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Anthony Fokkerweg neemt ook niet verder toe. Bovendien rijdt er dan geen vrachtverkeer meer langs de speelstrook. Op de Liebergweg en Merelstraat zal de toename van het verkeer minder zijn. Voor twee adressen treden er nadelige gevolgen op. De geluidsbelasting op deze adressen neemt toe, maar deze toename is beperkt. De aansluiting Mussenstraat – Verlegde Weg over Anna's Hoeve wordt als wijziging in het PIP doorgevoerd.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
2	1	Om draagvlak te houden bij uw inwoners is het nodig te luisteren naar de behoefte van mensen	HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Gooise Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/ bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie en hebben geleid tot aanpassingen in het ontwerp. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Door middel van het indienen van de zienswijzen konden belanghebbenden opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die in sommige gevallen aanleiding hebben geven tot aanpassing van het plan.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
2	2	Vrachtverkeer hoort niet door een woonwijk	Het feit dat vrachtverkeer door de betreffende woonwijk rijdt, is inherrent aan de ligging van bedrijven in dan wel nabij deze woonwijk. Ook in de huidige situatie rijden er vrachtwagens door de wijk.	Nee
4	1	De komst van een HOV-verbinding met Huizen met een goede aansluiting op het regionale ziekenhuis Ter Gooi en de realisatie van de natuurverbinding op Anna's Hoeve vinden wij zinvolle projecten. Wij vinden het belangrijk om dit te vermelden, want we zijn de stemmingmakerij rond het project langzamerhand een beetje zat. Wij hopen dat de betrokken overheden nu vaart gaan maken. Het resultaat van vertraging is meestal dat het project fors meer gemeenschapsgeld kost. De verlegging van de autoweg over Anna's Hoeve ten behoeve van een betere natuurverbinding juichen wij ook toe. Wij verwachten dat de huidige geluidsoverlast van de spoorwegovergang-en het geluid van de verkeersweg Oosterengweg voor ons zal afnemen. Hierdoor verwachten wij dat ons woongenot zal toenemen.Natuurlijk zijn er ook minder leuke aspecten voor individuen en bedrijven, maar het project dient beoordeeld te worden op haar gehele impact. Ook als de gemeente" Huizen en Blaricum afhaken blijven de voordelen voor Hilversum volgens ons groot. Wij verzoeken u om dan niet op basis van rancune ook in Hilversum de stekker uit het project te trekken, maar doen in dat geval een beroep op uw verstand en het project binnen de grenzen van Laren en Hilversum wel te realiseren. Stoppen met het project in Hilversum zou een miskenning zijn van de energie die veel inwoners de afgelopen jaren in het project hebben gestoken om de inpassing beter te maken. Door de verbinding kan de bus vlot naar het Station en komt deze niet in de dagelijkse file via de Soestdijkerstraatweg, Emmastraat en het Achterom terecht.	Wij waarderen uw instemming met HOV in 't Gooi. HOV in 't Gooi levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van 't Gooi en geeft daarnaast inderdaad ook een impuls aan natuurgebied Anna's Hoeve. De provincie Noord-Holland en de gemeenten Hilversum, Huizen, Laren en Eemnes werken samen aan de realisatie hiervan. Zoals bekend onderzoekt de gemeente Huizen al enige tijd op welke wijze zij invulling wil geven aan het begrip HOV in haar gemeente. Over nut- en noodzaak van hoogwaardig openbaar vervoer in de regio is geen discussie. Dit wordt in alle collegeprogramma´s onderschreven, ook in die van de colleges van Huizen en Blaricum. Om te voorkomen dat de ingebruikname van de busbaan door de onzekerheid in Huizen naar achteren zou schuiven, is in 2015 besloten het PIP in 2 fasen uit te voeren. Met het nu voorliggende PIP ('fase 1') worden de benodigde maatregelen in Hilversum en Laren mogelijk gemaakt. In een volgende fase, die zal starten zodra er duidelijkheid en overeenstemming is met betrekking tot Huizen en Blaricum, zullen de benodigde maatregelen daar mogelijk gemaakt worden middels een apart PIP of gemeentelijke bestemmingsplannen.	Nee
4	2	In deelproject 6 wordt een tunnel aangelegd. Het complex waar ons huis deel van uit maakt heeft een ondiepe fundering die op de zandige bodem rust. Grondverzakkingen als gevolg van heiwerkzaamheden of hevige trillingen kunnen effect hebben op de bouwkundige staat van ons huis. Wij zijn bezorgd over de mogelijke gevolgen van de bouwwerkzaamheden die door dit Provinciale Inpassingsplan mogelijk worden gemaakt. De bouw van twee eerdere tunnels (fietstunnel station en Amaliatunnel Oostereind) leverde in de gemeente grote problemen op vanwege de in de ondergrond aanwezige zwerfkeien. Hoewel met het PIP nog geen bouwvergunning wordt verstrekt willen wij toch nu al onze zorgen met uw delen. Wij dringen erop aan dat voorafgaand aan de werkzaamheden een driedimensionale inmeting plaatsvindt van onze woning inclusief een visuele schouw. Daarmee wordt een nulmeting van de woning verkregen. Bij eventuele schade is het dan duidelijk waardoor deze is veroorzaakt.	Wij begrijpen uw zorgen. Voor bewoners kan er hinder ontstaan tijdens en na de bouw. De busbaan en de verlegde weg worden uiteraard zo goed mogelijk ingepast om te voldoen aan de wettelijke normen. Het is mogelijk dat ten gevolge van de aanleg van project HOV in 't Gooi bewoners en/of bedrijven schade lijden. In bepaalde gevallen komt de schade die als gevolg van de realisatie van het project optreedt voor vergoeding in aanmerking. U kunt na vaststelling van het PIP door Provinciale Staten een planschadeclaim indienen, mocht u van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling. Verder kennen wij de Regeling Nadeelcompensatie; schade die voortvloeit uit het handelen van de provincie kan voor vergoeding in aanmerking komen. U vindt hierover meer informatie op www.hovgooi.nl. Voor schade die onverhoopt ontstaat tijdens de bouw (bouwschade) is de toekomstige aannemer aanspreekbaar. Voor aanvang van de werkzaamheden wordt een nulopname van de bouwkundige staat van uw woning gemaakt. Daarbij wordt een schouw uitgevoerd. De toekomstige aannemer(s-combinatie) wordt een zekere mate van flexibiliteit geboden bij het uitwerken van het ontwerp en het uitvoeren van de werkzaamheden. Hoewel enige vorm van overlast voor de omwonenden nooit helemaal is uit te sluiten, wordt de aannemer uitgedaagd de overlast vanwege de bouwactiviteiten tot een minimum te beperken.	Nee
4	3	Wij zouden ook graag helder hebben wie is aan te spreken op schade? De provincie, de gemeente, de aannemer, het ingenieursbureau of nog een ander? Regel dit s.v.p. goed in uw aanbesteding en bespaar ons dat wij hierover jarenlang rechtszaken moeten voeren.	Zie beantwoording onder 4.2 (hierboven).	Nee
4	4	Op de kruising van de Oude Amersfoortseweg en de Oosterengweg komt er een rustig plein voor terug. Wij willen de suggestie doen dat dit plein met veel groen wordt ingericht en niet het zoveelste versteende plein van Hilversum wordt. Dat kan geregeld worden door het plein nu al groen te bestemmen. Wij hopen dat het plaatje in par 2.6 van de toelichting van dit Provinciaal Inpassingsplan werkelijkheid wordt en dat het er straks niet volstaat met geparkeerde auto's.	Het plein op de kruising van de Oude Amersfoortseweg en Oosterengweg krijgt niet de bestemming Groen. De voorziene bestemming is Verkeer. Binnen deze bestemming zijn onder meer parkeerplaatsen en groenvoorzieningen mogelijk. Parkeervoorzieningen zijn nodig in verband met de parkeerbalans. De (gedeeltelijk groene) aankleding van het plein is geborgd in het Beeldkwaliteitsplan, waarin bomen zijn voorzien ter plaatse van het plein. Het Beeldkwaliteitsplan is te vinden op de projectwebsite van HOV in 't Gooi:www.hovgooi.nl.	Nee
4	5	Omleidingsweg HKU en overlast vrachtverkeer Oude Amersfoortseweg De Oude Amersfoortseweg is een smalle straat met veel fietsverkeer. Dit moet nu gecombineerd worden met grote zware levensgevaarlijke vrachtauto's naar de VSH-vestiging. In het verleden is door veel bewoners van de Oude Amersfoortseweg bepleit dat het zware vrachtverkeer gebruik mag maken van de busbaan tussen de VSH en de Oosterengweg. Daarmee kan de huidige overlast worden teruggedrongen en wordt de Oude Amersfoortseweg een stuk veiliger. De gemeente heeft ons verteld dat dit niet kon omdat de provincie dat niet wilde. Nu blijkt dat een verbinding tussen de Oude Amersfoortseweg en een traject langs het spoor mogelijk is en willen wij u in overweging geven om het vrachtverkeer ook in definitieve situatie vanaf de VSH over deze verbindingsweg te leiden. Technisch is het mogelijk. De gemeente kan deze weg op een later tijdstip verlengen tot aan de VSH.	Wij hebben hier naar gekeken en het gebruik van vrachtverkeer op de busbaan is niet inpasbaar. Het gebruik van de busbaan door derden (vrachtverkeer) is daarnaast niet toegestaan (beleidsregel medegebruik busbanen en busstroken Noord-Holland, nr 2011-52051, 25 oktober 2011). De bedoelde 'verbinding tussen de Oude Amersfoortseweg en een traject langs het spoor' is zoals u aangeeft een tijdelijke maatregel. Deze route zal alleen tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg in gebruik zijn om de panden Oosterengweg 42-46 en de appartementen langs de Oosterengweg 48-52 bereikbaar te houden. De tijdelijke ontsluitingsweg loopt over het parkeerterrein van het naastgelegen HKU-pand. Na afronding van de werkzaamheden worden de gronden weer in gebruik genomen als parkeerterrein. Het definitief wijzigen van de situatie ter plaats maakt geen onderdeel uit van het project HOV in 't Gooi.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
4	6	Nachtrust Wonen langs het spoor geeft geluidsoverlast. Aan het passeren van de trein en het geklingel van de spoorbomen raak je gewend. Het is een regelmatig geluid en het hoort erbij. Waar je niet aan went is het zware gedreun en gebrom van machines gedurende de nacht. Dit geluid houdt je structureel uit je slaap. Gelukkig komt dit zelden voor en ProRail waarschuwt altijd netjes. ProRail voert werkzaamheden aan het spoor meestal binnen de tijdspanne van een weekendafsluiting of een nacht uit. Dat is niet fijn maar het is te overzien. De bouw van de tunnel zal echter niet in een dergelijke korte tijdspanne realiseerbaar zijn. Het treinverkeer zal waarschijnlijk moeten blijven rijden. Onze verwachting is daarom dat er veel 's-nachts gewerkt zal worden over een lange tijdsperiode van meerdere weken of maanden. Goede nachtrust is noodzakelijk om overdag goed te kunnen blijven functioneren. Zowel in familieverband als op het werk. Wij vinden het een reële eis dat omwonenden, wanneer er nachtelijke overlast zoals omschreven verwacht kan worden, een alternatieve slaapplaats in een hotel in Hilversum wordt aangeboden op kosten van de provincie of de bouwer. Regel dit s.v.p. goed in uw aanbesteding en bespaar ons een jarenlang rechtsgang voor een redelijke vergoeding van de immateriële schade als gevolg van het niet goed functioneren op het werk door slapeloosheid. Slapeloosheid kan tot arbeidsconflicten en disfunctioneren leiden met ontslag tot gevolg.	De werkzaamheden aan de onderdoorgang Oosterengweg vinden grotendeels plaats gedurende de dagperiode. Alleen wanneer gewerkt moet worden aan het spoor en er geen treinen kunnen rijden zal in de weekenden en 's nachts worden gewerkt. Hoeveel weekenden en nachten de aannemer aan het spoor aan het werk zal zijn, is nog niet bekend (dit hangt onder meer af van de uitvoeringsplanning van de aannemer) maar dergelijke werkzaamheden zullen incidenteel plaatsvinden en niet structureel. De omgeving zal hier tijdig over worden geïnformeerd. Ook zal u tijdig geinformeerd worden over mogelijke schade vergoedingen en de mogelijkheid van alternatieve slaapplaatsen vanwege nachtelijke werkzaamheden.	Nee
5	1	Ten aanzien van de externe veiligheid heeft Brandweer Gooi en Vechtstreek een adviesrol welke voor het vervoer van gevaarlijke stoffen uiteengezet is in bijlage 1. Voor inrichtingen met gevaarlijke stoffen gelden gelijkwaardige adviespunten. Deze zaken worden naar mijn mening correct aangegeven in dit ontwerp en voor wat betreft de Externe Veiligheid kan geconcludeerd worden dat deze in voldoende mate behandeld is binnen dit ontwerp inpassingsplan in paragraaf 4.11 op pagina 62-64.	Wij vinden het prettig te horen dat u instemt met de wijze waarop wij het onderwerp externe veiligheid in het inpassingsplan hebben opgenomen.	Nee
5	2	Ten aanzien van de bereikbaarheid van incidenten gelden voor de gezamenlijke hulpdiensten in alle gevallen de voorwaarden uit de Handreiking bereikbaarheid hulpdiensten 2014 van de gezamenlijke hulpdiensten uit Gooi en Vechtstreek en Flevoland. Deze is als aparte bijlage toegevoegd.	De voorwaarden uit de Handreiking bereikbaarheid hulpdiensten 2014 van de gezamenlijke hulpdiensten uit Gooi en Vechtstreek en Flevoland zijn bij de projectorganisatie bekend en zijn in overleggen met de betrokkenen projectspecifiek besproken.	Nee
5	3	Op pagina 35 wordt correct melding gemaakt van de aan te leggen tijdelijke overgang voor de nood- en hulpdiensten. Deze melding ontbreek echter in de tekst bovenaan pagina 16. Hierdoor is op deze pagina onduidelijk dat dit betrekking heeft op het reguliere verkeer en niet op de nood- en hulpdiensten. Een korte verwijzing naar de (beschrijving van de) tijdelijke overgang is wenselijk.	U merkt terecht op dat in de tekst in de toelichting op het Ontwerp PIP geen melding werd gemaakt van de aan te leggen tijdelijke overgang voor nood- en hulpdiensten. De toelichting op het PIP is op dit onderdeel aangepast.	Nee
5	4	Op pagina 23 wordt in paragraaf 2.5.1 correct vermeldt dat de aansluiting met slagbomen toegankelijk is voor de hulpdiensten. In het vooroverleg is besproken dat deze aansluiting voor de nood- en hulpdiensten bereikbaar moet zijn vanaf (en richting) zowel de HOV-baan als de (verlegde) weg over Anna's Hoeve. Dit zien wij graag terug in dit plan omdat dit van belang is voor de toe te passen bochtstralen in het uiteindelijk ontwerp.	We hebben uw opmerking verwerkt. De bedoelde aansluiting voor de nood- en hulpdiensten wordt bereikbaar gemaakt vanaf de HOV-baan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve, en richting de HOV-baan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve.	Nee
5	5	Daarnaast zien wij, zoals besproken in het vooroverleg, graag terug in dit plan dat de HOV-baan ook gebruikt zal worden door de nood- en hulpdiensten in geval van spoed. Belangrijk hiervan is dat de ambulance vanaf Tergooi toegang heeft tot de HOV-baan in zowel de richting van het centrum als de richting van de A27. Dit geldt, in mindere mate, eveneens voor de brandweer en politie.	Nood- en hulpdiensten zullen in geval van calamiteiten ook gebruik mogen maken van de HOV-baan. De busbaan is toegankelijk vanaf het busstation in Hilversum en vanaf de A27. In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt echter buiten de scope van het project HOV in ´t Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen (en nood- en hulpdiensten) afslaan richting ziekenhuis.	Nee
5	6	Op pagina 27 wordt een ontwerp gepresenteerd van de ongelijkvloerse kruising Oosterengweg ten noorden en zuiden van het spoor. Brandweer geeft aan dat voor de nood- en hulpdiensten geldt dat de objecten (panden) aan weerzijde van de Oosterengweg ook in de eindsituatie bereikbaar moeten zijn. Hiervoor zal bij het definitief ontwerp bekeken moeten worden of de bochtstralen voldoen aan de eisen van de brandweer. Daarnaast moet bij het ontwerp bekeken worden of de objecten voldoende snel bereikbaar zijn bij toepassing van éénrichtingsverkeer.	De bereikbaarheid van de panden aan de Oosterengweg voor nood- en hulpdiensten in de eindsituatie is aangegeven in het Beeldkwaliteitsplan (www.hovgooi.nl) en op het kaartmateriaal in de nieuw aan het PIP toegevoegde bijlage 23 'Notitie Zichtbaarheid en Bereikbaarheid'. Het Beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uitmaken van het contract met de aannemer, in het kader van het PIP dient het te worden beschouwd als indicatief document. Het bij het project betrokken ingenieursbureau verzamelt de diverse eisen ten behoeve van het BLVC-kader (BLVC = Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Met de nood- en hulpdiensten vindt hierover al regulier overleg plaats.De uitvoerende marktpartij zal na gunning het BLVC-plan opstellen op basis van deze eisen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
5	7	Zoals aangegeven staat de tijdelijke overgang voor de nood- en hulpdiensten correct vermeldt op pagina 35. In vooroverleg is besproken dat als voorwaarde voor deze tijdelijke overgang de verkeersrichting in zowel de Compagnieweg als de Zeevaertweg omgedraaid zou moeten worden. Dit is belangrijk voor zowel een snellere bereikbaarheid van de Van Riebeeckweg als het ontlasten van de Oude Amersfoortseweg ter hoogte van basisschool de Dubbeldekker. Daarnaast zal bekeken moeten worden of er ter hoogte van deze overgang en de zuidelijke "uitgang" aan de Oude Amersfoortseweg een tijdelijk stop- en parkeerverbod ingesteld moet worden. Het parkeerterrein aan het spoor op deze locatie (twee-vier-negen) wordt op dit moment veelvuldig gebruik voor laden en lossen.	Het omdraaien van de verkeersrichting in de Compagnieweg en de Zeevaertweg wordt meegenomen bij het uitwerken van de verkeersmaatregelen in het bereikbaarheidsplan. Hetzelfde geldt voor het instellen van een tijdelijk stop- en parkeerverbod ter plaatse van de tijdelijke spoorwegovergang voor nood- en hulpdiensten en de zuidelijke ´uitrit´ van deze overgang aan de Oude Amersfoortseweg.	Nee
5	8	Op pagina 62 wordt in paragraaf 4.11 correct vermeld dat bij het ontwerp van de afscherming van de HOV-baan (geluidscherm of hekwerk) rekening behouden moet worden met zowel de bereikbaarheid als de mogelijk om veilig te ontvluchten vanaf de HOV-baan In geval van een calamiteit.	[geen antwoord nodig]	Nee
5	9	In de commentaarnota (bijlage 14) staat correct vermeldt dat de veiligheidsregio betrokken zal worden bij het opstellen van het programma van eisen. Daarnaast zal het noodzakelijk zijn dat de veiligheidsregio (de nood- en hulpdiensten) nauw betrokken worden bij het opstellen van hel uitvoeringsontwerp, zowel in de voorlopige als definitieve versie.	Dat klopt. Het bij het project betrokken ingenieursbureau verzamelt, zoals hierboven vermeld, de diverse eisen ten behoeve van het referentie-BLVC (Bereikbaarheid-, Leefbaarheid-, Veiligheid- en Communicatieplan). Met de nood- en hulpdiensten vindt hierover al regulier overleg plaats. De uitvoerende marktpartij zal na gunning het BLVC opstellen op basis van deze eisen.	Nee
5	10	Ik hoop u hiermee in deze fase voldoende le hebben geïnformeerd. Graag blijf ik op de hoogte van de voortgang en wordt graag betrokken bij de verdere afwikkeling van dit bestemmingsplan. Ik zie berichtgeving met betrekking lol veranderingen binnen dil project dan ook met belangstelling tegemoet. Wanneer u mocht besluiten (een gedeelte van) hel advies niet over te nemen, hoor ik dal graag.	[geen antwoord nodig]	Nee
6	1	Toename geluid volgens het Ontwerp hogere waarden HOV in 't Gooi is in strijd met de regels Onze zienswijze is ten eerste dat de gemeente Hilversum het Besluit hogere waarden "HOV in 't Gooi" niet mag verlenen en geen extra geluidsbelasting op onze woningen mag toestaan. Voor de onderbouwing hiervan sluiten we als bijlage de tekst van onze zienswijze bij die wij bij de gemeente Hilversum op het Ontwerpbesluit zullen indienen. De ondertekende versie dienen wij op woensdag 20 januari in bij de gemeente Hilversum.	Wij hebben de onderzoeken en het ontwerp PIP uitgevoerd volgens de geldende wet- en regelgeving. De gemeente Hilversum is bevoegd gezag voor het Besluit hogere waarden HOV in 't Gooi voor wat betreft de woningen aan de Anthony Fokkerweg en de toekomstige woningen van het Bouwplan Anna's Hoeve. Dit komt omdat de toekomstige verlegde Weg over Anna's Hoeve een gemeentelijke weg is welke ook beheerd gaat worden de gemeente Hilversum. Voor een inhoudelijke beantwoording van de zienswijzen verwijzen wij naar de nota van beantwoording ontwerp Hogere Waardenbesluit gemeente Hilversum.	Nee
6	2	Gemeente Hilversum en de provincie nemen onvoldoende maatregelen om het geluid te reduceren. Wij willen als zienswijze meegeven dat het ons een prima oplossing lijkt om van de huidige speelstrook een wal te maken, zoals er ook één ligt voor de woningen aan de Anthony Fokkerweg 226 en hoger. Daar hebben de bewoners geen last van toename van geluid. Op en bij deze wal kunnen dan speelvoorzieningen komen voor jonge kinderen.	De afweging van maatregelen heeft plaatsgevonden conform de regels van de Wet geluidhinder. Bij de afweging is rekenig gehouden met doeltreffendheid, doelmatigheid en stedenbouwkundige en landschappelijke inpasbaarheid. Aanleg van een wal stuit op bezwaren van stedendbouwkundige aard. Door het ruimtebeslag van de wal zou de speelstrook voor een deel moeten worden afgebroken en de voetbalkooien worden verplaatst. Het verplaatsen van de voetbalkooien brengt hoge kosten met zich mee. Om geluid te reduceren wordt op de gehele nieuw aan te leggen Weg over Anna's Hoeve geluidreducerend asfalt aangebracht.	Nee
6	3	De provincie en de gemeente Hilversum hebben onvoldoende onderbouwd waarom er een goed leef- en woonklimaat blijft. Zeggen dat het geluidsniveau, wel ver boven de standaard geluidsgrens komt, maar nog steeds onder het wettelijk maximum blijft, is geen onderbouwing over het leef- en woonklimaat.	Wij delen uw mening niet. Wij vinden voldoende onderbouwd dat wanneer de geluidsbelasting onder het wettelijk maximum blijft en dit ook geldt voor de cumulatieve geluidsbelasting er sprake is van een goed leef- en woonklimaat.	Nee
6	4	De geluidsbelasting binnenin de woningen mag niet meer zijn dan 33 dB en er dienen maatregelen genomen te worden om daarvoor te zorgen. Nu er geen concrete plannen van de provincie en/of de gemeente Hilversum zijn voor gevelisolatie of andere maatregelen om daarvoor te zorgen en er geen financiële middelen voor gereserveerd zijn, mag u volgens de Wet geluidhinder het HOV PIP niet vaststellen	De Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder verplichten niet om het onderzoek naar gevelisolatie uit te voeren voordat het inpassingsplan en de hogere waarden zijn vastgesteld. Wel bestaat uiteraard de verplichting om de maatregelen uit te voeren. Dit is vastgelegd in artikel 110b, lid 2 van de Wet geluidhinder. De gevelweringsmaatregelen hoeven pas genomen te zijn bij het in gebruik nemen van de weg. Een onderzoek naar benodigde gevelweringsmaatregelen wordt uitgevoerd. Individuele bewoners en pandeigenaren wordt aangegeven of maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn. Indicatief onderzoek heeft ondertussen aangetoond dat bij alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld de binnenwaarde kan worden gehaald. Bij sommige woningen moeten hiervoor enkele maatregelen aan de gevels worden verricht. Hiervoor zijn financiele middelen beschikbaar gesteld in het projectbudget. Het inpassingsplan is op dit punt zodoende uitvoerbaar. Tot slot wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het PIP waardoor de garantie bestaat dat voldoende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
6	5	De nieuwe woningen in woonwijk Anna's Hoeve liggen op dit moment buiten de door de gemeenteraad vastgestelde bebouwde kom. Dit betekent dat de maximale geluidsbelasting voor buitenstedelijk gebied geldt, namelijk 53 dB. Aangezien de geluidsbelasting op deze woningen 59 wordt, wordt deze maximale grens overschreden.	Bij de berekeningen is uitgegaan van de uiteindelijke plansituatie waarbij de woningen in het Plan Anna's Hoeve wel degelijk gelegen zullen zijn binnen de bebouwde kom. Toetsing heeft plaatsgevonden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en maximaal toelaatbare grenswaarde van 63 dB voor niet-geprojecteerde woningen of woningen die in aanbouw zijn (zie art. 83 Wgh).	Nee
6	6	U heeft niet aangetoond, dat de luchtkwaliteit op de speelstrook niet te slecht wordt voor de kinderen. Stel, er ligt ergens een drukke 2-baans weg en de gemeente zou daar een speelstrook pal naast willen leggen, dan zegt iedereen: "Doe het niet, laat onze kinderen niet in de uitlaatgassen spelen!". Omgekeerd wilt u nu wel een 2-baans weg aanleggen vlak naast een bestaande, druk gebruikte, speelstrook. U heeft niet aangetoond, dat dit verantwoord is.	Uit ons onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit langs de Anthony Fokkerweg ver beneden de grenswaarden voor NO2 en PM10 liggen en niet of nauwlijks toenemen. Wij hebben vanwege uw zienswijze nader onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit op de speelstrook na ingebruikname van de verlegde Weg over Anna's Hoeve.Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen plaatsvindt, zie hiervoor de aangepaste rapportage bij het PIP: bijlage 4 Luchtkwaliteit.	Nee.
6	7	3. U gaat duizenden bomen kappen in natuurgebied Anna's Hoeve en u heeft uw natuurcompensatieplan nog niet gereed Wij vinden het verschrikkelijk dat er duizenden bomen gekapt gaan worden in natuurgebied Anna's Hoeve en in het noorden van Monnikenberg, tegen de spoorlijn aan. Het hele natuurgebied wordt geweld aangedaan. Bij het ter inzage leggen van het ontwerp PIP heeft u uw natuurcompensatieplan nog niet gereed. Er is nog niet bekend hoeveel bomen u gaat herplanten en waar precies. U weet ook nog niet welke kap van bomen onder de Boswet valt en welke onder de APV. U weet ook nog niet, hoe u gaat oplossen, dat u een busbaan gaat aanleggen in de strook groen, die nu juist als natuurcompensatieplek bedacht was voor Plan Monnikenberg en waar dus veel bomen bijgeplant zouden worden. U toont ook niet aan dat u voldoende middelen gereserveerd heeft voor de herplant van deze duizenden bomen. Nu u het natuurcompensatieplan niet op dit moment ter inzage aanbiedt, geeft u geen mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op dit punt en dat is in strijd met de rechtszekerheid en een goede procesorde.	Het is onvermijdelijk dat voor de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve bomen worden gekapt. Kappen, herplanten en compenseren gebeurt conform de daartoe geldende regels van de Boswet en de APV. Bijlage 13 bij het PIP betreft het bomeninventarisatierapport. Alle bomen binnen de projectgrenzen zijn geïnventariseerd. Onderscheid is gemaakt tussen bosbomen (vallend onder de Boswet, paragraaf 4.1 van het rapport) en stadsbomen (vallend onder de APV, paragraaf 4.2 van het rapport). Bij het kappen van bomen voor het HOV project - dit gebeurt in de realisatiefase, door de aannemer - moet worden voldaan aan zowel de Boswet als de APV. De Boswet kent een meldings- en herplantplicht, de APV een vergunning- en herplantplicht. Indien herplant niet mogelijk is volgt financiële compensatie. Er is inmiddels een Compensatieplan bomen en natuur opgesteld. Deze is als bijlage 16 aan het PIP toegevoegd. Het klopt dat de HOV-busbaan wordt aangelegd in de strook groen die is bestemd voor natuurcompensatie Monnikenberg, maar hiermee is rekening gehouden. De betreffende strook groen is in de Ecologische effectbeoordeling bij het PIP aangemerkt als Natuurnetwerk Nederland (NNN) (zie hoofdstuk 5 van de Ecologische effectbeoordeling, bijlage 5 bij het PIP). Deze strook NNN gebied is daarmee onderdeel van het NNN compensatie in het kader van het project HOV in 't Gooi.	Nee.
6	8	4. U heeft niet gegarandeerd dat er voldoende middelen zijn om de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve uit te voeren. De inrichtingsvisie is gemaakt om na de aantasting van natuurgebied Anna's Hoeve door de aanleg van een weg en het kappen van grote aantallen bomen, de natuur- en belevingswaarde enigszins te herstellen. Ook zijn de maatregelen in deze inrichtingsvisie nodig om een goede werking van het ecoduct te herstellen. In uw stukken geeft u aan dat u geen geld gereserveerd heeft om alle maatregelen of het merendeel ervan uit te voeren. Door dit niet te doen maakt u geen goede afweging van belangen. U neemt de belangen van de mensen uit Hilversum-Oost en uit onze appartementen, die vanuit hun dichtbebouwde wijk aangewezen zijn op natuurgebied Anna's Hoeve, niet serieus. Wij menen dat dit in strijd is met artikel 3:2 en 3:4 van de Awb	Het PIP beoogt de realisatie van het project HOV in ´t Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna´s Hoeve kent een bredere scope en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. De financiering van de volledige inrichtingsvisie behoort dan ook niet tot de scope van het project HOV in ´t Gooi. De wettelijk benodigde mitigerende maatregelen voor het project HOV in 't Gooi staan beschreven in het mitigatieplan, zoals opgenomen in bijlage 6 bij het ontwerp-PIP. De inrichtingsvisie Anna's Hoeve is een visie van de regio op de toekomst van het gebied. De maatregelen uit het mitigatieplan passen binnen de inrichtingsvisie.	Nee
6	9	5. Er zijn onvoldoende oversteekmogelijkheden bij de verlegde Weg over Anna's Hoeve en het verkeerspunt Minckelerstraat/Anthony Fokkerweg U legt de Weg over Anna's Hoeve aan als een doorgaande weg met nauwelijks oversteekmogelijkheden. Wij menen dat dit in strijd is met de verkeersveiligheid. Ook menen wij dat u de belangen van de mensen uit Hilversum-Oost en uit onze appartementen niet serieus neemt, aangezien veilige toegankelijkheid van natuurgebied Anna's Hoeve voor ons van groot belang is. Dit is in strijd met artikel 3:4 van de Awb.	De nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve kan op twee plaatsen worden overgestoken: bij de Minckelerstraat en bij de Liebergerweg. Zie ook de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (i.e. het Beeldkwaliteitsplan, dat te vinden is op www.hovgooi.nl. Het Beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uitmaken van het contract met de aannemer, in het kader van het PIP dient het te worden beschouwd als indicatief document. Met de twee genoemde toegangen wordt naar ons oordeel een voldoende verkeersveilige toegang naar het natuurgebied Anna's Hoeve gerealiseerd.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
6	10	Overigens, er gaat niets mis, als u het besluit niet neemt:R-net buslijn 320 rijdt naar volle tevredenheid van de busreizigers en de mensen in Hilversum-Oost zullen verheugd zijn als de Weg over Anna's Hoeve blijft liggen waar hij nu ligt, zodat het mooie natuurgebied Anna's Hoeve niet wordt aangetast	Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen dat Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdrukte in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. De indiener geeft verder aan dat het project zorgt voor een aantasting van de natuur bij Anna's Hoeve. Wij delen deze mening niet. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Begin 2015 heeft de Hilversums gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Het project maakt daarnaast de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
7	1	Het heeft mij zeer gestoord dat het PIP net voor de feestdagen ter inzage is gelegd, met een info-gelegenheid op 13 jan, dan nog 1 week de tijd voor bezinken, besef, overleg...en een zienswijze bij de provincie te krijgen. Eea komt op mij over als tactisch handelen gericht op het klein houden van de burger. Het trof mij in dat verband ook bij de info-gelegenheid diverse detailtekeningen en -info te treffen die digitaal niet beschikbaar waren.	Het PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door Provinciale Stagen het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovinhetgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de Awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen.De periode van ter inzage legging heeft plaatsgevonden vanaf 11 december 2015 tot en met 21 januari 2016. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. De kerstvakantie viel inderdaad precies in de ter inzage periode. Om belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren zijn we voorafgaand aan de ter inzage legging al gestart met extra communicatie, zoals een persbericht op 1 december, aankondigingen in de huis- aan-huisbladen, nieuwsberichten op de websites van het project en de deelnemende gemeenten, een extra digitale nieuwsbrief vanuit het project, twitter berichten, persgesprekken met bestuurders en extra inloopspreekuren op het projectbureau. Na de feestdagen zijn er twee inloopavonden georganiseerd op donderdag 7 januari en woensdag 13 februari, waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen konden burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig- aanleiding kunnen geven tot aanpassing van het plan. Wij zijn niet op de hoogte dat er diverse detailtekeningen niet digitaal beschikbaar waren. Indien u deze als nog wenst te ontvangen, dan vernemen wij dit graag van u via ons e-mailadres hovgooi@noord-holland.nl.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
7	2	NNN saldobenadering De provincie wil met de HOV-busbaan door NNN-natuurgebied. Het beschermings "nee, tenzij" regime geeft uitdrukking aan de urgentie die aan de natuurdoelen van dit gebied gegeven moet worden. Ter plekke betreft het een smalle en kritische natuurzone, de enig mogelijke zone voor een natuurverbinding Heuvelrug oGooi, die hier dan ook vanuit Rijksbeleid gepland is. Deze omstandigheid maakt de urgentie qua bescherming nog groter. De spelregels mbt NNN zijn in 2008 aangevuld met de NNN-saldobenadering, andere (win-win) regels bij een gelijkblijvende urgentie van bescherming. De provincie kiest mbt de HOV-busbaan voor toepassing van de NNN-saldobenadering. Om hieraan te voldoen heeft de provincie verbinding gezocht met het reeds vanuit Rijksbeleid geplande project natuurverbinding Monnikenberg <> Anna's Hoeve. Met zich te presenteren als initiator/drager van deze natuurverbinding meent de provincie dat deze is op te nemen in de saldo opzet. Dat is nogal arbitrair. Om de toegang tot NNN echt te verdienen en recht te doen aan de NNN-urgentie is in de saldobenadering alleen te kijken naar wat de provincie aan natuurwaarde toevoegt aan de reeds geplande natuurverbinding / het gebied. Aldus: 1.1 Kwalitatief saldo o De natuurverbinding Monn.berg <> Anna's Hoeve is in deze opzet neutraal te beoordelen, want reeds gepland vanuit Rijksbeleid, zou er evengoed komen. De HOV-busbaan zelf, de inbreuk op de EHS, verstoring natuurverbinding vormt in deze opzet de ne gatieve factor. + Positief, op conto van de provincie en van toegevoegde natuurwaarde is dan weer het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve daarmee ontsnipperen van het gebied, in verbinding brengen met aangren zend natuurgebied.	NNN Saldobenadering Wij zijn van mening dat de saldobenadering juist wordt toegepast. Het PIP voldoet aan het gestelde in de PRV (zie paragraaf 4.5 in de Plantoelichting). De basis voor het inpassingsplan is de saldobenadering conform art 19 lid 3 onderdeel b van de PRV. HOV in 't Gooi omvat diverse maatregelen die alles bij elkaar een netto verbetering vormen voor het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Er vindt een netto oppervlaktewinst NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. Het plan voldoet aan de ruimtelijke kwaliteitseisen als bedoeld in de artikelen 14 en 15 van de PRV, zoals blijkt uit paragraaf 3.2.2 van de Plantoelichting. Artikel 13 lid 2 van de PRV is niet van toepassing omdat het PIP geen betrekking heeft op woningbouw. Dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd, is geborgd in het compensatieplan bomen en natuur (zie bijlage 16). De toetsing aan de artikelen 14 en 15 van de PRV is verder uitgewerkt in het rapport Cultuurhistorie (bijlage 12). Zie voor meer details ten aanzien van NNN hoofdstuk 5 uit het rapport Ecologische Effectbepaling (bijlage 5 van het PIP) en paragraaf 4.5 in de Plantoelichting. Hieronder gaan we in op een aantal aspecten die u in uw zienswijze benoemt ten aanzien van de saldobenadering. U geeft in relatie tot de saldobenadering aan dat de provincie afstand lijkt te nemen van de mitigerende maatregelen van de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Het PIP beoogt de realisatie van het project HOV in ´t Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna´s Hoeve is een visie van de regio op de toekomst van het gebied. Deze kent een bredere scope en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. De wettelijk benodigde mitigerende maatregelen voor het project HOV in 't Gooi staan beschreven in het Rapport Mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP). De maatregelen uit het mitigatieplan passen binnen de Inrichtingsvisie. Verder benoemt u in relatie tot de saldobenadering de kap van bomen. Het is helaas onvermijdelijk dat voor de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve bomen worden gekapt. Kappen, herplanten en compenseren gebeurt conform de daartoe geldende regels van de Boswet en de APV. Er is inmiddels een Compensatieplan bomen en natuur opgesteld. Deze is als bijlage 16 aan het PIP toegevoegd.	Nee
7	3,4,5	Saldo twijfelachtig, geen overtuigende winst voor de NNN Daarbij speelt mee dat de provincie afstand lijkt te nemen van mitigerende maatregelen vlg Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Daarvan ook afwijkt door een belangrijk kwaliteitselement als afsluiten/reconstrueren inrit Goy-ergracht naast zich neer te leggen (zie onder 2.3), alsmede de kwaliteitsafbraak van het onnodig kappen van een paar honderd oude bomen (zie onder 2.2). 1.2 Kwantitatief saldo Ook onder de saldobenadering geldt dat het NNN areaal minimaal gelijk moet blijven. Aangetast gebied moet fysiek gecompenseerd worden, bij voorkeur aansluitend of nabij het aangetaste gebied. Er moet in ieder geval een samenhang bestaan.	Zie beantwoording 7.2.	Nee
7	6	Daarbij speelt mee het veronachtzamen van compensatiemogelijkheden in Anna's Hoeve zelf. Drie stukken grond "witte eilandjes in de NNN", hoogst relevant om voor compensatie te benutten, worden niet veiliggesteld. Partijen die hier nog willen bouwen (Hilversum-scouting, Laren-crematorium) mogen voorsorteren. Verzet van GNR baat niet, twee "witte eilandjes" worden verspeeld. NNN-doelen hebben een lage prioriteit.	U geeft in relatie tot de saldobenadering verder aan dat er compensatiemogelijkheden op Anna's Hoeve zelf veronachtzaamd worden. Bij de compensatie van het NNN wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van terreindelen binnen Anna's Hoeve die nu nog geen onderdeel uitmaken van het NNN. De door u aangeduide 'witte eilandjes' worden, zoals u zelf ook aangeeft, benut voor de Scouting en voor een toekomstig crematorium. Voor beide ontwikkelingen zijn de planologische procedures al opgestart en hebben al ontwerp bestemmingsplannen ter inzage gelegen. Toevoeging van deze gebieden aan het NNN is daarmee niet mogelijk.	Nee
7	7	Idem aan de westgrens van Anna's Hoeve. In de inrichtingsvisie buigt de WoAH hier nog terug naar hartlijn talud, net buiten NNN. Het PIP kiest echter voor 'rechttoe rechtaan' met die weg en snijdt achteloos zo'n 4000m2 van de NNN af. Afweging wordt niet gegeven. Er wordt gewoon NNN vermorst. Idem wordt zo'n 2200 m2 NNN vermorst waar geen gevolg is gegeven aan de inrichtingsvisie om de WoAH op 5,5m uit hart spoor te positioneren(zie ook onder 2.2). Wellicht is dit veronachtzamen en vermorsen ingegeven door de gedachte 'ach, we hebben 5,25km verderop toch een stuk grond over'. Enig gevoel van NNN-urgentie is in ieder geval ver te zoeken.	Zie beantwoording 7.9.	Nee
7	8	1.3 Conclusie De NNN-saldobenadering mag toegepast worden in geval van een win-win situatie, waarin vervat een duidelijke winst voor de NNN. Dat is hier niet het geval, verschillende aspecten zijn veronachtzaamd, daarmee is alsnog het "nee, tenzij'-regime toe te passen.	Zie beantwoording 7.2.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
7	9	2 Afwijkingen van de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve In samenhang met het HOV-project is in 2014 de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve opgesteld. In deze visie is nadrukkelijk naar een afweging en balans van de verschillende aspecten gezocht. Verschillende belanghebbenden zijn hier bij betrokken geweest, meerdere burger-consultaties hebben plaatsgevonden. Het resultaat van dit proces is door gemeenteraden Laren en Hilversum vastgesteld. Niettemin blijkt de Inrichtingsvisie niet gerespecteerd, maar belangrijke elementen hiervan in het PIP simpelweg terzijde geschoven. 2.1 Inpassing verlegde Weg over Anna's Hoeve (ter hoogte van talud) De inrichtingsvisie maakt een bewuste keuze de WoAH hier terug te buigen naar de hartlijn van het talud en in de overgang naar tracé langs spoor een minder ruime bocht toe te passen. Dat is dienstbaar aan: • Zo min mogelijk aantasten landschappelijke waarde natuurgebied Anna's Hoeve, mn het westelijke deel, gekenmerkt als 'illusielandschap' met volledig afschermende bomen-omlijsting waardoor bij betreding het zicht op bebouwing ed wegvalt, men zich direct in de natuur waant. • Zo min mogelijke inbreuk op de NNN door weg net naast NNN-grens te leggen. • Zo min mogelijk inbreuk op de natuur, mn de vele oude bomen op de flank van het talud. Het PIP kiest voor 'rechttoe rechtaan', de WoAH door de flank van het talud met een ruime bocht naar tracé langs spoor. Dit betekent een grote aantasting van alle hiervoor genoemde waarden. Als redenen hiervoor worden genoemd oversteekveiligheid en afscherming tov woningen A. Fokkerweg. Deze factoren zijn in de afweging inrichtingsvisie al meegenomen en democratisch bevestigd, dat wordt in de PIP dus nog eens overgedaan (?). Natuurlijk is oversteekveiligheid belangrijk, maar die lichte buiging in de weg maakt weinig verschil (doe dan een ongelijke fiets/voetgangersovergang). Natuurlijk moet er aan de westkant van de WoAH een goede (afschermings)grondwal blijven staan. Dat kan prima met een wat steilere gestabiliseerde helling naast de weg. Dat kost geld en dat zal wel de echte reden zijn van afwijking inrichtingsvisie.	U geeft aan dat het PIP op meerdere punten onterecht afwijkt van de Inrichtingvisie Anna's Hoeve. Zoals hierboven aangegeven beoogt dit PIP de realisatie van HOV in ´t Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna´s Hoeve is een visie van de regio op de toekomst van het gebied en kent een bredere scope. Na het vaststellen van de inrichtingsvisie, is het ontwerp van de verlegde Weg over Anna's Hoeve verder uitgewerkt, in samenspraak met de gemeenten Hilversum en Laren en het Gooise Natuurreservaat. De ontwerpaanpassingen zijn door partijen gezamenlijk genomen, op basis van een integrale afweging tussen natuur, verkeersveiligheid, overlast voor de omgeving en kosten. De wettelijk benodigde mitigerende maatregelen voor het project HOV in 't Gooi staan beschreven in het mitigatieplan, zoals opgenomen in bijlage 6 bij het PIP. De maatregelen uit het mitigatieplan passen binnen de inrichtingsvisie.	Nee
7	10	2.2 Weg over Anna's Hoeve (tracé langs spoor) Met dit tracé wordt over de hele lengte een reep van het natuurgebied afgesneden. Dat doet mn pijn in het smalle westelijke deel, maar ook in het middendeel is de ruimte tussen spoor en vijvers beperkt. Elke meter telt hier. Doelstelling van de inrichtingsvisie was dan ook een zo gering mogelijke inbreuk (af te snijden reep) op Anna's Hoeve. Ruimte werd gevonden middels een akkoord met Prorail om hun hek 2m richting spoor te verplaatsen, in het westelijke deel zelfs 7,5m, zodat het Prorail-hek over de hele linie op 5,5m uit hart spoor zou komen te liggen. Vanuit dit -2 hek is dan de WoAH in te passen, met 2 meter winst voor Anna's Hoeve, waar elke meter telt. Het PIP haalt simpelweg een streep door die 2 meter winst. In strijd met alle afspraken, in strijd met de inrichtingsvisie. Reden onbekend (geld?). Naast de impact op het natuurgebied wordt hiermee ook zo'n 2200 m2 NNN vermorst. Overigens is de dimensionering van de verlegde WoAH in z'n dwarsdoorsnede tamelijk ruim. Met wat smallere bermen is zo 2 m te winnen. Samen met het -2 hek is 4m te winnen. Winst voor Anna's Hoeve dient hier een hogere urgentie te krijgen. Overigens is over het westelijke deel (320m) te kiezen voor een grondwal tegen keerwand. Dat geeft de minste inbreuk op dit al smalle, daardoor kwetsbare deel van het natuurgebied. Het geeft ook de meeste ruimte voor (her)beplanting met bomen en daarmee behoud van de landschappelijke waarde; het 'illusielandschap' met volledig afschermende bomen-omlijsting.	Het besluit de Weg over Anna's Hoeve te verleggen betreft, zoals u waarschijnlijk bekend is, niet het PIP, maar de besluitvorming door de betrokken gemeenten. De raden van de gemeenten Hilversum en Laren hebben allen ingestemd met de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve en daarmee de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve. Project HOV in 't Gooi maakt deze verlegging vervolgens mogelijk. In het kader van het ontwerp PIP is het ontwerp voor de verlegde Weg over Anna's Hoeve uitgewerkt qua exacte maatvoering en wegprofiel. Bij de uitwerking van het ontwerp is aan de westzijde van het plangebied de knik uit het wegontwerp gehaald. Reden hiervoor was verbetering van de verkeersveiligheid en vermindering van aantasting van de grondwal die hier aanwezig is. Ten aanzien van de ligging van de Weg over Anna's Hoeve: nadere uitwerking van het wegprofiel ten opzichte van de inrichtingsvisie heeft ertoe geleid dat een breder profiel noodzakelijk was. Het wegprofiel in de inrichtingsvisie voldeed niet aan de wettelijke richtlijnen voor inrichting van een dergelijke ontsluitingsweg. Dit is met het ontwerp aangepast. De maatvoering in de inrichtingsvisie (ProRail-hek om een afstand van 5,5 m uit hart spoor) was niet correct. ProRail heeft als eis dat de afstand vanaf hart spoor tot het hek langs het spoor 7,35 m is. Deze eis geldt vanaf het begin van het project en is sindsdien ongewijzigd. De dimensionering van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve is afgestemd op de eisen van de gemeente, in combinate met de daarvoor geledende richtlijnen ten aanzien van wegontwerp. De aanleg van een grondwal wordt in het PIP planologisch mogelijk gemaakt, maar de aanleg van een grondwal maakt geen deel uit van het project HOV in 't Gooi.	Nee
7	11	2.3 Goyergracht In het oostelijk deel van Anna's Hoeve is de natuurverbinding "Groene Schakel" gesitueerd. Natuurlijk wordt er belang gehecht aan het goed functioneren hiervan, maar de wandelaar moet hier wel een erg grote prijs voor betalen. Zuidelijk wordt het gebied volledig afgesloten, noordelijk worden de wandelpaden geminiseerd. Het zo sterk afknijpen van wandelmogelijkheden wordt bij bewoners niet begrepen, doet in ieder geval fors pijn. Tegen deze achtergrond is het verbijsterend te constateren dat de Goyersgracht in het PIP volledig ongemoeid wordt gelaten. Het ecologisch rapport van Alterra is er duidelijk over; voor een goed functioneren van de Groene Schakel moet deze ontsluitingsweg hier verdwijnen of op z'n minst een reconstructie krijgen, strak tegen de A27 ipv nu met een slinger door de Groene Schakel zone. Dat wordt in het PIP dus terzijde geschoven, een discrepantie die het al magere draagvlak voor de Groene Schakel verder onder druk zal zetten.	HOV in 't Gooi omvat de aanleg van een busbaan en ecoduct en maakt daarnaast de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve mogelijk,waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Het aanpassen van omliggende infrastructuur behoort niet tot de scope van het project. Voor een goede ruimtelijke inpassing van de afrit van de busbaan vanaf de A27, aan de westzijde van de snelweg, is aanpassing van omliggende infrastructuur, waaronder de Goyersgracht Zuid, niet nodig. Verlegging van de Goyersgracht Zuid is wel opgenomen in de inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Deze inrichtingsvisie kent, zoals eerder vermeld, een bredere scope dan HOV in 't Gooi en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. In het kader van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve zijn het Gooise Natuurreservaat, de provincie en de gemeenten Laren en Hilversum met elkaar in gesprek. De verwachting is dat partijen over de financiering van de uitvoering van de inrichtingsvisie in de komende maanden overeenstemming bereiken.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
7	12	3 Inpassing verlegde Weg over Anna's Hoeve (ter hoogte van speelstrook) In het voortraject is veel discussie geweest over het laten liggen dan wel verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Vanuit de achterliggende woonwijk was (en is) veel weerstand tegen verleggen. Uiteindelijk is hier wel voor gekozen, onder de belofte van een zorgvuldige, goede inpassing. Kijken we nu naar het PIP-ontwerp dan is die belofte niet nagekomen. Het begrip inpassing heeft geen enkele substantie, er is sprake van een ontwerp van lage kwaliteit. Het PIP-ontwerp voert bedrijvenverkeer van Rotor en Werf over de A. Fokkerweg, een woonstraat die hierdoor aanmerkelijk drukker wordt. De speelstrook gepositioneerd en bekneld tussen deze verkeerstroom en de verkeerstroom van de WoAH, pal aan de andere kant. De zorg van bewoners om veiligheid en gezondheid van hun kinderen wordt met dit ontwerp niet minder maar juist meer. Het "ontwerp" is een weerspiegeling van misverstanden en miscommunicatie in het verleden. Een speelstrook die gerealiseerd werd ('IO) waar eigenlijk een tracé verlegde WoAH zou komen, een verlegging die uiteindelijk ('14) toch weer boven water kwam. Als van begin af aan duidelijk was geweest dat een strook van 6om beschikbaar was voor de functies; doorgaand verkeer / bestemmingsverkeer / parkeren / fietsers-voetgangers / speelstrook, was daar een heel ander ontwerp uitgekomen. Hoogstwaarschijnlijk een ontwerp met verkeersfuncties gebundeld en ruimtelijk gescheiden van de speelfunctie. De bewoners A. Fokkerweg en achterliggende straten hebben geen schuld aan die misverstanden en miscommunicatie. Zij hebben recht op een kwalitatief ontwerp. De beloofde zorgvuldige, goede inpassing zou moeten inhouden de bereidheid om een stap terug in de tijd te doen, alsnog het ontwerpproces vanuit de basis te doorlopen, zo nodig de speelstrook anders te positioneren.	Verleggen van de Weg over Anna's Hoeve De keuze om de weg over Anna's Hoeve te verleggen is begin 2015 gemaakt door de gemeenteraden van Hilversum en Laren. Deze besluitvorming maakt, zoals hierboven vermeld, geen onderdeel uit van het voorliggende PIP. Vanuit het project is er medio 2014 een consultatieavond met de omgeving georganiseerd over de inpassing van het ontwerp van de Verlegde weg. De reacties van de omgeving zijn meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp van de verlegde weg over Anna's Hoeve. De Verlegde Weg over Anna´s Hoeve wordt aan de westzijde van Anna's Hoeve van de speelstrook gescheiden door een ca. 2 m hoog scherm. Dit scherm zorgt er voor dat de veiligheid van de spelende kinderen niet in het geding is, waar het gaat om het verkeer op de Verlegde Weg over Anna's Hoeve. In het verkeersonderzoek dat ten behoeve van het project is uitgevoerd is rekening gehouden met bedrijfsverkeer van en naar het bedrijventerrein Mussenstraat / Arendstraat. Dit bedrijfsverkeer zal, na aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg, deels uitwijken naar de Anthony Fokkerweg, Liebergerweg en Merelstraat. Aangenomen mag worden dat dit bedrijfsverkeer zich gelijkelijk over de verschillende routes zal verdelen. Dit betekent meer voertuigen op de Anthony Fokkerweg en daaraan parallel gelegen wegen. Naar aanleiding van de zienswijzen is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de toename van verkeer in de straten van de Vogelbuurt en de ontsluiting van het Venetapark. In het document 'Verkeersafwikkeling Vogelenbuurt' (bijlage 18 van het PIP) is over dit onderzoek gerapporteerd. Naar aanleiding van dit onderzoek is het plan aangepast. In het aangepaste plan is een aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve opgenomen. Door deze aansluiting kan vrachtverkeer direct de wijk verlaten. Het verkeer over de Anthony Fokkerweg Noord neemt af en hiermee neemt ook de veiligheid voor spelende kinderen op de speelstrook toe. Door deze aansluiting onstaat er een betere verdeling van verkeer over de wijk. Het verkeer in het zuidelijke gedeelte kan ook zuidelijk, via de nieuwe aansluiting, de wijk verlaten. De berekende intensiteiten op de wegen in de wijk blijven acceptabel.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
8	1	Als 1e: Er zijn bij de PIP zoals die ter inzage ligt geen kadaster nr. van gronden aangegeven waar de PIP betrekking op heeft.--> Nr 1:Het is van belang dat burgers weten op welke gronden de PIP betrekking heeft om dit te kunnen controleren aan de hand van kadaster kaarten c.q. tekeningen. Dit is nu niet mogelijk, mede door de prijs van die tekeningen voor burgers. Bijvoegen van de kadaster gegevens c.q. tekeningen is dus noodzaak.	De publicatie en terzinagelegging van het PIP zijn gebonden aan wettelijke standaarden. Het opnemen van kadastrale ondergronden is geen vereiste in deze standaarden. Overigens biedt ruimtelijke plannen (www.ruimtelijkeplannen.nl) de mogelijkheid om de perceelsgrenzen aan te zetten (en dus zichtbaar te maken op de PIP plankaart). U kan op deze wijze zelf bekijken welk deel van het PIP binnen zijn eigendom ligt.	nee
8	2	Als 2e: Er is in de PIP geen noodzaak aangegeven waarom die ook betrekking dienen te hebben op gronden die particulier bezit zijn. --> Nr 2: Het is bekend dat de voortuin nodig is voor tijdelijk gebruik, maar dit kan zoals aangegeven bij de eerdere gesprekken in overleg met bewoners, waardoor geen aanpassing noodzakelijk is van de bestemming. Hierdoor kunnen dan ook bezwaren zoals verderop aangegeven komen te vervallen.	Ten behoeve van de bereikbaarheid van de panden gelegen langs de Oosterengweg zijn de voortuinen van de betreffende woningen benodigd. Insteek is om deze gronden minnelijk te verwerven en dus in overleg met de eigenaren. Omdat het risico aanwezig is dat één of meerdere eigenaren niet wensen mee te werken, zijn deze gronden meegenomen in het PIP. Hierdoor is er een grondslag om deze gronden te kunnen onteigenen. Om die reden is de bestemming op deze gronden ook gewijzigd van tuin naar verkeer en bevatten de regels een wijzigingsbevoegdheid om de gronden weer terug te bestemmen.	Nee
8	3	Als 3e: De Pip bevat geen duidelijke en onvolledige tekeningen van de situatie voor, tijdens en na de voltooiing van de HOV. --> Nr 3: De PIP zoals die ter inzage ligt bevat situatie tekeningen die niet groter zijn dan 10 vierkante cm, en de gegevens op die tekeningen zijn onleesbaar. Digitale vergroting na downloaden bracht hierin geen verbetering. Op de grote tekeningen op de zogenoemde voorlichtings avonden was ook niet duidelijk te zien hoe de grenzen van de PIP zullen zijn ten opzichte van de bestaande bebouwing en particuliere gronden, het aangebrachte kleurgebruik om aan te geven wat voor verharding de gronden krijgen was ver onder de maat, als het klopt dat bestrating staat aangegeven met vrije toegang voor ieder op de particuliere grond, is dit voor ons onaanvaardbaar.	Het PIP biedt alleen het planologische kader van wat er gerealiseerd kan worden. In het PIP treft u dan ook geen tekeningen aan van de situatie voor, tijdens en na de voltooiing van het project. De aannemer van het werk zal dit namelijk te zijner tijd uitwerken. De PIP-grenzen ter hoogte van de Oosterengweg lopen op de gevelgrens. Dit houdt in dat de strook die voor de woning langs loopt inderdaad openbaar zal zijn tijdens de bouwfase en dient voor de bereikbaarheid van de woningen.	Nee
8	4	Als 4e: Het is niet aangegeven in de PIP wat de rechten en plichten zullen zijn van de eigenaren van die particuliere gronden voor, tijdens en na de voltooiing van de HOV.---> Nr 4: Het is voor gewone burgers niet duidelijk wat er veranderd in rechten en plichten van zowel hun zelf, de provincie, en de gemeente met betrekking tot de particuliere gronden waarop de PIP betrekking heeft. Het is van belang dat een overheid hierover duidelijkheid geeft naar direct betrokkenen, en dient dus in de PIP te worden opgenomen op een ook voor niet ingewijde mensen duidelijke wijze.	De gronden langs de OEW dienen tot aan de gevel te worden verworven, omdat deze gronden nodig zijn ten behoeve van de bereikbaarheid van de woningen tijdens de bouw. De betreffende gronden worden beschikbaar gesteld aan de aannemer en hij is verantwoordelijk voor de bereikbaarheid van de woningen en dient hier ook zorg voor te dragen. De huidige eigenaren hebben in deze periode dus geen rechten en plichten ten aanzien van deze gronden. Na realisatie van onderdoorgang zijn de voortuinen weer beschikbaar voor de eigenaren. De provincie heeft geen intentie deze gronden blijvend in eigendom te houden.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
8	5	Als 5e: Er is niet aangegeven wat de bestemming zal zijn van de particuliere gronden na voltooiing. --> Nr 5: Omdat het gebruik van particuliere gronde slechts tijdelijk is , is het van belang wat de status zal zijn van die gronden na voltooiing van de HOV. Het is dus van wezenlijk belang dat er in de PIP staat dat de huidige bestemming "tuin" ook na de voltooiing van de HOV weer van kracht is. Mondelinge toezeggingen zijn hiervoor onvoldoende, omdat bij eerdere projecten is gebleken dat er achteraf aanpassingen worden gedaan.	In het PIP is de toekomstige bestemming van de gronden vermeld. In de regels onder artikel 4 is ten aanzien van de betreffende gronden de (tijdelijke) bestemming verkeer geregeld en de mogelijkheid om deze bestemming weer terug te wijzigen in tuin.	Nee
8	6	Als 6e: Er is niet aangegeven wat de gevolgen zijn van de PIP met betrekking tot de waarde verandering van aan- en opliggende particuliere gronden, panden en andere eigendommen.-->Nr 6: De plannen voor de HOV en de PIP hebben duidelijke gevolgen gehad voor de waarde van particuliere eigendommen. De overheid dient duidelijkheid te verschaffen over de rechten en plichten van alle betrokkenen op dit gebied, mede door het feit dat de "crisis en herstelwet" op het gehele HOV van toepassing is.	In hoofdstuk 6 van de toelichting bij het PIP is de economische uitvoerbaarheid van het plan aangegeven. In het bedrag dat beschikbaar is voor het project HOV in 't Gooi is rekening gehouden met eventuele planschades. Overigens zijn wij van mening dat in het geval van de woning van indiener sprake zal zijn van geen of zelfs een positieve invloed op de woningwaarde na realisatie van het werk.	Nee
10	1	De bundeling van trein-, bus- en lokaal autoverkeer in het voorgestelde oost-west tracé een geconcentreerde uitstoot van (ultra)fijn stof zal opleveren, welke, afgezien van de overschrijding van de wettelijke toegestane voorkeurswaarde geluidhinder voor woonwijken, door de intensiteit van de drie verkeersstromen gezamenlijk een vrijwel continu karakter zal hebben;	U geeft aan dat de bundeling van trein-, bus- en lokaal autoverkeer in het voorgestelde oost-west tracé een geconcentreerde uitstoot van (ultra)fijn stof zal opleveren en daarnaast de grenswaarden voor geluidhinder zal overschrijden.In het kader van het PIP zijn onderzoeken gedaan naar Luchtkwaliteit en Geluid. De onderzoeken zijn uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. In het onderzoek ten aanzien van luchtkwaliteit (zie bijlage 4 bij het PIP) zijn de bus- en autoroute in het model opgenomen. De trein is niet in het model opgenomen. Treinen worden immers elektrisch is aangedreven en stoten daardoor geen fijn stof of andere luchtverontreinigende stoffen uit. Het onderzoek luchtkwaliteit toont aan dat voldaan wordt aan de geldende normen. Verder benoemt u een overschrijding van de wettelijk toegestane voorkeurswaarden geluidinder. De Wet geluidhinder kent geen wettelijke voorkeursgrenswaarde voor de optredende cumulatie van de geluidbelastingen ten gevolge van verschillende geluidbronnen. Elke bron (dus elke weg, spoor etc.) wordt afzonderlijk getoetst aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder. Daar waar een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt, is conform artikel 110f Wet geluidhinder, eveneens gekeken naar de gecumuleerde geluidbelasting. Dit is het geval bij de HOV baan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve. Toetsing van de gecumuleerde geluidbelasting aan grenswaarden is dus niet mogelijk. In het oost-west tracé is echter geen sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarden en derhalve is geen sprake van samenloop van bronnen. Zie verder bijlage 3 'akoestisch onderzoek ' bij het PIP.	Nee
10	2	De bundeling van trein-, bus- en lokaal autoverkeer in het voorgestelde oost-west tracé een geconcentreerde uitstoot van (ultra)fijn stof zal opleveren, welke, afgezien van de overschrijding van de wettelijke toegestane voorkeurswaarde geluidhinder voor woonwijken, door de intensiteit van de drie verkeersstromen gezamenlijk een vrijwel continu karakter zal hebben;	Zie beantwoording 10.1.	Nee
10	3	Onbegrijpelijk voor de stichting is dat er niet gekozen is voor een traject langs de Soestdijkerstraatweg, langs het te vernieuwen en te vergroten ziekenhuis Ter Gooi. Gelet op het goedgekeurde bestemmingsplan Monnikenberg, waar het nieuwe ziekenhuis deel van uit maakt zou de ontsluiting van het ziekenhuisterrein tegenover de Surinamelaan zijn, dus aan de Soestdijkerstraatweg. Dat is zo'n 900 meter van een mogelijke halteplaats van de HOV ter hoogte van het begin van de Van Linschotenlaan; juist omdat het nieuwe ziekenhuis een belangrijke regionale functie heeft zou het busvervoer bevorderd worden door het tracé juist via de Soestdijkerstraatweg te laten lopen waardoor de verkeers- en parkeerdruk door het particuliere vervoer teruggebracht kan worden;	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. In juli 2012 is voor het project HOV in 't Gooi het voorkeurstracé definitief vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland, na besluitvorming in alle gemeenten en met een besluit door de Stuurgroep HOV in 't Gooi en Gedeputeerde Staten. In het nader onderzoek uit 2010 is ook het tracé langs de Soestdijkerstraatweg meegenomen. Dit tracé heeft een lagere vervoerwaarde omdat het een langer tracé betreft en het invloedsgebied (het gebied waarbinnen mensen gebruik kunnen maken van de bus) kleiner is. Een vrije busbaan langs dit tracé is daarnaast niet inpasbaar vanwege de beperkte ruimte. In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt echter buiten de scope van het project HOV in ´t Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
10	4	De stichting beschouwt de voorgestelde compensatie bij het AZC terrein Crailo voor de misschien wel paar duizend bomen die gerooid zullen moeten worden ten behoeve van het tracé HOV als volstrekt onvoldoende, vormt geen structurele bijdrage aan natuurontwikkeling en is niet relevant gelet op de onzekere planontwikkeling rondom het gehele deelgebied Crailo;	Het gebied Crailo dient als compensatie voor het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Met dit PIP wordt vastgelegd dat het gebied bij Crailo als natuur wordt ingericht. Andere plannen op dit gebied zijn dan ook niet mogelijk. Het is helaas onvermijdelijk dat voor de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve bomen worden gekapt. Kappen, herplanten en compenseren gebeurt conform de daartoe geldende regels van de Boswet en de APV. Er is inmiddels een Compensatieplan bomen en natuur opgesteld. Deze is als bijlage 16 aan het PIP toegevoegd. Het PIP voldoet aan het gestelde in de PRV (zie paragraaf 4.5 in de Plantoelichting). De basis voor het inpassingsplan is de saldobenadering conform art 19 lid 3 onderdeel b van de PRV. HOV in 't Gooi omvat diverse maatregelen die alles bij elkaar een netto verbetering vormen voor het NNN. Er vindt een netto oppervlaktewinst NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. Het plan voldoet aan de ruimtelijke kwaliteitseisen als bedoeld in de artikelen 14 en 15 van de PRV, zoals blijkt uit paragraaf 3.2.2 van de Plantoelichting. Artikel 13 lid 2 van de PRV is niet van toepassing omdat het PIP geen betrekking heeft op woningbouw. Dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd, is geborgd in het compensatieplan bomen en natuur (zie bijlage 16). De toetsing aan de artikelen 14 en 15 van de PRV is verder uitgewerkt in het rapport Cultuurhistorie (bijlage 12). Zie voor meer details ten aanzien van NNN hoofdstuk 5 uit het rapport Ecologische Effectbepaling (bijlage 5 van het PIP) en paragraaf 4.5 in de Plantoelichting.	Nee
10	5	De voorgestelde natuurbrug zou een veel geringere overspanning krijgen en dus goedkoper zijn als alleen het spoor zou worden overkluisd;	Het ecoduct dient naast het spoor ook de VWoAH en de HOV baan te overspannen. Zowel de busbaan als de VWoAH liggen parallel aan het spoor.	Nee
10	6	Er zijn veel meer infrastructurele werken (viaducten, op- en afritten, bredere natuurbrug, geluidsschermen, enz.) nodig dan het tracé met een eenvoudige af/oprit ter hoogte van de Soestdijkerstraatweg.	Het huidige tracé kan goed worden ingepast worden in de omgeving. Waar nodig worden mitigerende maatregelen uitgevoerd. Het alternatieve tracé over de Soestdijkerstraatweg is, zoals aangegeven onder 10.3, minder geschikt.	Nee
10	7	Overigens schaart de stichting zich geheel achter de zienswijze die door de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve al eerder naar voren is gebracht met het door haar voorgestelde alternatieve tracé via de Soestdijkerstraatweg, mede vanwege de betere bereikbaarheid van het geprojecteerde nieuwe ziekenhuis Ter Gooi, de minder ingrijpende infrastructurele werken, de snellere realisering van dat deel van het HOV-tracé en de aanzienlijk lagere kosten.	Zie beantwoording 10.3.	Nee
11	1	Wij menen dat het huidige plan voor het realiseren van een HOV-busbaan en het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve, zoals beschreven en weergegeven in het ontwerp PIP HOV in 't Gooi niet bijdraagt aan een goede en veilig toekomst van de gemeente Hilversum en haar bewoners. Bovendien menen we dat dit plan het leef- en woonklimaat in Hilversum-Oost, bij de Oosterengweg en langs het Wandelpad aantast.	Wij zijn van mening dat het project HOV in 't Gooi bijdraagt aan de toekomstige bereikbaarheid van Hilversum. De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het besluit de Weg over Anna's Hoeve te verleggen betreft, zoals u waarschijnlijk bekend is, niet het PIP, maar de besluitvorming door de betrokken gemeenten. Begin 2015 heeft de Hilversumse gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Het project maakt daarnaast de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen. Daar waar de natuur wordt aangetast worden compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor het mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP). U geeft verder aan dit plan het leef- en woonklimaat in Hilversum-Oost, bij de Oosterengweg en langs het Wandelpad aantast. De leefbaarheid langs de Oosterengweg ter hoogte van de onderdoorgang wordt verbeterd door de aanleg van de onderdoorgang. De geluidsbelasting neemt af, dit geldt ook voor de luchtverontreiniging. Langs het Wandelpad wordt de busbaan zodanig ingepast dat de overlast wordt geminimaliseerd	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	2	U legt een HOV-busbaan aan om vooral in de spits de reizigers uit Huizen tegemoet te komen. Overdag is er namelijk een goede doorstroming en is er nauwelijks reistijdwinst te halen. U beroept zich ook telkens op de reistijdwinst in de spits.	Klopt, de reistijd in de spits is inderdaad maatgevend. De meeste reizigers reizen immers in de spits; fileproblematiek treedt op in de spits en juist daar is winst te behalen van het aantrekkelijker maken van het OV voor automobilisten. Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen dat Hilversum in de aanloop naar dit project genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot blijft doorstromen. De verwachting is dat door een toename van mobiliteit de verkeersdrukte in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente welvaart en leefomgeving (WLO) scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker is. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.	Nee
11	3	Wij menen dat u de HOV-busbaan naar het verkeerde station aanlegt. Het is vergelijkbaar met deze situatie: vanuit een dorp buiten Utrecht wil je de forenzen sneller naar Utrecht laten reizen, maar je doet dat door een busbaan naar Utrecht Lunetten aan te leggen in plaats van naar Utrecht Centraal, het grote OV-knooppunt. Bovendien verminder je de directe buslijnen naar Utrecht Centraal. Het effect is dat de reizigers uit het dorp allemaal eerst naar Utrecht Lunetten moeten reizen om daar over te stappen naar Utrecht Centraal. Een mijl op zeven. Met de 'oude' bus naar Utrecht Centraal was men even snel en was de reis betrouwbaarder dan nu, aangezien met niet hoefde over te stappen. In Hilversum is de situatie iets minder voor de hand liggend, maar de reizigerscijfers spreken boekdelen: zo'n 70% van de reizigers in de spits wil van Huizen naar station Hilversum Sportpark. Vanaf daar stapt men op de trein naar Utrecht, loopt men naar de grote kantoren op het Arenapark of gaan de scholieren naar het ROC/MBO college. Slechts zo'n 30% reist in de spits door naar station Hilversum Centraal, zeg maar "het Lunetten van Hilversum", vanuit de reizigers van Huizen bezien. Toch legt u een HOV-busbaan aan naar Hilversum Centraal, focust u zich op de reistijdwinst naar Centraal, terwijl het merendeel van de reizigers daar alsnog moet overstappen en bouwt u de frequentie van buslijnen naar Hilversum Sportpark af. Erger nog, nu bekend is dat Almere buslijn 156 niet meer door laat rijden naar Hilversum Sportpark, blijft er van die frequentie niet veel over. Bovendien negeert u dat het nieuwe ziekenhuis meer naar het zuiden gebouwd wordt. Het ziekenhuis wordt straks slechter bereikbaar dan het nu is.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best naar voren uit dit onderzoek. In juli 2012 is, na besluitvorming door de stuurgroep en de betrokken gemeenten, het voorkeurstracé definitief vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. In het onderzoek Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 van het PIP) komt naar voren dat, over de gehele dag genomen, 55% van de reizigers station Hilversum als bestemming heeft en 40% als eindbestemming Arenapark/Sportpark heeft. In de HOV-plannen is voorzien dat bussen van de verbinding Almere – Hilversum en enkele spitsbussen tussen Huizen en Hilversum ter hoogte van het ziekenhuis de HOV baan verlaten en een aftakking gebruiken om via de ingang van het ziekenhuis (halte Tergooi) naar het Arenapark te rijden. In het PIP is deze aftakking niet opgenomen, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in ´t Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark/Sportpark. Daarmee beschikken reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes via lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark.	Nee
11	4	Hart voor Hilversum meent dat R-net lijn 320 van Huizen naar Hilversum goed functioneert en met enkele kleine optimalisaties prima rijdt. Het is niet nodig om een aparte busbaan aan te leggen. De oplossing is er al: R-net lijn 320 Enkele jaren geleden is de spitslijn vervangen door een heuze R-net lijn: buslijn 320 heeft al het R-net busmaterieel, wifi in de bus, elektronische informatieborden, etcetera. Je gelooft het niet, maar er rijdt al een R-net lijn! Reizigers uit Huizen zijn tevreden over R-net lijn 320. De doorstroming is op veel punten al verbeterd en is nu goed. Met enkele kleine optimalisaties, zoals een directe afrit voor de bus van de A27 naar de Soestdijkerstraatweg (gelijk aan de bus-oprit die er al is), is de R-net lijn 320 helemaal af en klaar voor de toekomst!	De route op enkele locaties optimaliseren, zoals u voorstelt door een busafrit vanaf de A27 naar de Soestdijkerstraatweg, biedt onvoldoende oplossend vermogen. Deze optie is in het verleden onderzocht als het zogenoemde "tracé Arenapark" (zie hiervoor pag. 46 in het rapport "Besluitvorming voorkeurstracé - uitkomsten nader onderzoek 2010", te vinden op www.hovgooi.nl). Er is ter plaatse onvoldoende ruimte voor een eigen baan en ook toekomstige verrailing is problematisch. Samen met de bevindingen op de andere onderzochte aspecten (o.a. een lagere vervoerwaarde) heeft dit destijds geleid tot de conclusie dat een tracé langs het spoor kansrijker is. Daarop is besloten om het tracé aan de zuidzijde van het spoor nader uit te werken en is optimalisatie van de huidige busroute niet langer onderzocht. Zie verder onze beantwoording ten aanzien van het functioneren van bus 320 en het belang van HOV in 't Gooi onder 11.2.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	5	Er is geen enkel draagvlak onder de bewoners van Huizen, Blaricum en Hilversum om een HOV-busbaan aan te leggen naar Hilversum Centraal. Dit is in de afgelopen jaren in demonstraties, inspraakbijdragen en in een petitie overtuigend naar voren gebracht: * https://petities.nl/petitions/hooqwaardiq-openbaar-vervoer-hov-busbaan-tussen-huizen-en-hilversum Er hebben al 2.759 mensen getekend! Veel inwoners in het Gooi zijn verontwaardigd over de besteding van 118 miljoen euro gemeenschapsgeld aan een probleem wat niet bestaat en dat de situatie alleen maar slechter maakt voor de busreizigers uit Huizen.	HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Gooise Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi al dan niet mogelijk te maken. Dit laat niet onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Het PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/ bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen konden burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig- aanleiding konden geven tot aanpassing van het plan.	Nee
11	6	Onze zienswijze is dat de noodzaak onvoldoende is aangetoond. Er is geen onderbouwde noodzaak voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur, zijnde een busbaan, buiten bestaand bebouwd gebied. Er wordt gesteld in 1.2 dat de HOV-lijn "niet alleen sneller is dan de huidige lijn 320, maar vooral een betrouwbaarder vorm van openbaar vervoer is" en "Het aantal reizigers is ter plaatse van een doorsnede bij de A27 in 2020 met 36% toegenomen t.o.v. de referentiesituatie". Deze stellingen betwisten wij. Stelling 1: Als eerste stellen wij dat de onderzoeken die gebruikt zijn in Bijlage 1 te oud zijn om een deugdelijke belangenafweging op te baseren volgens het zorgvuldigheidsbeginsel, art. 3:2 Awb. Te oude onderzoeken: vervoersonderzoeken zijn ouder dan 2 jaar.	Over de houdbaarheid van gegevens en onderzoeken zegt art.3.1.1a Besluit ruimtelijke ordening: " Bij de vaststelling van een bestemmingsplan (-* zoals ook dit PIP*-) kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar." Als de overheid een besluit neemt dat gebaseerd is op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar, zijn die in principe bruikbaar en handelt een overheid niet onzorgvuldig. Er is echter niet uitgesloten dat een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit gebruik maakt van gegevens en onderzoeken die wel ouder zijn dan 2 jaar. Als een overheid dat doet, dan vereisen het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel dat nader wordt gemotiveerd waarom die gegevens nog altijd actueel zijn. Wij zijn van mening dat de gegevens die gebruikt zijn ter onderbouwing van nut en noodzaak nog altijd actueel zijn. In het rapport bijlage 1 Exploitatie en Vervoerwaarde is inderdaad 2010 als uitgangssituatie gebruikt . Maar relevant is vooral de vergelijking die in het rapport gemaakt wordt tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Naar aanleiding van uw zienswijze is aan bijlage 1 'Rapport Vervoerwaarde en exploitatie' een onderbouwing toegevoegd waarin wordt aangetoond dat de cijfers nog steeds bruikbaar zijn. Deze onderbouwing vindt u in bijlage 1 tot en met 3 van dit rapport.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	7	Te oude onderzoeken: vervoersonderzoeken zijn ouder dan 2 jaar. Volgens het Besluit Ruimtelijke Ordening, artikel 3.1.1a, "kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar." Het rapport "Gewijzigde voorkeursvariant HOV het Gooi" van 31 augustus 2015 is een lichte herziening van het eerder vergelijkbare rapport uit 2012. Het rapport uit 2015 neemt evenals het rapport uit 2012 de referentiesituatie van 2011 (zie hoofdstuk 3). Qua reizigersonderzoeken gebruikt het rapport uit 2015 hetzelfde reizigersonderzoek als het rapport uit 2012, namelijk het reizigersonderzoek uit 2004 (!!) van lijn 134 van Hilversum naar Bussum (zie voetnoot onderaan bladzijde 6). Ook al is de datum van het rapport in bijlage 1 van 31 augustus 2015, het onderzoek is veel ouder en het rapport valt naar onze mening niet onder artikel 3.1.1a van het Besluit Ruimtelijke Ordening. Daarmee mag het niet automatisch gebruikt worden, is onze zienswijze.	Het reizigersonderzoek uit 2004 is aangehaald om een indicatie te geven van de reisbestemming van de reizigers op de busverbinding Huizen-Hilversum. Het is niet gebruikt om de vervoerswaarde en exploitatiewaarde te berekenen en heeft daar ook geen invloed op.	Nee
11	8	Te oude onderzoeken: de gebruikte onderzoeken in bijlage 1 zijn te oud om een goede vergelijking te maken van de huidige situatie en de situatie na aanleg van de busbaan. Te oude onderzoeken: veel knelpunten in de oude situatie zijn ondertussen opgelost. De uitgangssituatie in hoofdstuk 2 is gebaseerd op een netwerkkaart uit 2010. De lijnen 100 en 103 rijden sinds 2011 niet meer. Toch schrijft men in de laatste alinea op basis van de gegevens van deze niet meer bestaande lijnen dat "de rijtijd op het traject tussen Huizen en Hilversum in de spitsuren nog steeds lang en weinig betrouwbaar is". Hiervoor worden 2 redenen aangegeven, die allebei niet meer geldig zijn: - Filevorming rond het knooppunt Eemnes: dit is niet meer aan de orde; ondertussen is in 2014 een busdoorsteek voor de bus gerealiseerd: een project van Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Holland samen. - Veel doorstromingsproblemen in Hilversum: dit is niet meer aan de orde: * in 2012 is het kruispunt met stoplichten bij de Soestdijkerstraatweg vervangen door een turborotonde met Amaliatunnel, waardoor de bus altijd snel door kan rijden. * in 2014 is er een speciale busstrook aangelegd bij de stoplichten voor de Beatrix-tunnel * in 2014 is de afslagstrook van de bus naar het Arenapark verlengd en verbeterd, zodat de bus daar geen hinder heeft van het autoverkeer. * Wethouder Voorink heeft in de commissie Verkeer en Beheer van 25 november 2015 gezegd, dat de bussen nu altijd voorrang hebben bij het kruispunt Emmastraat en bij de stoplichten voor de Beatrix-tunnel, zodat alle bussen er ongestoord door kunnen rijden. Het enige doorstromingsprobleem dat er nu nog is, is de spoorwegovergang bij Hilversum Sportpark. Echter hier is geen verschil met het nieuwe PIP, aangezien ook daarin de HOV-bus moet stoppen voor een spoorwegovergang bij het station. Tot slot schrijft men: "Zolang deze knelpunten niet zijn opgelost, voldoet de verbinding niet aan de kwaliteit die men van het HOV verwacht." De knelpunten zijn ondertussen dus wel opgelost! Bijzonder is bovendien dat er nu reeds enkele jaren een R-net bus, de produktformule voor HOV-bussen, rijdt van Huizen naar Hilversum! Sinds 2011 rijdt de R-net lijn 320 van Amsterdam naar Hilversum. Deze lijn 320 rijdt van Huizen naar Hilversum via Hilversum Sportpark. Deze lijn rijdt dus al onder de R-net formule: R-net bussen, R-net halteplaatsen, R-net reisinformatie op de haltes, wifi in de bus, etc. De onderzoeken zijn dus te oud om conclusies op te baseren of de huidige verbinding wel of niet voldoet aan de kwaliteit die men van het HOV verwacht. De situatie in 2010 is niet maatgevend voor de huidige situatie, aangezien er reeds grote verbeteringen in de infrastructuur zijn doorgevoerd. Er is niet onderzocht of R-net lijn 320 aan de HOV-criteria voldoet. Er is niet onderzocht of R-net lijn 320 met aanpassingen (zoals het weglaten van de haltes) aan de HOV-criteria kan voldoen.	Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we aanvullend onderzoek laten uitvoeren, te vinden als bijlage 19 bij het PIP "Nadere onderbouwing noodzaak". In het onderzoek hebben we gekeken naar de huidige rijtijden (2016) van bus 320. De bus stroomt door doorstromingsmaatregelen die Hilversum in aanloop op HOV in 't Gooi genomen heeft, in de bebouwde kom inderdaad een stuk beter door dan een aantal jaar geleden. De rijtijden zijn getoetst aan de kwaliteitscriteria van R-Net. Conclusie is dat de snelheid niet voldoet. Er blijft daarnaast een groot verschil bestaan tussen de reistijden in de spits en buiten de spits. In de spits komt het regelmatig voor dat verkeer op de doorgaande wegen niet doorstroomt en stil staat. Hierdoor ontstaat spreiding in de reistijden van bus 320 (verschil tussen reistijd in de spits en buiten de spits). Dit is een onwenselijke situatie omdat de betrouwbaarheid van de bus daarmee lager wordt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). Op het punt van betrouwbaarheid voldoet bus 320 ook niet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de door Hilversum genomen doorstromingsmaatregelen niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdrukte in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente welvaart en leefomgeving (WLO) scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. De nog te realiseren kwaliteitsverbetering is van een dusdanige omvang, dat ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn. Deze kwaliteitsverbetering is in Hilversum, gelet op de beperkte fysieke ruimte, op de bestaande busroute niet haalbaar. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker wordt gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.	Nee
11	9	De uitgangssituatie in hoofdstuk 2 is gebaseerd op een netwerkkaart uit 2010. De lijnen 100 en 103 rijden sinds 2011 niet meer. Toch schrijft men in de laatste alinea op basis van de gegevens van deze niet meer bestaande lijnen dat de rijtijd op het traject tussen Huizen en Hilversum in de spitsuren nog steeds lang en weinig betrouwbaar is.	Dit is juist. Daarom is de gehanteerde referentiesituatie 2020 in de rapporten uit 2012 en later ook gebaseerd op het nieuwe busnetwerk dat in 2011 is ingevoerd (met o.a. lijn 320 i.p.v. lijn 100). De HOV-varianten zijn steeds vergeleken met de referentievariant om de effecten van het HOV-project in beeld te brengen. Er heeft geen vergelijking met de oude uitgangssituatie plaatsgevonden. Er is in de rapporten een vergelijking tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we dit nauwkeuriger omschreven in bijlage 1 'Rapport Vervoerwaarde en exploitatie' van het PIP.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	10	Filevorming rond het knooppunt Eemnes: dit is niet meer aan de orde; ondertussen is in 2014 een busdoorsteek voor de bus gerealiseerd: een project van Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Holland samen.	Als doorstromingsmaatregel is in 2014 inderdaad een busdoorsteek gerealiseerd op knooppunt Eemnes. Deze doorsteek levert een positieve bijdrage aan de doorstroming en zorgt voor een betrouwbaardere busverbinding. In de referentiesituatie 2020 en de gewijzigde voorkeursvariant is rekening gehouden met deze doorstromingsmaatregel. In de referentiesituatie 2020 en de gewijzigde voorkeursvariant is rekening gehouden met het feit dat de bus filevrij kan rijden over de A27. Naar aanleiding van uw zienswijze is bijlage 1 aangepast, zowel in de berekening van de rijtijden als redactioneel.	Nee
11	11	Veel doorstromingsproblemen in Hilversum: dit is niet meer aan de orde:* in 2012 is het kruispunt met stoplichten bij de Soestdijkerstraatweg vervangen door een turborotonde met Amaliatunnel, waardoor de bus altijd snel door kan rijden. * in 2014 is er een speciale busstrook aangelegd bij de stoplichten voor de Beatrix-tunnel * in 2014 is de afslagstrook van de bus naar het Arenapark verlengd en verbeterd, zodat de bus daar geen hinder heeft van het autoverkeer. * Wethouder Voorink heeft in de commissie Verkeer en Beheer van 25 november 2015 gezegd, dat de bussen nu altijd voorrang hebben bij het kruispunt Emmastraat en bij de stoplichten voor de Beatrix-tunnel, zodat alle bussen er ongestoord door kunnen rijden. Het enige doorstromingsprobleem dat er nu nog is, is de spoorwegovergang bij Hilversum Sportpark. Echter hier is geen verschil met het nieuwe PIP, aangezien ook daarin de HOV-bus moet stoppen voor een spoorwegovergang bij het station.	Zie onze beantwoording onder 11.8.	Nee
11	12	Tot slot schrijft men: "Zolang deze knelpunten niet zijn opgelost, voldoet de verbinding niet aan de kwaliteit die men van het HOV verwacht."De knelpunten zijn ondertussen dus wel opgelost!	Zie onze beantwoording onder 11.8.	Nee
11	13	De onderzoeken zijn dus te oud om conclusies op te baseren of de huidige verbinding wel of niet voldoet aan de kwaliteit die men van het HOV verwacht. De situatie in 2010 is niet maatgevend voor de huidige situatie, aangezien er reeds grote verbeteringen in de infrastructuur zijn doorgevoerd. Er is niet onderzocht of R-net lijn 320 aan de HOV-criteria voldoet. Er is niet onderzocht of R-net lijn 320 met aanpassingen (zoals het weglaten van de haltes) aan de HOV-criteria kan voldoen	Zie onze beantwoording onder 11.6, 11.8 en 11.9.	Nee
11	14	Er is niet onderzocht of R-net lijn 320 aan de HOV-criteria voldoet. Er is niet onderzocht of R-net lijn 320 met aanpassingen (zoals het weglaten van de haltes) aan de HOV-criteria kan voldoen	Het weglaten van haltes is op voorhand niet wenselijk. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij onderzocht of de huidige R-net lijn 320 aan de R-net criteria voldoet. Dit blijkt niet het geval te zijn (zie hiervoor bijlage 19 bij het PIP).	Nee
11	15	Oude modelgegevens en oude reizigersinformatie Op bladzijde 15 staat "Het <verkeers>model Huizen - Hilversum heeft als basisjaar 2009." en "De rijtijden in de uitgangsituatie zijn gebaseerd op de openbaar-vervoerdienstregeling 2010." Het enige onderzoek naar reizigersstromen (verdeling van de reizigers over de verschillende routes) dat wordt genoemd is het Reizigersonderzoek van lijn 134 van Hilversum naar Bussum uit 2004. Gegeven de vele verbeteringen in de infrastructuur en de buslijnen tussen 2010 en 2015 achten we de gebruikte gegevens te oud om op zorgvuldige basis conclusies aan te verbinden voor een vergelijking van de huidige situatie (2015) met de gewenste situatie (2020).	Verkeersmodel 2009 Verkeersmodellen starten altijd met een 'uitgangssituatie'. Door middel van groeifactoren voor reistijd, frequentie, ruimtelijke ontwikkelingen etc. wordt het aantal reizigers in de uitgangssituatie opgehoogd naar de toekomst. Het maakt voor het vervoerswaarde effect niet uit welk jaar en netwerk voor de uitgangssituatie worden gebruikt. Zie verder de onderbouwing die naar aanleiding van uw zienswijze is toegevoegd aan bijlage 1 'Vervoerwaarde en Exploitatie' (in bijlage 1). Rijtijden uit 2010: Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we aanvullend onderzoek laten uitvoeren, te vinden als bijlage 19 bij het PIP "Nadere onderbouwing noodzaak". In het onderzoek hebben we gekeken naar de huidige rijtijden (2016) van bus 320. Reizigerstromen 2004. Het reizigersonderzoek uit 2004 is aangehaald om een indicatie te geven van de reisbestemming van de reizigers op de busverbinding Huizen-Hilversum. Het is niet gebruikt om de vervoerswaarde en exploitatiewaarde te berekenen en heeft daar ook geen invloed op. Zie verder onze beantwoording onder 11.6 en 11.8..	Nee
11	16	Stelling 2: Bijlage 1 bevat teveel fouten in de uitgangspunten voor de referentiesituatie en de toekomstige situatie om de conclusies te kunnen gebruiken. Conclusie Stelling 2: We achten hiermee aangetoond te hebben, dat bijlage 1 te veel fouten bevat en dat de conclusies, die in deze bijlage getrokken worden, in het kader van het zorgvuldigheidsbeginsel, artikel 3:2 van de Algemene Wet Bestuursrecht, niet gebruikt kunnen worden voor het bepalen van de noodzaak van de aanleg van de HOV-busbaan.	U geeft aan dat uitgangspunten van de Referentiesituatie 2020 (= toekomstige situatie in 2020 zonder HOV) fouten bevatten. U noemt: - basisjaar 2009 (zie onze beantwoording onder 11.15), - dienstregeling 2011, u doelt daarmee waarschijnlijk op het netwerk in 2011 dat gebruikt is in bijlage 1. Uit een analyse van de verschillen van het netwerk in 2016 en 2011 blijkt dat de wijzigingen niet van dien aard zijn dat een actualisatie van het netwerk in de referentiesituatie noodzakelijk is. Zie hiervoor paragraaf 3.2 uit bijlage 1. - niet meegenomen doorstromingsmaatregelen. In bijlage 3 van het rapport Vervoerwaarde en Exploitatie is naar aanleiding van uw zienswijze de referentiesituatie aangepast,namelijk: de door u genoemde doorstromingsmaatregelen zijn via de actualisering van de rijtijden (uit 2016) meegenomen in de prognose van vervoerwaarde en exploitatiekosten.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	17	Te veel fouten: fouten in de referentiesituatie Aangezien in hoofdstuk 3 en 4 is uitgegaan van het basisjaar 2009 (zie paragraaf 5.1.2, bladzijde 15 onder Gebruikt verkeersmodel) en de dienstregeling uit 2011 (zie paragraaf 3.2, bladzijde 9, eerste zin van de paragraaf) zijn de volgende punten niet meegenomen in de refentiesituatie: • Busdoorsteek bij Eemnes • Turbo-rotonde en Amaliatunnel bij de Soestdijkerstraatweg • Busstrook bij stoplichten bij Beatrix-tunnel • Langere afslagstrook bij afslag Hilversum Arenapark • Groene golf voor bussen binnen bebouwde kom Hilversum Te samen hebben deze aanpassingen gezorgd voor een enorme verbetering in de doorstroming van R-net bus 320. Deze aanpassingen hadden in de referentiesituatie moeten worden meegenomen. Nu dit niet gebeurd is, is de referentiesituatie incorrect.	Zie beantwoording 11.16.	Nee
11	18	Te veel fouten: fouten in toekomstig openbaar vervoer netwerk, paragraaf 4.3 Fout 1: aanpassing in Blaricum is buiten de scope Er wordt vanuit gegaan dat er een aanpassing in Blaricum plaatsvindt: "buslijn 100 en spitslijn 200 gaan in Blaricum via de Stichtseweg rijden." (paragraaf 4.3, bladzijde 12). Binnen voorliggend PIP worden alleen aanpassingen in Hilversum en Laren geregeld. Aanpassingen in Blaricum zijn in dit PIP niet aan de orde. Fout 2: buslijn 156 Almere-Huizen maakt qeen gebruik van HOV-busbaan Er wordt gesteld dat o.a. buslijn 156 gebruik maakt van de HOV-baan. Ook wordt gesteld dat buslijn 156 (verbinding Almere-Hilversum) bij het ziekenhuis de HOV-baan zal verlaten om het Arenapark te bedienen. Stadsbus 3 tussen station Hilversum en het ziekenhuis zou hierdoor kunnen vervallen, (paragraaf 4.3, bladzijde 12, eersteen vierde bullit). De uitgangspunten voor buslijn 156 zijn fout, aangezien de gemeenteraad van Almere in de Visie Busvervoer 2018-2025 in juli 2015 ervoor heeft gekozen buslijn 156 niet meer door te laten rijden naar Hilversum. Lijn 156 stopt bij carpoolplaats Blaricum. Reizigers voor Hilversum wordt verzocht over te stappen op lijn 320 die over HOV-baan rijdt naar Station Hilversum en die dus niet afslaat naar het ziekenhuis, naar het Arenapark en naar Station Hilversum. In november 2015 en december 2015 is deze keuze bekrachtigd toen de gemeenteraad van Almere de uitgangspunten voor de aanbesteding van het busvervoer vaststelde. Het laten doorrijden van buslijn 156 naar Hilversum is toen ook zelfs als "uitbreidingsoptie" vervallen. Het is een grote fout dat deze beleidswijziging van Almere niet is meegenomen. Overigens was de Provincie Noord-Holland wel op de hoogte van deze keuze van Almere, aangezien Almere gevraagd heeft om een zienswijze in te dienen op de nieuwe Visie busvervoer en de provincie Noord-Holland dit ook gedaan heeft rond de zomer van 2015. Provincie Noord-Holland had deze beleidswijziging kunnen en moeten meenemen.	U geeft daarnaast aan dat er ook fouten zitten in de Toekomstige situatie in 2020 met HOV . 1. Volgens u had de zin "buslijn 100 en spitslijn 200 gaan in Blaricum via de Stichtseweg rijden" niet opgenomen mogen worden. Met het voorliggende PIP maken we in Hilversum en Laren de aanleg van de busbaan planologisch mogelijk. We kijken naar de toekomstige situatie . En met of zonder HOV in 't Gooi is het een reële verwachting dat de lijnen 100 en 200 via de Stichtseweg gaan rijden. Dit is daarom meegenomen. 2. U geeft aan dat in het rapport Exploitatie en Vervoerwaarde ten onrechte wordt gesteld dat o.a. buslijn 156 in de toekomst gebruik zal maken van de HOV-baan. De gemeente Almere is concessiehouder voor buslijn 156. In december 2015 is het ontwerp Programma van Eisen concessie busvervoer Almere 2018 - 2027 ter inzage gelegd. Het is op dit moment inderdaad onduidelijk of lijn 156 gehandhaafd blijft omdat deze niet in het programma van eisen is uitgevraagd. Wij hebben in een reactie op het Programma van Eisen wel aandacht gevraagd voor het belang van de verbindingen tussen Almere en het Gooi.	Nee
11	19	Te veel fouten: prijssituatie van 2009 In paragraaf 5.1.2 staat op bladzijde 16 dat er "in het verkeersmodel van is uitgegaan dat de kosten voor het gebruik van de auto en het openbaar vervoer niet wijzigen ten opzichte van de situatie 2009." Voor de situatie van 2020 rekent men dus met de prijzen van 2009. We kunnen in zijn algemeenheid stellen dat openbaar vervoer jaarlijks duurder is geworden door prijsverhogingen en dat autorijden ongeveer op hetzelfde niveau is gebleven: auto's worden niet duurder en wel zuiniger, alleen de olieprijs schommelt.	Om te voorkomen dat de uitkomsten van de vervoerwaardeprognose zouden worden beïnvloed door een ongelijke ontwikkeling van de gebruikskosten van auto en openbaar vervoer, is er bij het onderzoek bewust voor gekozen om de gebruikskosten van auto en OV in het prognosejaar (2020) gelijk te stellen aan de gebruikskosten in het basisjaar (2009). Het is mogelijk dat de werkelijke kostenontwikkeling in de periode 2009 – 2020 uiteindelijk een ander beeld laat zien. Een nuancering ten aanzien van de invloed van de reiskosten op de uitkomsten van de vervoerwaardeprognose is hier overigens op zijn plaats. Het gebruikte verkeersmodel rekent met zogenaamde 'gegeneraliseerde kosten'. Dit wil zeggen dat reistijden, wachttijden, overstappen, voor- en natransporttijd etc vertaald worden naar een kosteneenheid en dat deze kosten samen met de reiskosten de totale kosten van de reis vormen. Analoog aan de werkelijkheid kiezen reizigers in het verkeersmodel voor de reisoptie (vervoerwijze en route) met de laagste gegeneraliseerde kosten. De reiskosten vormen een beperkt deel van de gegeneraliseerde kosten. Daarmee is de invloed van een verschillende kostenontwikkeling van auto en OV op de vervoerwaarde van het HOV-project beperkt.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	20	Te veel fouten: P+R-parkeerplaatsen zijn buiten scope In paragraaf 5.1.2 staat op bladzijde 17 dat rekening is gehouden met de komst van 250 parkeerplaatsen, 175 plaatsen bij Blaricum en 75 bij de halte Eemnes. Deze P+R-parkeerplaatsen verhogen de vervoerwaarde van de HOV, staat er. Het is fout om deze P+R-parkeerplaatsen mee te nemen, aangezien het PIP alleen gaat over de aanpassingen in Hilversum en Laren.	Het huidige PIP heeft betrekking op Hilversum/Laren. Zoals bekend onderzoekt de gemeente Huizen al enige tijd op welke wijze zij invulling wil geven aan het begrip HOV in haar gemeente. Over nut- en noodzaak van hoogwaardig openbaar vervoer in de regio is geen discussie. Dit wordt in alle collegeprogramma´s onderschreven, ook in die van de colleges van Huizen en Blaricum. Om te voorkomen dat de ingebruikname van de busbaan door de onzekerheid in Huizen naar achteren zou schuiven, is in 2015 besloten het PIP in 2 fasen uit te voeren. Met het nu voorliggende PIP ('fase 1') worden de benodigde maatregelen in Hilversum en Laren mogelijk gemaakt. In een volgende fase, die zal starten zodra er duidelijkheid en overeenstemming is met betrekking tot Huizen en Blaricum, zullen de benodigde maatregelen daar mogelijk gemaakt worden middels een apart PIP of gemeentelijke bestemmingsplannen. De door u genoemde P+R plaatsen vallen buiten de scope van het huidige PIP, maar staan in het rapport 'Vervoerwaarde en Exploitatie' wel degelijk correct vermeld omdat het genoemd wordt in relatie tot de voorkeursvariant (= situatie waarin HOV in Huizen en Blaricum ook gerealiseerd is).	Nee
11	21	Te veel fouten: bij de vervoerswaarde-berekening worden allerlei buslijnen meegenomen die nu of straks niet meer rijden Op bladzijde 19 in tabel 5.3 staat een overzicht van de buslijnen en de frequenties van die buslijnen, die als basis dienen voor de berekening van de reizigerskilometers/vervoerswaarde. Echter, de buslijnen 119, 200 en 201 rijden niet meer en lijn 156 uit Almere zal binnenkort niet meer naar Hilversum rijden, vanwege bezuinigingen. Met name het verlies van de lijnen 156 en 200 leiden tot een forse aderlating van de frequentie van het busvervoer tussen Huizen en Hilversum in de spits. Tabel 5.3 is dus een geheel verkeerde basis om de reizigerskilometers mee te berekenen.	Zowel voor de referentiesituatie 2020 (= situatie in 2020 zonder project HOV in 't Gooi) als voor de gewijzigde voorkeursvariant 2020 (= situatie in 2020 met HOV in 't Gooi, tracedeel Laren en Hilversum) is uitgegaan van de buslijnen 119, 200 en 201. Lijn 119 is feitelijk het trajectdeel Eemnes – Hilversum van de huidige buslijn 109. Deze lijn rijdt dus nog steeds. De buslijnen 200 en 201 waren in het beoogde toekomstige netwerk bedoeld als spitslijnen tussen Huizen en Hilversum, in aanvulling op lijn 320. Deze spitslijnen rijden in de huidige situatie niet (meer) maar wel is het zo dat de huidige lijn 101 in de spitsuren doorrijdt naar Hilversum en vaker rijdt. De busritten bestaan dus wel degelijk maar onder een ander lijnnummer.	Nee
11	22	Stelling 3: Onjuiste conclusie: de reistijd Huizen - Hilversum neemt niet af met 13,5 minuut, maar met veel minder Op bladzijde 21 wordt het volgende gesteld: "Ten opzichte van een toekomst zonder HOV (de referentiesituatie 2020) kan dus een winst behaald worden van ... 13,5 minuten voor de reisrelatie busstation Huizen - station Hilversum." Dit wordt in Hoofdstuk 7, Samenvatting effecten, als belangrijkste effect voor de reistijdverbetering opgenomen in de spits: reistijd van Huizen naar Hilversum gaat van 40 minuten naar 26,5 minuten, een winst van 34%. Dit is echter maar het halve verhaal: - Men geeft hier het tijdverschil weer van de langste route: Huizen naar Hilversum - De omgekeerde route, van Hilversum naar Huizen, is een stuk korter, aangezien de bus dan van een speciale busoprit gebruik kan maken en de hele "verkeers-loop" bij de standaard route voor auto's bij de afslag A27 kan omzeilen. Het tijdverschil is dan nog maar 6,5 minuut in de spits: de reistijd van Hilversum naar Huizen gaat van 33 minuten naar 26,5 minuut, een winst van 19%. Buiten de spits neemt de reistijd tussen de carpoolplaats en Hilversum en vice versa slechts af met 4 a 5 minuten. Dat is een stuk minder dan de eenzijdige conclusie van een reistijdwinst van 13,5 minuut.	Het rapport Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 bij het PIP) is zoals aangegeven bij onze beantwoording onder 11.8 aangepast. In tabel 7.1 van dit aangepaste rapport zijn de reistijden in de spits tussen Huizen en Hilversum weergegeven. De reistijd in 2020, uitgaande van HOV in 't Gooi op tracedeel Laren en Hilversum, wordt 26,5 minuut. De reistijd in 2020, uitgaande van een situatie zonder project HOV in 't Gooi, zou 37 minuten bedragen. De beoogde reistijdwinst is 10,5 minuut. Dit is inderdaad minder dan de 13,5 minuut die u in uw zienswijze genoemd heeft. Verder meldt u in uw zienswijze ten onrechte dat het tijdsverschil op de langste route wordt gebruikt. In het onderzoek is gewerkt met het gemiddelde van de reistijd in heen- en terugrichting. Verder geeft u aan dat de reistijdwinst buiten de spits minder is. De reistijdwinst in de spits is inderdaad maatgevend, vanwege het feit dat in die uren de grootste verbeteringen voor het HOV in reistijd en betrouwbaarheid te behalen zijn.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	23	Stelling 4: In de spits gaat het grootste deel van de busreizigers vanuit Huizen er juist op achteruit In 2013 heeft Hart voor Hilversum in samenwerking met Comité Busbaan Nee de effecten van de komst van de HOV-busbaan op de reistijden voor busreizigers uit Huizen uitgebreid onderzocht. We hebben toen het rapport "HOV het Gooi: reizigers van Huizen en Blaricum de dupe van HOV-busbaan" geschreven. We voegen het rapport als bijlage toe aan onze zienswijze. Op bladzijde 16 van het rapport staan de belangrijkste conclusies. Aangepast aan de huidige situatie in 2015 zijn de conclusies als volgt: "- Slechts een kleine groep (30%) van de spitsreizigers van Huizen naar Hilversum Centraal gaat er 13,5 minuten op vooruit. In omgekeerde richting gaat men er in de spits maar 6,5 minuut op vooruit. - Buiten de spits is de reistijdwinst van Huizen naar Hilversum Centraal nauwelijks merkbaar (4 minuten of minder). - In de spits reist 70% van de reizigers vanuit Huizen niet naar Hilversum Centraal maar naar Hilversum Sportpark en daar komt de HOV-bus niet! - Nu recent bekend is geworden dat buslijn 156 uit Almere vervalt, kunnen de reizigers naar Hilversum Sportpark alleen nog met de spitsbus 101. Waar men nu kan kiezen uit 15 bussen per uur, rijdt deze nog maar 4 keer per uur. Veel spitsreizers stappen op Sportpark over op de trein naar Utrecht. Nu de bus nog maar 4 keer per uur rijdt, wordt de aansluiting op deze overstap minder en neemt de betrouwbaarheid af voor de reiziger naar Utrecht.	U meent dat in de spits het grootste deel van de busreizigers vanuit Huizen er op achteruit gaat. Volgens u wil 70 procent van de spitsreizigers namelijk naar Hilversum Sportpark. U geeft aan dat deze reizigers alleen nog met de spitsbus 101 naar Hilversum Sportpark kunnen, 4 keer per uur. In ons onderzoek Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 van het PIP) komt naar voren dat, over de gehele dag genomen, 55% van de reizigers station Hilversum als bestemming heeft en 40% als eindbestemming Arenapark/Sportpark heeft. In de HOV-plannen is voorzien dat bussen van de verbinding Almere – Hilversum en enkele spitsbussen tussen Huizen en Hilversum ter hoogte van het ziekenhuis de HOV baan verlaten en een aftakking gebruiken om via de ingang van het ziekenhuis (halte Tergooi) naar het Arenapark te rijden. In het PIP is deze aftakking niet opgenomen, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in ´t Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark/Sportpark. Daarmee beschikken reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes via lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/ toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark. In 2019 zal een nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek van start gaan. De provincie schrijft de vervoerder ('concessiehouder') uitsluitend het zogenoemde 'Kernet' voor. Dat betekent dat de HOV (huidige lijn 320) en andere stroomlijnen precies worden voorgeschreven. De vervoerder heeft daarnaast de vrijheid om aan te geven hoe hij het resterende budget in wil zetten op gebieden waar vraag is. Lijn 101 is een goedbezette lijn. Als om wat voor reden dan ook het reizigersaanbod zou dalen, kan het zo zijn dat het in stand houden van lijn 101 wordt heroverwogen. Vooralsnog is daar geen sprake van. De verwachting is dat lijn 101 wordt gecontinueerd. Uitgaande van de huidige concessie zal de route met buslijn 101 in 2020 (in de situatie met project HOV in 't Gooi) 10 keer per uur worden uitgevoerd. Deze route is 1,5 minuut sneller dan in de referentiesituatie (situatie in 2020 zonder project HOV in 't Gooi). Daarnaast zal met de nieuwe busbaan de betrouwbaarheid van de reis toenemen.	Nee
11	24	Stelling 5: Overdag, 's avonds en in het weekend duurt de reis naar Hilversum Sportpark langer en is er geen rechtstreekse verbinding meer, waardoor de betrouwbaarheid achteruit gaat. Busreizigers uit Huizen kunnen niet meer rechtreeks met de bus naar Hilversum Sportpark. Men kan alleen met de HOV-bus naar Hilversum Centraal en men moet dan altijd overstappen op de trein naar Hilversum Sportpark. Overstappen en wachten op de trein maakt dat de totale reistijd langer wordt. Daarmee neemt de betrouwbaarheid sterk af. Reizigers houden niet van overstappen, dus dit zal het reizigersaantal doen afnemen.	U geeft aan dat busreizigers uit Huizen overdag, s'avonds en in het weekend langer onderweg zijn naar Hilversum Sportpark. Er is geen sprake van een slechtere verbinding qua reistijd, maar verbindingen worden wel anders. Zie verder onze beantwoording onder 11.23.	Nee
11	25	Stelling 6: Ziekenhuis Hilversum en het nieuwe Zorgpark Monnikenberg worden per bus slecht bereikbaar overdag, 's avonds en in het hele weekend Het nieuwe ziekenhuis wordt ten zuiden van zijn huidige plek gebouwd, dichtbij de Soestdijkerstraatweg. Om daar te komen moet je reizen over de aftakking van de HOV-busbaan naar het zuiden. Nu recent bekend is geworden dat buslijn 156 uit Almere niet meer over deze aftakking zal rijden, zal alleen nog spitslijn 101 erover rijden. Dat betekent dat er overdag, 's avonds en in het weekend geen enkele bus meer over deze aftakking naar het ziekenhuis zal rijden. De enige optie is om met de HOV-bus te reizen naar de halte van Linschotenlaan, maar dan moet de reiziger nog een kwartier tot 20 minuten lopen. Op dit moment rijdt nog stadsbus 3 naar het ziekenhuis en deze stopt voor de deur. Met de komst van de HOV-bus, zal deze stadsbus afgeschaft worden, is het plan. Ziekenhuis Hilversum en alle nieuw geplande zorgfuncties op Zorgpark Monnikenberg zullen overdag, 's avonds en in het hele weekend slecht bereikbaar worden. Er is dus een groot maatschappelijk belang om de HOV-busbaan NIET aan te leggen en R-net buslijn 320 en stadsbus 3 te handhaven zoals ze nu zijn. De PW-fractie heeft schriftelijke vragen gesteld aan het college van PS over de bereikbaarheid van het ziekenhuis in de toekomstige situatie. Uit de antwoorden blijkt dat er wel een intentie is om hiernaar te kijken bij de komende concessie, maar dat de bereikbaarheid van het ziekenhuis op geen enkele wijze met concrete maatregelen gewaarborgd wordt. Ook is recent duidelijk geworden, dat PS er geen geld voor over hebben om buslijn 156 uit Almere, die langs het ziekenhuis zou gaan, in stand te houden.	De provincie schrijft, zoals hierboven aangehaald, de vervoerder ('concessiehouder') uitsluitend het zogenoemde 'Kernet' voor. Dat betekent dat de HOV (huidige lijn 320) en goed bezette buslijnen precies worden voorgeschreven. De vervoerder heeft daarnaast de vrijheid om OV in te zetten daar waar vraag is. In 2019 zal de concessie Gooi en Vechtstreek opnieuw worden aanbesteed om vervolgens eind 2019 van start te gaan. Voorafgaand aan de nieuwe aanbesteding zal er onderzoek worden gedaan naar de vervoersbehoeften in het gebied. Zie verder onze beantwoording onder 11.23 en ten aanzien van het functioneren van bus 320 en het belang van HOV in 't Gooi onder 11.2.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	26	Stelling 7: De vervoerwaarde is gebaseerd op inkomsten van Almere en op te hoge aantallen reizigers In het model worden de inkomsten van buslijn 156 meegenomen bij de reizigerskilometers, zeg maar de opbrengsten. Zie tabel 5.3: 6 bussen lijn 156 in de spits en 4 bussen buiten de spits. Buslijn 156 is echter van Almere. Als er meer reizigers met buslijn 156 zouden gaan, betekent dat meer inkomsten voor gemeente Almere en niet voor Provincie Noord-Holland. Het is dus onjuist, om op basis van een frequentieverhoging van buslijn 156 te stellen dat de inkomsten toenemen voor de Provincie Noord-Holland. Op blz 27 wordt gesteld, dat het aantal reizigerskilometers toeneemt met 17% (zie tabel 6.9). Maar op blz. 26 in 6.2.4 wordt gesteld dat "dit grotendeels het gevolg is van de veel snellere route en in beperkte mate het gevolg van de frequentieverhoging van lijn 156, vooruitlopend op de opwaardering tot HOV Almere-Utrecht". Zoals reeds onderbouwd bij Hoofdbezwaar 1 wordt de reis voor veel busreizigers uit Huizen niet korter, maar juist langer. Bovendien is er geen sprake van het verhogen van de frequentie van lijn 156. Provincie NH gaat daar niet over. Gemeente Almere heeft juist besloten lijn 156 NIET meer door te laten rijden naar Hilversum. (Overigens was er nooit sprake van frequentieverhoging en een opwaardering van lijn 156 naar HOV-lijn. Dat ging over lijn 150 vanuit Almere naar de Uithof in Utrecht). De aannames waar de reizigersgroei van 17% op gebaseerd is, zijn dus onderuit gehaald!	Maatschappelijk relevant is dat de extra inkomsten naar de overheid toevloeien; het is niet relevant bij welke overheid deze inkomsten terecht komen. Bij de berekeningen van de vervoer- en exploitatiewaarde is uitgegaan van de huidige concessie. Wij constateren met u dat Almere nu inzet op een R-netverbinding tot de Carpoolplaats, met overstap op R-netlijn 320 (en eventueel andere lijnen). Dat betekent in onze ogen overigens niet dat van de ambitie van frequentieverhoging geen sprake meer is. Het feit dat Almere inzet op een R-netverbinding Almere – Carpoolplaats betekent dat zij daar ook een hoge frequentie voorziet. Tussen de Carpoolplaats en Hilversum beschikken de reizigers ook over een hoge frequentie. Daarom zijn we het niet met uw conclusie eens dat de verwachte 17% reizigersgroei niet realistisch is. Overigens kunnen veranderingen in de route en frequentie van bussen in toekomstige concessies invloed hebben op de vervoer- en exploitatiewaarde. Door de aanleg van de HOV-baan met aftakking naar Arenapark gaan wij er van uit dat er hier een buslijn gaat rijden ook als buslijn 156 zal verdwijnen. N.B de reizigersgroei in de aangepaste rapportage vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1) is bijgesteld tot 16%. Dit als gevolg van een aanpassing in de referentiesituatie 2020 (situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi).	Nee
11	27	Stelling 8: er is onvoldoende geld om de HOV-bus te laten rijden Op blz. 27 in 6.3 staat: "Gevolg hiervan is dat per saldo de exploitatie van het openbaar vervoer gunstiger wordt; de opbrengsten stijgen hartder dan de kosten. De index stijgt met 4%." Nu de aannamen voor de opbrengststijging onderuit gehaald zijn, is ook bestreden dat de exploitatie van het openbaar vervoer gunstiger is. Bovendien staat er in 6.3. dat "een gunstige index niet hoeft te betekenen dat het jaarlijks af te dekken exploitatietekort niet groter wordt; het gaat immers om relatieve effecten, geen absolute getallen. Een gedetailleerde exploitatieberekening kan hiervoor meer duidelijkheid geven." Tot op de dag van vandaag is er geen gedetailleerde exploitatieberekening. Bovenop dit alles is er ook bekend dat er voor het onderhoud van de HOV-busbaan 2,5 miljoen euro per jaar nodig is. De provincie gaat ervan uit dat zij zelf maar zo'n half miljoen per jaar bijlegt (nog niet financieel opgenomen in de begroting!) en dat 2 miljoen euro moet komen uit extra reizigersopbrengsten. Op grond van bovenstaande overwegingen is duidelijk dat dat niet gaat lukken. Daarmee is de economische uitvoerbaarheid van de HOV-busbaan niet aangetoond bij dit PIP.	De genoemde kosten voor het onderhoud van de HOV-busbaan herkennen we niet. In het door Gedeputeerde Staten vastgestelde PMO 2014-2018 en in de Kaderbrief 2014 (waarin de financiën van het PMO zijn doorgerekend tot 2022) is met toekomstige beheer- en onderhoudslasten voor de HOV in 't Gooi door de provincie rekening gehouden. Vanaf 2018 worden deze lasten als deel van het beheer- en onderhoudsbudget in de begroting geraamd. De uiteindelijke exploitatiekosten en opbrengsten van de buslijnen die over de busbaan gaan rijden zijn in deze fase niet gedetailleerd te berekenen. Te zijner tijd verrekent de provincie met de vervoerder op basis van Dienstregelingsuren (DRU, lees:exploitatiekosten). Op basis van een inschatting van de toekomstige DRU's en reizigerkilomers (lees:exploitatieopbrengsten) is in bijlage 1 'Exploitatie en Vervoerwaarde' een indexcijfer van 1,02 berekend als indicator voor de verandering van de kostendekkingsgraad. De kostendekkingsgraad geeft de mate aan waarin de exploitatiekosten worden gedekt door de vervoersopbrengsten. Het indexcijfer 1,02 betekent dat de verwachting is dat de verhouding reizigerskilomers/DRU zal stijgen met 2%. Per saldo zal de exploitatie van de bus dus gunstiger worden. Een meer gedetailleerde berekening kan pas gemaakt worden als een compleet dienstregelingvoorstel voor de toekomstige situatie na realisatie HOV-plannen door de vervoerder is gemaakt.	Nee
11	28	Stelling 9: U gaat uit van verkeerde maximale grenswaarden. De nieuwe woningen die gerealiseerd worden in Plan Anna's Hoeve en qua bouwvlak pal naast de verlegde Weg over Anna's Hoeve komen te liggen, krijgen een geluidsniveau van 59 dB. Dat is veel hoger dan de standaard toegestane waarde van 45 dB. De bebouwde kom, zoals vastgesteld door de gemeente Hilversum, eindigt op dit moment vlak na de Anthony Fokkerweg. Dat betekent dat de nieuwe woningen in buitenstedelijk gebied komen te liggen. Hiervoor geldt een maximale grenswaarde voor geluid van 53 dB. De woningen krijjgen volgens het akoestisch onderzoek een belasting van 59 dB. Dat is hoger dan toegestaan in buitenstedelijk gebied. (Mogelijk vindt u dat de grens van de bebouwde kom meer naar het oosten ligt of zal liggen. Echter, dan heeft u qua snelheid van de HOV-bus een probleem: op het stuk langs de spoorbaan mag de bus dan maar 50 km per uur rijden, in plaats van de 80 km per uur, waar u nu vanuit bent gegaan. De vraag is of deze HOV-lijn dan qua snelheid nog wel aan de R-net criteria voldoet en of hoeveel minuten reistijdwinst hierdoor verloren gaan.)	Bij de berekeningen zijn we uitgegaan van de uiteindelijke plansituatie waarbij de woningen in het Plan Anna's Hoeve gelegen zullen zijn binnen de bebouwde kom. Toetsing heeft plaatsgevonden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en maximaal toelaatbare grenswaarde van 63 dB. Omdat de geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde ligt, is gelijktijdig met het provinciaal inpassingsplan een hogere waarde procedure gestart bij de gemeente Hilversum. U gaat er vanuit dat met toevoeging van de woonwijk Anna's Hoeve aan de bebouwde kom ook de HOV baan binnen de bebouwde kom komt te liggen. Deze aaname is onjuist, de HOV baan blijft ter hoogte van Anna's Hoeve buiten de bebouwde kom. De aanrijdtijden zullen dus met het aanwijzen van het Plan Anna's Hoeve als bebouwde kom niet in het geding zijn.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	29	Stelling 10: U treft te weinig geluidreducerende maatregelen en motiveert uw besluit onvoldoende. U heeft gevraagd aan de gemeente Hilversum om een Besluit hogere (geluid)waarden te nemen. Onderdeel van dit besluit is dat u dient te motiveren waarom er met hogere geluidsbelasting nog steeds een goed leef-en woonklimaat blijft bestaan. Dat hebben de gemeente Hilversum en u nagelaten. Ernstiger is, dat u te weinig geluidsreducerende maatregelen treft voor de bewoners in deze nieuw te bouwen huizen. De tweebaansweg komt pal aan hun tuin en dicht op het huis. Een geluidscherm is hier op zijn plaats. U dient ook maatregelen te financieren, die ervoor zorgen dat de binnenwaarde van hun huis niet boven de 33 dB komt. Het is ons bekend dat er gedachten zijn om het vrachtverkeer en autoverkeer uit de wijk Liebergen een doorgang te geven naar de verlegde Weg over Anna's Hoeve. Dit zal voor de bewoners aan de westzijde van de Anthony Fokkerweg een verlichting zijn, maar voor de toekomstige bewoners van Plan Anna's Hoeve een nog verdere stijging van geluid betekenen. U dient uit te zoeken of het geluidsniveau op de gevel van deze nieuwe woningen, dan ontoelaatbaar hoog wordt. Hart voor Hilversum komt graag ook op voor de belangen van deze nieuwe bewoners, die zich daar zullen vestigen.	In het akoestisch onderzoek (bijlage 3 bij het PIP) is de afweging van maatregelen uitgevoerd conform de regels van de Wet geluidhinder. Bij de afweging hebben we rekening gehouden met doeltreffendheid, doelmatigheid en stedenbouwkundige en landschappelijke inpasbaarheid. In dit stadium kan de doeltreffendheid van een geluidscherm tussen de verlegde Weg over Anna's Hoeve en het bestemmingsplan Anna's Hoeve nog niet worden bepaald omdat de verkaveling van het bouwplan op de betreffende bouwvlakken nog niet bekend is. Dit zal gebeuren als de bouwplannen voor het bouwvlakken verder zijn uitgewerkt. Het realiseren van een aansluiting van het verkeer uit de wijk Liebergen (Vogelbuurt) via de Mussenstraat op de geplande Verlegde Weg over is nader onderzocht. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat deze aansluiting voordelen oplevert voor de ontsluiting van de Vogelenbuurt. Het zorgt namelijk voor een vermindering van het verkeer over de Anthony Fokkerweg Noord, zodat hier geen relevante toename in verkeer meer plaatsvindt. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Anthony Fokkerweg neemt ook niet verder toe. Bovendien rijdt er dan geen vrachtverkeer meer langs de speelstrook. Op de Liebergweg en Merelstraat zal de toename van het verkeer minder zijn. Voor twee adressen treden er nadelige gevolgen op. De geluidsbelasting op deze adressen neemt toe, maar deze toename is beperkt. De aansluiting Mussenstraat – Verlegde Weg over Anna's Hoeve wordt als wijziging in het PIP doorgevoerd.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
11	30	1. De aanleg van het ecoduct en de aanleg van de HOV/Weg over Anna's Hoeve dient u apart te beoordelen op de regels van de EHS. Het ecoduct en de financiering ervan was reeds opgenomen in het Meerjareninvesteringsplan voor Ontsnippering; de Groene Schakel, van het Rijk. (Dit wordt ook erkend door de Provincie in de Nota vooroverleg als reactie op het GNR). Pas later is de aanleg van dit ecoduct gecombineerd met de aanleg van een HOV-busbaan. Als de HOV-busbaan niet wordt aangelegd, is er nog steeds een plan en geld om het ecoduct aan te leggen. Daarmee kan het ecoduct niet dienen als "compensatie" in de saldobenadering van het EHS. De aanleg van de HOV-busbaan en het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve moeten zelfstandig beoordeeld worden op de aantasting van de EHS. Over dit punt schrijft u als antwoord op de opmerking van het GNR, dat "mitigerende ecologische maatregelen, die in het kader van het project HOV in 't Gooi getroffen worden, omvangrijker zijn dan hetgeen op basis van het Meerjaren Programma Ontsnippering van het Rijk gedaan zou worden." Dit kan zijn, maar daarmee heeft u niet aangetoond, dat uw plannen voldoen aan de geldende regelgeving: "Spelregels EHS-Beleidskadervooropensatiebeginsel, EHS-saldobenadering en herbegrenzen EHS" (augustus 2007). Bovendien maakt u een deel van de mitigerende maatregelen alleen planologisch mogelijk, maar stelt u er geen financiële middelen voor beschikbaar, waardoor er geen sprake is van een afdoende compensatie.	Het inpassingsplan maakt de aanleg van het ecoduct planologisch mogelijk. Wat betreft het Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen: EHS) is de basis voor het inpassingsplan de saldobenadering conform art 19 lid 3 onderdeel b van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Het project HOV in 't Gooi omvat diverse maatregelen die alles bij elkaar een netto verbetering vormen voor het NNN. Er vindt een netto oppervlaktewinst NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. Zie voor meer details ten aanzien van het NNN hoofdstuk 5 uit het rapport Ecologische Effectbepaling (bijlage 5 van het PIP) en paragraaf 4.5 in de Plantoelichting. Dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd, is geborgd in het compensatieplan bomen en natuur (zie bijlage 16). In hoofdstuk 3 van het compensatieplan wordt vanuit de regelgeving ten aanzien van het NNN – zoals opgenomen in de PRV en de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland – beschreven hoe de compensatie zal plaatsvinden.	Nee
11	31	3. Er is niet aangetoond dat er sprake is van een "groot openbaar belang" om de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. In het onderzoek van Alterra om de noodzaak vanuit de ecologie te onderbouwen, is een zonnige 2e Pinksterdag als maatstaf genomen voor het dagelijks aantal wandelaars in natuurgebied Anna's Hoeve. Dat is overduidelijk een overdreven en onjuiste maatstaf. Het aantal wandelaars per dag is schromelijk overschat. Door deze foute maatstaf is niet vast komen te staan dat het noodzakelijk is om de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Vanuit ecologisch oogpunt was het verschil met het alternatief, een tweede, kleiner ecoduct over de huidige Weg over Anna's Hoeve, gering. Mogelijk is dit dus een reëel alternatief.	In het advies van Alterra zijn de 2 opties (weg handhaven versus weg verleggen) vergeleken en geconcludeerd dat de weg verleggen beter is voor het ecologisch functioneren van de Groene Schakel. Zie het document "Toetsing Alterra concept inrichtingsvisie" en daarin de conclusie op pagina 11. Citaat: "Variant WoAH Verlegd is de te verkiezen variant vanuit ecologisch oogpunt omdat deze variant ruimte biedt aan meer ecologische functies en omdat in deze variant de doelsoorten de ecologische verbinding naar verwachting frequenter gaan gebruiken." In de second opinion is beoordeeld dat de bezoekersaantallen reëel zijn en dat het advies van Alterra juist is. Zie document "Second opinion Anna's Hoeve door bureau Waardenburg september 2015" en daarin het onderdeel "recreatiemodel Mansoor" (pagina 2 en 3) en de conclusie (pagina 7 en 8). Beide documenten zijn te vinden op https://www.noord-holland.nl/web/Projecten/HOV-in-t-Gooi/Trace-1/Hilversum-1/Consultatiebijeenkomsten-Inrichtingsvisie-natuur-en-recreatiegebied-Annas-Hoeve.htm.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	32	4. Er zijn WEL reële alternatieven mogelijk voor de aanleg van de busbaan. In het rapport van Hart voor Hilversum en Busbaan Nee is het meest gewenste alternatief uit oogpunt van de busreiziger uit Huizen aangegeven. Dit alternatief is uitgedacht op basis van veel kennis en ervaring door reizigersvereniging Rover. Het staat beschreven op bladzijde 17 van ons rapport. Opmerkelijk is dat de maatregelen die gemeente Hilversum genomen heeft in de afgelopen 2 jaar maken dat dit alternatief al bijna realiteit is! De stoplichten zijn verdwenen door de komst van de Amaliatunnel; de bus rijdt met een groene golf; het 2-richtingsverkeer op de Emmastraat is een concreet plan van het college van Hilversum dat in 2016 in uitvoering gaat. (Overigens heeft dit 2-richtingsverkeer andere nadelen. Maar het gaat toch door.) Het enige dat nog gebeuren moet, is een korte afrit bij de A27 speciaal voor de bus, net zoals er ook een korte oprit gemaakt is. Daarmee is er een zeer reëel alternatief waardoor ALLE busreizigers sneller zijn dan in de huidige situatie en het aantal reizigers zal toenemen, aangezien de bus veel dichter bij het winkelhart zal stoppen. Ook de aanleg van de Tergooiboog, zoals uitgewerkt door de Vereniging Anna's Hoeve, is een reëel alternatief. Ongeveer dezelfde snelheidswinst als het voorliggende plan, betere bereikbaarheid van het ziekenhuis en een veel mindere aantasting van de Ecologische hoofdstructuur! Tevens merken wij op dat u in de vormvrije MER wel enkele alternatieve busroutes heeft afgewogen, maar dat deze afwegingen allemaal op verouderde gegevens gebaseerd zijn. Hiermee achten wij onderbouwd dat de Saldoregeling EHS in het voorliggende PIP onjuist wordt toegepast.	Er zijn in 2010 onderzoeken naar verschillende tracévarianten gedaan. Ook het tracé langs de Soestdijkerstraatweg is meegenomen. Voor dit tracé geldt dat het een lagere vervoerswaarde heeft omdat het een langer tracé betreft en het invloedsgebied (het gebied waarbinnen mensen gebruik kunnen maken van het bus) kleiner is. Een vrije busbaan langs dit tracé is daarnaast niet inpasbaar vanwege de beperkte ruimte. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. In de vormvrije MER zijn geen alternatieve busroutes afgewogen. De vormvrije MER is gebaseerd op actuele gegevens.	Nee
11	33	Stelling 12: Het is onbekend hoe u garandeerd dat de huidige faunapassage van oost naar west bij de A27, waar de HOV-bus rijdt, goed zal blijven werken.	Bij de uitwerking van de faunapassage is rekening gehouden met de laatste wetenschappelijke en praktische ervaringen. Daarnaast vindt toetsing van de te nemen maatregelen nog extern plaats bij het verkrijgen van de ontheffing.	Nee
11	34	Stelling 13: U legt de HOV-busbaan aan langs de zuidkant van de spoorlijn: dit is het natuurcompensatiegebied van Plan Monnikenberg. U heeft de impact niet beschreven en belangen niet afgewogen. U heeft in de Verbeelding een gedateerde onderlegger gebruikt. De reeds vastgestelde en onherroepelijke bestemmingsplannen Monnikenberg en Plan Anna's Hoeve zijn niet in de onderlegger weergegeven. Bij nadere bestudering van Plan Monnikenberg blijkt dat u de HOV-busbaan aanlegt, door de strook groen, die voor het Plan Monnikenberg nodig is om extra bomen in te planten, in het kader van de herplantplicht. In dit artikel staat meer uitleg: http://www.dichtbij.nl/t-gooi/kiesdichtbij/artikel/3361127/opinie3a-geen-weg-door-het-parc2c-geen-weg-door-het-bos.aspx	Ten behoeve van de verbeelding is de zogenoemde 'GBKN' gebruikt, de 'Grootschalige Basiskaart Nederland'. Dit is een ondergrond die verplicht gebruikt moet worden voor het opstellen van een verbeelding. Dit betekent niet dat geen rekening is gehouden met de vastgestelde plannen van Monnikenberg en Anna's Hoeve. Het klopt dat de HOV-busbaan wordt aangelegd in de strook groen die is bestemd voor natuurcompensatie Monnikenberg, maar hiermee is rekening gehouden. De betreffende strook groen is in de Ecologische effectbeoordeling bij het PIP aangemerkt als NNN (zie hoofdstuk 5 van de Ecologische effectbeoordeling, bijlage 5 bij het PIP). Deze strook groen NNN is onderdeel van het NNN compensatie binnen het PIP HOV in 't Gooi.	Nee
11	35	U heeft niet aangegeven hoe de herplantplicht voor de kap van de bomen op Monnikenberg dan vorm krijgt om toch de ecologische hoofdstructuur aldaar intakt te laten. U heeft ook niet aangegeven of er financiële compensatie nodig is.	Wat betreft de bomencompensaties kunnen we u melden dat inmiddels een bomencompensatieplan is uitgevoerd. Dit is als bijlage 16 toegevoegd aan het PIP. Hierin wordt geconcludeerd dat de kap aan bomen in voldoende mate gecompenseerd wordt.	Nee
11	36	Bezwaar 5: De luchtkwaliteit zal bij de uiteinden van de tunnel te hoog worden U heeft onvoldoende aandacht geschonken aan de specifieke situatie van de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden. Vlakbij deze tunnelmonden staan flats. De bewoners in deze flats zullen geconfronteerd worden met een sterk verslechterde luchtkwaliteit, doordat daar alle uitlaatgassen uit de tunnel omhoog komen. U heeft onvoldoende nagedacht over afzuiging van uitlaatgassen.	Bij het onderzoek luchtkwaliteit is extra aandacht besteed aan de luchtkwaliteit bij de uiteinden van de tunnelmonden. Op pagina 24 van het luchtkwaliteitrapport (bijlage 4 van het PIP) is dit toegelicht. De concentraties bij de tunnelmonden voldoen aan de wettelijke grenswaarden. Het treffen van aanvullende maatregelen is niet noodzakelijk.	Nee
11	37	Stelling 14: De technische uitvoerbaarheid van de bouw van een 2-laags tunnel in een smalle ruimte heeft u niet aangetoond. U dient aan te tonen dat deze tunnel in 2 lagen, hetgeen nog slechts op een enkele plek gepresteerd is in Nederland, kan worden aangelegd. U dient aan te tonen dat de bouwplek voldoende groot is om deze tunnel te kunnen bouwen.	De onderdoorgang Oosterengweg is door 2 verschillende ingenieursbureaus uitgewerkt op haalbaarheid en maakbaarheid. Beiden geven aan dat de onderdoorgang maakbaar en haalbaar is. Daarnaast hebben we in januari 2015 een expert-sessie georganiseerd met verschillende experts op het gebied van ondergronds bouwen. Doel van de expertsessie was om de maakbaarheid en haalbaarheid te toetsen. Uitkomst is dat de experts aangeven dat de onderdoorgang Oosterengweg in 2-laagse uitvoering maakbaar en haalbaar is.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	38	Stelling 15: U heeft onvoldoende aangetoond, dat het technisch mogelijk is om verantwoord om te gaan met het vervuilde grondwater. - U geeft niet aan hoe u het vervuilde water, dat opgepompt wordt bij de aanleg van de tunnel, binnen de regels die daarvoor zijn zal lozen. U dient op hoofdlijnen aan te geven hoe u het vervuilde bronneringswater, dat u bij de aanleg van de zeer diepe tunnel oppomt verantwoord kan lozen. Daarbij dient u in aanmerking te nemen dat er minder water geïnfiltreerd kan worden nu de Laarder Wasmeren zijn gedempt en de Provincie Noord-Holland geen nieuw oppervlaktewater heeft gerealiseerd ter compensatie hiervan. De tunnel is zo diep, dat het technisch niet mogelijk is, en bovendien te kostbaar, om de tunnel te bouwen met onderwaterbeton, zodat er geen of minder water opgepompt hoeft te worden om het gebied van de tunnel droog te leggen voor de bouw. - U geeft niet aan hoe u rekening houdt met het Beheerplan 't Gooi, dat opgesteld is om de grondwaterverontreinigingen te beheersen. - U geeft niet aan hoe u met het vervuilde grondwater om gaat zodanig dat er geen impact is op het waterwingebied.	Bij het lozen van (grond)water dat vrijkomt bij de aanleg van de onderdoorgang, zal worden voldaan aan de gelden wet- en regelgeving op het gebied van bemaling en lozing. Indien niet kan worden voldaan aan de lozingsnormen zal het water niet (ongezuiverd) worden geloosd. Op de grondwatersituatie in Hilversum (huidige en toekomstige) is ingegaan in de watertoets (bijlage 7 bij het PIP). Het Gebiedsbeheerplan grondwaterverontreinigingen Het Gooi is hierin meegenomen.	Nee
11	39	Stelling 16: De medewerking van Tergooi-ziekenhuizen is nog niet verzekerd. Een randvoorwaarde voor een goede werking van de vervoerwaarde, zoals beschreven in bijlage 1, is dat Tergooi Ziekenhuizen bereid is om een aftakking aan te leggen voor de bus over haar eigen terrein en op haar eigen kosten. Uit de Nota vooroverleg blijkt dat Tergooi Ziekenhuizen grote bezwaren heeft tegen het plan in het PIP, nu buslijn 156 vervallen is, en er niet gewaarborgd wordt dat er voldoende bussen over de aftakking rijden, die bij het nieuwe ziekenhuis zullen stoppen. Zonder waarborgen overwegen zij geen verdere medewerking te verlenen. Als Tergooi-ziekenhuizen geen grond afstaat voor de aanleg van de HOV-busbaan en geen aftakking realiseert op haar terrein, dan valt een groot deel van de bodem onder het PIP weg.	Met Tergooi is nooit discussie geweest over de komst van HOV in 't Gooi, maar over de frequentie waarin de HOV gaat rijden en de wijze van halteren bij het ziekenhuis. In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in ´t Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark. De uitvoerbaarheid heeft niet ter discussie gestaan.	Nee
11	40	Stelling 17: Uitvoeringsovereenkomsten zijn nog niet definitief Dit PIP kan niet vastgesteld worden, aangezien de uitvoeringsovereenkomst met Prorail nog niet getekend is. Over deze uitvoeringsovereenkomst lopen de gesprekken al 2 jaar. Zonder deze uitvoeringsovereenkomst is de uitvoerbaarheid niet gegarandeerd en mogen de aantasting van de EHS, de aardkundige monumenten en het kappen van bomen niet starten. Hetzelfde geldt voor de uitvoeringsovereenkomst met Rijkswaterstaat over de aansluiting van de HOV-busbaan op het project voor verbreding van de A27.	Dat uitvoeringsovereenkomsten nog niet getekend zijn, staat de vaststelling van het PIP niet in de weg. We hebben met Rijkswaterstaat afspraken gemaakt over het opstellen van een uitvoeringsovereenkomst. Dit zal gebeuren na vaststelling van het PIP door Provinciale Staten. De overeenkomst met ProRail zal bij vaststelling van het PIP door Provinciale Staten afgerond zijn. Overigens zijn deze overeenkomsten geen barrière voor de uitvoerbaarheid als bedoeld in het kader van het PIP. Beide partijen zijn akkoord met het ontwerp. Wel kan het moment van uitvoering hierdoor beïnvloed worden.	Nee
11	41	Stelling 18: Ontheffingen en mitigerende maatregelen zijn niet zeker - U heeft niet aangetoond, dat het aannemelijk is dat u een ontheffing van de Flora- en Faunawet en van het Natuurnetwerk Nederland zult ontvangen van de Rijksdienst voor Ondernemers. U heeft deze ook nog niet aangevraag (datum stand van zaken; 8 januari 2015) - U heeft niet aangetoond, dat het aannemelijk is dat u een vergunning krijgt voor de aantasting van het aardkundig monument Stuwwallengebieden van het Gooi. U heeft deze vergunning ook nog niet aangevraagd, (datum stand van zaken: 8 januari 2015)	In de Ecologische effectbeoordeling (bijlage 5 bij het PIP) is in tabel 3.12 aangegeven voor welke (soort)groepen een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig is. Tevens is in deze tabel vermeld of het aannemelijk is of de benodigde ontheffingen worden verleend, op grond van een of meer wettelijke belangen uit de Flora- en faunawet. Voor 5 (soort)groepen is een ontheffingen Flora- en faunawet nodig en voor alle (soort)groepen wordt het reëel geacht dat een ontheffing wordt verleend. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat ontheffngverlening niet aannemelijk is. Ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is - naast de PIP procedure, waarin het NNN compensatie is geregeld - geen andere, aparte procedure nodig. Ten aanzien van NNN hoeft derhalve geen ontheffing of vergunning te worden aangevraagd. In de Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning HOV in 't Gooi (bijlage 12 bij het PIP) is aangegeven dat voor de mogelijke aantasting van het aardkundige monument 'Stuwwallengebieden van 't Gooi', als gevolg van de aanleg van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve, het ecoduct en de HOV-baan, ontheffing moet worden aangevraagd van de Provinciale Milieuverordening. Deze aanvraag is inmiddels in voorbereiding en wij hebben geen reden te veronderstellen dat de ontheffing niet zal worden verleend.	Nee
11	42	U heeft niet geborgd, dat de mitigerende maatregelen, die zijn vastgesteld door de raad van Hilversum, bij het Inpassingsplan Anna's Hoeve ook feitelijk worden uitgevoerd. In de Nota van Vooroverleg geeft u aan aan het GNR, dat u daar maar gedeeltelijk geld voor gereserveerd heef	Het PIP beoogt de realisatie van het project HOV in ´t Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna´s Hoeve is een visie van de regio op de toekomst van het gebied. Deze kent een bredere scope en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. De wettelijk benodigde mitigerende maatregelen voor het project HOV in 't Gooi staan beschreven in het Rapport Mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP). De maatregelen uit het mitigatieplan passen binnen de Inrichtingsvisie.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
11	43	Bezwaar 8: De externe veiligheid is onvoldoende onderzocht U heeft geen rapport opgesteld over de externe veiligheid. Wij menen, evenals de gemeente Hilversum, dat dit wel nodig is: - De tunnel bij de Oosterengweg wordt aangelegd onder het spoor door, grotendeels terwijl de treinen blijven rijden. Dit spoortracé maakt onderdeel uit van het Basisnet voor transport van gevaarlijke stoffen per trein. Bovendien zal het aantal treinen met gevaarlijke stoffen in de periode van de bouw van de tunnel verdubbelen, aangezien de Betuweroute in onderhoud is c.q uitgebreid wordt en een deel van de treinen met gevaarlijke stoffen nu over het tracé Weesp-Hilversum-Amersfoort zal worden omgeleid. - De HOV-busbaan wordt aangelegd pal naast het spoor, waar treinen met gevaarlijke stoffen over heen gaan. Er is niet berekend op grond van het groepsrisico, of dit een aanvaardbaar risico is. - De tunnel onder het spoor door wordt een smalle dubbeldeks-tunnel. Voor autoverkeer is het een diepe, smalle tunnel. Voor en na de tunnel kan het autoverkeer moeilijk doorstromen. Dit betekent dat het autoverkeer kan vaststaan. U heeft niet onderzocht hoe de hulpdiensten in de definitieve situatie op tijd door de tunnel kunnen, ook als deze vaststaat en hoe de aanrijtijden gewaarborgd worden. U heeft ook niet onderzocht hoe een auto die in brand gaat, geblust kan worden in de tunnel, en hoe de rookontwikkeling afgevoerd kan worden. - In het vastgestelde bestemmingsplan Monnikenberg, staat een veiligheidszone aangegeven: een strook langs de spoorlijn, ten zuiden van de spoorlijn, waarvoor extra veiligheidsregels gelden en minder activiteiten mogen plaatsvinden. Precies door deze veiligheidszone gaat u een busbaan aanleggen, waarover dagelijks duizenden mensen vervoerd worden per bus. U heeft niet aangetoond, dat een busbaan in deze veiligheidszone mag worden aangelegd.	Ten aanzien van het onderdeel externe veiligheid hebben we voldaan aan de wettelijke verplichtingen. De busbaan brengt geen vervoer van gevaarlijke stoffen met zich mee en is geen (beperkt) kwetsbaar object. Onderstaand gaan we nog specifiek in op de door u aangedragen punten: - De spoorlijn maakt inderdaad onderdeel uit van het Basisnet spoor. Met dit project vinden echter geen aanpassingen aan het spoor plaats. - De HOV-bus is geen (beperkt) kwetsbaar object. Om deze reden is toetsing van het groepsrisico wettelijk gezien niet noodzakelijk. - Bij het ontwerp van de onderdoorgang Oosterengweg wordt voldaan aan de wettelijke richtlijnen ten aanzien van brandpreventie (de brandweer heeft in zijn zienswijze aangegeven dat externe veiligheid in voldoende mate is behandeld in dit PIP).In overleg met de nood- en hulpdiensten is een toegang op het niveau van de auto (-2) voorzien voor de nood- en hulpdiensten. Zij kunnen dan centraal in de onderdoorgang komen tijdens een calamiteit. Ook zijn de watertappunten met de nood- en hulpdiensten afgestemd. Daarnaast wordt met aanleg van de onderdoorgang de doorstroming op de Oosterengweg verbeterd. Auto's en hulpdiensten staan niet meer vast voor een gesloten overweg. - De busbaan gaat inderdaad door de veiligheidszone uit Monnikenberg. Het bestemmingsplan Monnikenberg staat hier geen nieuwe kwetsbare objecten toe en beperkt kwetsbare objecten alleen wanneer het plaatsgebonden risico niet meer bedraagt dan 10-6 per jaar. Zoals hierboven is aangegeven is een busbaan geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Realisatie van de busbaan is dan ook mogelijk.	Nee
11	44	Bezwaar 9: De economische uitvoerbaarheid is niet voldoende aangetoond. Volgens de laatste Halfjaarrapportage HOV komt het project nu reeds 6,7 miljoen euro te kort. U heeft niet aangegeven hoe u er toch voor zorgt, dat alle maatregelen die nodig zijn uitgevoerd worden. Voor de volgende zaken heeft u niet of mogelijk onvoldoende geld gereserveerd: - Natuurcompensatieplan: de herplantplicht volgens de APV en de Boswet. U heeft wel geld gereserveerd, maar aangezien u dit plan nog niet gereed heeft, is het onbekend of dit voldoende is. - De gevelisolatie voor de woningen aan de Anthony Fokkerweg, die mogelijk nodig is. - Maatregelen voor omgaan met grondwatervervuilingen - Planschade voor bedrijven en bewoners: het gereserveerde bedrag is mogelijk onvoldoende. - De tijdelijke maatregelen voor het bereikbaar houden van Hilversum: u schat daar 500.000 euro voor nodig te hebben, maar het is onbekend of dit afdoende is. - Zoals eerder aangegeven heeft u nog geen exploitatiebegroting voor de HOV-bus en is het onduidelijk hoe u het onderhoud van de HOV-busbaan van 2,5 miljoen euro per jaar wilt financieren.	Wij zijn van mening dat de economische uitvoerbaarheid voldoende is aangetoond. Het gerapporteerde tekort is op basis van voorziene risico´s en verwachte maatregelen. De genoemde punten zijn hierin reeds verwerkt. Het gerapporteerde tekort is op basis van voorziene risico´s en verwachte maatregelen. De genoemde punten zijn hierin reeds verwerkt. Er zijn daarnaast risicoreserveringen per deelproject en algemeen aangebracht. Bovenop het door de u genoemde taakstellende budget van € 107,3 miljoen hebben Provinciale Staten bijna € 11 miljoen extra gereserveerd voor indexering en excessieve kosten door grondverwerving. Het bedrag van € 118,25 miljoen is het maximaal beschikbare budget dat naar verwachting ruim voldoende zal zijn om het project te realiseren. Voor wat betreft de exploitatiebegroting verwijzen we u naar hetgeen vermeld staat onder 11.27.	Nee
11	45	Bijlage bij zienswijze Hart voor Hilversum 'Busbaan in het Gooi: reizigers en van Huizen en Blaricum de dupe, NEE! Tegen het busbaan trace'	Dank voor uw bijlage 'Busbaan in het Gooi: reizigers van Huizen en Blaricum de dupe, NEE! Tegen het busbaan trace (2013)'. U heeft in uw zienswijze aangegeven dat u de relevante punten uit deze bijlage heeft overgenomen in uw zienswijze. Uw bijlage hebben wij voor kennisgeving aangenomen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
12	1	Ik vind het gekozen tracé van HOV dat door het natuurgebied Annes Hoeve voert en de daaraan gerelateerde verlegde WOAH totaal onterecht en onaanvaardbaar. Naar mijn mening is deze keuze op geen enkele manier te rechtvaardigen.	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het besluit de Weg over Anna's Hoeve te verleggen betreft, zoals u wellicht bekend is, niet het PIP, maar de besluitvorming door de betrokken gemeenten. Begin 2015 heeft de Hilversumse gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Het project maakt daarnaast de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen. Daar waar de natuur wordt aangetast worden compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor het mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP). HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen.	Nee
12	2	De geplande HOV verbinding door NNN gebied zal zowel in Annes Hoeven als in het naastgelegen Monnikenberg tot een onherstelbaar verlies aan natuur en natuurwaarde van de betreffende gebieden hebben.	Bij uitwerking van het plan hebben we rekening gehouden met de geldende wet- en regelgeving. Ook op dit punt is dat gebeurd. Zo wordt aantasting van het NNN volledig gecompenseerd. Zie voor meer details de ecologische effectbepaling (bijlage 5 van het PIP, hoofdstuk 5). Daar waar de natuur wordt aangetast worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor het mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP) en het compensatieplan bomen en natuur (bijlage 16 van het PIP).	Nee
12	3	In het ontwerp is op geen enkele manier aangetoond welke zwaarwegende argumenten de voorziene planning van de weg noodzakelijk maakt!	Uw opmerking betreft niet het PIP, maar de besluitvorming door de betrokken gemeenten ten aanzien van het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Het besluit om de weg te verleggen is eind 2014/ begin 2015 genomen door de gemeenteraden van HIlversum, Eemnes en Laren, te samen met het vaststellen van de inrichtingsvisie voor het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve. De inrichtingsvisie beschrijft de ambitie van de regio met het gebied. Het is een gezamenlijk product van de gemeenten Hilversum en Laren, het Goois Natuurreservaat en de provincie Noord-Holland. De inrichtingsvisie is met name van lokaal belang. De betrokkenheid van de provincie komt enerzijds voort uit het feit dat het gebied onderdeel uitmaakt van Natuurnetwerk Nederland (NNN voorheen EHS). Daarnaast maakt de inpassing van de weg (al dan niet verlegd) onderdeel uit van project HOV Gooi. In de inrichtingsvisie zijn destijds 2 varianten uitgewerkt: inrichting van het gebied met het handhaven van de weg en inrichting met het verleggen van de weg. Met name op het gebied van landschap en recreatie is het verleggen van de weg de beste optie. Voor verdere details verwijzen we u naar de inrichtingsvisie (te vinden op www.hov-gooi.nl).	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
12	4	Het verleggen van de WOAH zal door zijn dubbele lengte en veel grotere breedte (25 meter) tevens leiden tot een onevenredig verlies van natuur en wordt bij verplaatsing van het Hov traject naar de Soestdijker straatweg ook volledig overbodig zijn.	Er zijn in 2010 onderzoeken naar verschillende tracévarianten gedaan. Ook het tracé langs de Soestdijkerstraatweg is meegenomen. Voor dit tracé geldt dat het een lagere vervoerswaarde heeft omdat het een langer tracé betreft en het invloedsgebied (het gebied waarbinnen mensen gebruik kunnen maken van het bus) kleiner is. Een vrije busbaan langs dit tracé is daarnaast niet inpasbaar vanwege de beperkte ruimte. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door Provinciale Staten het besluit over het tracé genomen. Wat betreft de natuurcompensatie wordt voldaan aan de daarvoor geldende regels ten aanzien van het Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen: EHS). De basis voor het PIP is de saldobenadering conform art 19 lid 3 onderdeel b van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Het project HOV in 't Gooi omvat diverse maatregelen die alles bij elkaar een netto verbetering vormen voor het NNN. Er vindt een netto oppervlaktewinst NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. Zie voor meer details ten aanzien van het NNN hoofdstuk 5 uit het rapport Ecologische Effectbepaling (bijlage 5 van het PIP) en paragraaf 4.5 in de Plantoelichting. Dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd, is geborgd in het compensatieplan bomen en natuur (zie bijlage 16 van het PIP). In hoofdstuk 3 van het compensatieplan wordt vanuit de regelgeving ten aanzien van het NNN – zoals opgenomen in de PRV en de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland – beschreven hoe de compensatie zal plaatsvinden.	Nee
12	5	Tevens zal de samenvoeging van de drie betreffende tracés (HOV, Spoor, de kaarsrechte WOAH) in het huidige ontwerp in samenhang met de (verbrede) A27 leiden tot een onacceptabele toename van geluidshinder .	Ons onderzoek is uitgevoerd conform de geldende wet- en regelgeving. Hierbij geldt dat we elke bron afzonderlijk hebben getoetst aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder. Waar dit van toepasing is (bij overschrijding van voorkeursgrenswaarden ten gevolge van de aanleg van de HOV of VWoAH) hebben we in het akoestisch onderzoek (conform artikel 110f Wet geluidhinder) tevens de gecumuleerde geluidbelastingen inzichtelijk gemaakt.	Nee
12	6	Tevens zal bij verlegging van het HOV traject en het intact blijven van het huidige HOV traject, naar mijn mening, het ecoduct een beletsel voor de Groene Schakel vormen en vormt het ecoduct enkel maar een schijnoplossing . De ruimte waarover dieren vanuit de Monnikenberg naar Annes Hoeve kunnen oversteken wordt door het bestaande ontwerp van 2 kilometer teruggebracht tot 50 meter	In de huidige situatie is er geen vrije doorgang voor alle dieren omdat aan beide zijden van het spoor een raster aanwezig is. Voor ondermeer reeën is dit een knelpunt. Ook voor amfibiën, zoals kamsalamander, is het treinspoor een behoorlijke barrière. Het ecoduct en de faunatunnels zorgen ervoor dat ook deze soorten het spoor kunnen passeren.	Nee
12	7	Ook het gebruik van de Albert Schweitzerweg als tijdelijke bouwweg is wel een significant voorbeeld voor de duidelijke minachting van natuurwaarde in dit gebied. Waarom ontbreekt een ecologisch rapport over het gebruik van deze tijdelijke bouwweg over de Albert Schweitzerweg tussen het spoor en de Soestdijkerstraatweg. Het gebruik van zware zandwagens zal zeker leiden tot verdichting van de grond waardoor het wortelsysteem van bomen onherstelbare schade zal leiden. Het gaat hier om een unieke karakteristieke cultuurhistorische beukenlaan, onderdeel van het rondje Hilversum.	Ten behoeve van de bouw van het ecoduct en de fly-over is ontsluiting van het bouwterrein noodzakelijk. Het voornemen is om het bouwterrein te ontsluiten via de N415 en de Dr. Albert Schweitzerweg, aan de oostzijde van de A27, via een tijdelijke bouwroute. Wij hebben de effecten van het tijdelijk gebruiken van de bouwweg in het ecologisch onderzoek (bijlage 5 van de toelichting) beschouwd. De toetsing van effecten is weergegeven in paragraaf 3.2.1 van het ecologisch onderzoek. Wat betreft beschadiging van het wortelsysteem: momenteel rijden er ook auto's over de Dr. Albert Schweitzerweg. Het is aannemelijk dat de wortelstelsels zich hier op hebben aangepast.	Nee
12	8	Verder is de Albert Schweitzerweg niet breed genoeg voor het passeren van twee wagens. De grens met Baarn loopt over de weg, is er met Baarn een overeenkomst gesloten over het gebruik van deze weg? Bestaat de mogelijkheid dat er bomen moeten worden gekapt om de bouwweg mogelijk te maken? Verder bevat het dossier een uittreksel over kapvergunningen in Baarn (eind van het document), waarom?	Ten behoeve van de bouw van het ecoduct en de fly-over is ontsluiting van het bouwterrein noodzakelijk. Het voornemen is om het bouwterrein te ontsluiten via de N415 en de Dr. Albert Schweitzerweg, aan de oostzijde van de A27, via een tijdelijke bouwroute. Er wordt niet aan de aannemer opgelegd de bouwroute in 2 richtingen te gebruiken. Ten behoeve van de bouwweg is het kappen van bomen niet voorzien. Bijlage 5 is in de bomeninventarisatie ('Velbeleid Laren en Baarn') opgenomen omdat dit beleid van toepassing is op het kappen van bomen binnen de bebouwde kom Boswet, in de gemeenten Laren en Baarn. De bomen in de gemeente Baarn die zijn meegenomen in de bomeninventariatie bevinden zich nabij de kruising Zandheuvelweg - Dr. Albert Schweitzerlaan. Er is geen overeenkomst gesloten met de gemeente Baarn.	Nee
12	9	Tevens is mij op de inspraakavond van 13 januari 2016 maar eens te meer duidelijk geworden dat er een totale onwetendheid is bij de ontwerpers van het plan over de natuur/ en recreatieve waarde van het gebied. De aanwezige projectleider moest na mijn vragen over de bouwweg ruiterlijk bekennen dat hij geen enkel idee had om wat voor weg het ging en mij vroeg of dat ik een andere route naar de ecobrug wist. Daarmee wil ik aangeven dat de kennis van het gebied en de betrokkenheid van de betreffende ontwerpers veelal niet verder reikt dan Google maps vanuit een bureaustoel.	De projectteamleden hebben het projectgebied regelmatig bezocht.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
12	10	Het verleggen van de HOV naar de Soestdijkerstraatweg zal als gevolg hebben dat de noodzaak van de tunnel bij de Oosterengweg verdwijnt en kan komen te vervallen of eventueel worden ingezet bij de overgang Station Sportpark. Zodoende zou de aanleg van de tunnel in aan de Oosterengweg in een daarvoor veel te bekrompen ruimte van de baan kunnen.	Een trace langs de Soestdijkerstraatweg is geen alternatief. Zie onze beantwoording onder 12.4.	Nee
12	11	Het huidige ontwerp zal niet alleen in het hoofdgebied van Annes Hoeve maar zal tevens het nog ongerepte gebied aan de Albert Schweitzerweg terug brengen tot een soort natuurlijke berm voor de verlegde weg. De HOV langs de Monnikenberg zal eveneens de natuurwaarde van het betreffende gebied beduidend verminderen.	De Albert Schweitzerweg valt buiten het plangebied. Deze weg wordt alleen als tijdelijke bouwweg gebruikt ten behoeve van de bouw van de fly-over en het ecoduct. HOV in 't Gooi voorziet in mitigatie (op grond van de Flora- en faunawet) en compensatie (NNN en bomen). HOV in 't Gooi omvat de aanleg van een busbaan en ecoduct en maakt daarnaast de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve mogelijk,waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Het project levert hierdoor een bijdrage aan het versterken van de Groene Schakel.	Nee
12	12	Tevens wordt het betreffende ontwerp op geen enkele manier de economische noodzaak of meerwaarde hard gemaakt. (1.2 Nut en noodzaak: waarom HOV in t Gooi). De HOV en de verlegde WOAH liggen (gedeeltelijk) in NNN gebied. Daarvoor geldt het nee, tenzij - regime (3.2.2. Provinciale Ruimtelijke Verordening pag 39). Het voorliggende ontwerp geeft aan dat de noodzaak in paragraaf 1.2 voldoende is aangetoond. Nu wil ik opmerken dat het rapport niet verder ingaat op de economische noodzaak van de HOV, meer dan de toename van het aantal buspassagiers Daarbij wordt niet aangegeven of de toename van de passagiers nieuw zijn of bv bestaan uit fietsers of automobilisten. Verder wordt de indruk gewekt dat de HOV zal leiden tot een impuls voor de regionale economie (1.3 Provinciaal inpassingsplan/provinciaal belang 1). Dit is een typische BIAS redenering. Waarom ontbreekt een uitgebreide gedetailleerde studie met concrete cijfers over de verwachte economische groei en zodoende de noodzaak van de HOV (Wie, waar en hoeveel gaat deze economische groei ons opleveren)? Hoe kan anders ooit worden aangetoond dat een variant over de Soestdijkerstraatweg (die oneindig minder schade aan de natuur inhoud) minder economische waarde heeft. Als het rapport over de HOV niet verder komt dan dat de HOV een serieus alternatief voor de auto is wat rechtvaardigt dan deze miljoeneninvestering en de aantasting van een uniek natuurgebied?	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het project maakt de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen. Begin 2015 heeft de Hilversumse gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Daar waar de natuur wordt aangetast worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor het mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP) en het compensatieplan bomen en natuur (bijlage 16 van het PIP). U benoemt in uw zienswijze verder het 'Nee tenzij regime' ; daarmee refereert u aan het NNN saldo benadering. Zie hiervoor onze beantwoording onder 12.4.	Nee
12	13	Waarom ontbreekt een uitgebreide gedetailleerde studie met concrete cijfers over de verwachte economische groei en zodoende de noodzaak van de HOV (Wie, waar en hoeveel gaat deze economische groei ons opleveren)? Hoe kan anders ooit worden aangetoond dat een variant over de Soestdijkerstraatweg (die oneindig minder schade aan de natuur inhoud) minder economische waarde heeft. Als het rapport over de HOV niet verder komt dan dat de HOV een serieus alternatief voor de auto is wat rechtvaardigt dan deze miljoeneninvestering en de aantasting van een uniek natuurgebied?	Wat betreft de verwachte economische groei zijn wij uitgaan van de WLO scenario's die opgesteld worden door het Ruimtelijke Planbureau. Deze scenario's worden bij alle verkeersstudies toegepast om toekomstige mobiliteit en economische groei te voorspellen. In ons onderzoek uit 2010 zijn deze scenario's ook de basis geweest voor de berekening van het aantal reizigers en het te verwachte verkeersaanbod op de wegen. Zie verder onze beantwoording onder 12.4..	Nee
12	14	Ik wil bij deze nog het volgende melden. Waarom is de grond van de nog aan te leggen weg tussen de Liebergerweg en Minckelersstraat afgegraven en weer opgehoogd terwijl het archeologische rapport aangeeft dat het om Archeologisch - middelhoog/Archeologisch - Hoog label gaat (kaart BugelHajema). Het lijkt erop dat er wederrechtelijk grond is afgegraven en opgehoogd zonder enige toestemming, enkel met het doel het inklinken van de grond te faciliteren. Zonder afdoende verklaring dan moet hier aangifte van worden gedaan. (Het afgegraven gedeelte valt nu onder het PIP) Artikel 10 Waarde - Archeologie Middelhoog	De afgraving/sanering van grond heeft de afgelopen jaren plaatsgevonden ten behoeve van de ontwikkeling van de woonwijk Anna's Hoeve, o.a. bouwrijp maken en sanering van de grond. Deze sanering heeft de goedkeuring (van de saneringsplannen op basis van de Wet Bodembescherming) van de provincie gekregen en de benodigde vergunning zijn hiervoor ook verleend. In het ontwerp inpassingsplan HOV in 't Gooi was voor dit gebied inderdaad een archeologische dubbelbestemming opgenomen. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat het gebied reeds in de jaren '70 is verstoord bij de aanleg van de accumulatievijver die hier in het verleden heeft gelegen. Archeologische restanten worden zodoende niet meer verwacht. Het inpassingsplan is op dit punt aangepast.	Ja, dubbelbestemming Waarde -Archeologie is aangepast.

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
12	15	Als laatste, maar zeker niet als het onbelangrijkste, wil ik mij beklagen over de hele inspraak procedure en de processen daaromtrent. In de loop van het proces is het steeds duidelijker geworden dat de insteek van de provincie bestaat uit het ongeschonden doorvoeren van haar oorspronkelijke plan zonder een duimbreed toe te hoeven geven of welke concessie te doen. Het hele inspraak proces is, volgens mij, wordt door de provincie ervaren als slechts een verplicht en lastige noodzakelijkheid, die tot overmaat voor haar ook nog kan leiden tot ongewenste vertraging.	De provincie ziet de inspraakprocedure als een mogelijkheid om eisen en wensen vanuit de omgeving mee te kunnen nemen ten einde tot een gedragen ontwerp te komen. We betreuren dat u dit helaas anders ziet. Het PIP is tot stand gekomen na uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). Vanaf de ondertekening van de bestuursovereenkomst is er gewerkt aan de voorbereiding tot aan realisatie. In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen konden burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig- aanleiding konden geven tot aanpassing van het plan.	Nee
12	16	Waarom moest al bij voorbaat in de Samenwerkingsovereenkomst HOV in 't Gooi Artikel 4. 4.1 Partijen worden opgenomen . Dit artikel vrijwaart alleen de Stuurgroep van het moeten beargumenteren van haar besluiten De betreffende gemeenteraden moeten nog steeds openbaarheid geven van alle besluiten en argumenteringen. Bij wijze van spreken kon mevrouw Post het hele debat van de raad in Hilversum thuis op haar tv en volgen. Toch heeft volgens mij dit artikel een cruciale rol gespeeld toen, na de zoveelste afwijzing van de Hilversumse raad, wethouder Voorink op de proppen kwam met de noodzaak de weg te verleggen wegens het Larens beleid en met de enige argumentatie van 'voortschrijdend inzicht'. Hij wist zodoende de verlegde weg door te drukken De argumentatie van de door gedelegeerde Post en de wethouders van Laren en Hilversum (allen WD) gesloten deal is voor allen nog een raadsel. (Ik heb daarover een Wob verzoek ingediend) Des te opvallender is het dan ook dat wanneer het de Stuurgroep wel uitkomt, mevrouw Post zich vrij voelt geheime informatie naar buiten te brengen en de Stuurgroep lekt blijkbaar ook vrijelijk informatie naar de VVD fractie van Huizen.	Uw vraag heeft geen betrekking op het PIP. In de samenwerkingovereenkomst hebben de partijen afgesproken het project te realiseren. Bij dergelijke overeenkomsten is het gebruikelijk om een artikel op te nemen waarin de taken en verantwoordelijkheden van de verschillende partijen benoemd worden.	Nee
12	17	Verder is het tracé na het voeren van de verplichte inspraakrondes meteen als vastliggend en onbespreekbaar verklaard, zodat daar niet meer aan getornd kon worden. Het zal wel toeval zijn, maar volgens mij heeft in de digitale versie van de bestuursovereenkomst in bijlage F01.01.38 tot F01.01.43 met de verlegde WOAH van het begin af aan en de gehele periode op het net gestaan. Het zal wel een vooruitziende blik zijn geweest-	Zie onze beantwoording onder 12.15 ten aanzien van de inspraakprocedure. U geeft verder aan dat de bestuursovereenkomst al langer online beschikbaar was. De bestuursovereenkomst is inderdaad vanaf begin 2014 te vinden op www.hovgooi.nl. De gemeenten Huizen, Hilversum, Laren en Eemnes en de provincie Noord-Holland hebben deze overeenkomst namelijk op 17 januari 2014 ondertekend. Het besluit om de weg te verleggen is eind 2014/ begin 2015 genomen door de gemeenteraden van HIlversum, Eemnes en Laren, te samen met het vaststellen van de inrichtingsvisie voor het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
12	18	Ik wil hierna de rol van de ontwerper van het Annes Hoeve project Slobbers en Jansen bespreken. Vooral in de discussie over de verlegde weg valt op dat meneer Bout tot 3 maat toe het wandelgedeelte naar eigen believen weet op te rekken om maar te kunnen voldoen aan de wensen van een aantal Hilversumse raadsleden. Maar echt bont maakt hij het bij de laatste inspraakronde waar hij de door de Stuurgroep geprefereerde verlegde weg wel heel romantisch weergeeft als een volkomen uit proportie getekend fietspad vrolijk langs bomen laat kronkelen, terwijl hij donders goed wist dat om een kaarsrechte zandbak van 25 meter ging waarin de weg en fietspad waren gepland. Tevens geeft hij bij de gewraakte bestaande WOAH bescheiden afrasteringen langs de weg de grootte van Chinese muren. OK ik weet dat deze schetsen niet als maatgevend mogen worden beschouwd, maar om daar dan gewoon misbruik van te maken riekt naar misleiding en overschrijdt de fatsoensnormen. Toen deze 'truc' niet succesvol bleek greep de Stuurgroep alsnog in op de al eerder benoemde manier. Ook over de gebruikte onderzoeken zijn toch wel de nodige bedenkingen aan te brengen.	U doelt waarschijnlijk op de inrichtingsvisie voor het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve, opgesteld door Bosch Slabbers Landschapsarchitecten. De visie geeft weer waar de verlegde Weg over Anna's Hoeve komt te liggen en hoe de weg er uit komt te zien. De inrichtingsvisie is te vinden op https://www.noord-holland.nl/web/Projecten/HOV-in-t-Gooi/Trace-1/Hilversum-1/Consultatiebijeenkomsten-Inrichtingsvisie-natuur-en-recreatiegebied-Annas-Hoeve.htm. De visie geeft een globaal beeld en is geen uitgewerkt ontwerp. In het kader van het ontwerp PIP is het ontwerp voor de verlegde Weg over Anna's Hoeve uitgewerkt qua exacte maatvoering en wegprofiel. Wij zijn niet van mening dat er sprake is van misleiding.	Nee
12	19	Bij vele leeft toch de gedachte dat de betaler bepaalt. Het Alterra rapport heeft al voor de nodigde commotie gezorgd, waarbij het bezoekersaantal van Annes Hoeve en het gebruik van de weg wel heel onwaarschijnlijk uitvielen. Bij de Second Opinion heeft de schrijver niet een s de moeite genomen het gebied te bezoeken en het bezoekers aantal werd gewoon uit de duim gezogen. Tevens werd zijn betoog grotendeels onderbouwd met Alterra-rapporten onderbouwd, daarbij wel Alterra 2097 (Recreatief medegebruik van ecoducten) buiten beschouwing latend.	De bezoekersaantallen zijn voorspeld met behulp van het recreatiemodel MASOOR. Met dit model zijn de recreantenstromen in het gebied geschat, waarbij rekening is gehouden met de inwoneraantallen en de leeftijdsopbouw in de omliggende woonwijken, de benutting van de verschillende recreatieve startpunten (o.a. parkeerplaatsen), de padenstructuur in het gebied en het (wandel)gedrag van de (gemiddelde) recreant. In de modelberekeningen is ook rekening gehouden met de geplande woningbouw rondom Anna's Hoeve. De uitkomsten van de modelberekeningen zijn getoetst aan actuele tellingen van bezoekers. Wanneer deze teveel afweken zijn modelberekekingen opnieuw uitgevoerd met aangepaste parameters net zolang totdat modeluitkomsten en tellingen dicht genoeg bijelkaar lagen. Dit is een gebruikelijke methodiek. In de 'second opinion' is gekeken of de voorspelde bezoekersaantallen realistisch zijn. Hierin is geconcludeerd dat dit het geval is. De uitkomsten van het recreatiemodel MANSOOR lijken valide. Wij zijn van mening dat de annames aannemelijk zijn. Het toevoegen van actuele telgegevens versterkt het model.	Nee
12	20	Ook op de overige onderzoeken valt nog het nodige af te dingen. De bedoeling lijkt niet zozeer bedoelt om een objectief beeld te geven van de nieuwe situatie of de ernst van de ontstane schade aan natuur. De rapporten zijn veel meer gericht de provincie te wijzen op de mogelijkheid van ontheffingen en mitigatie om zo het project mogelijk te maken. Het vermeldt dan wel dat het onvermijdelijk is dat de aanleg van de verlegde WOAH, het ecoduct en de HOV leiden tot enige (een vreemd synoniem voor kaalslag) aantasting van waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische structuren in Annes Hoeve en directe omgeving. Maar de eindconclusie is dan toch; Gelet op het bovenstaande (lijst in het originele document) zijn er geen (milieu)aspecten die de aanleg van de HOV-verbinding in de weg staan. Het inpassingsplan is derhalve in dat opzicht uitvoerbaar. Een uitspraak als deze valt alleen zo uitteleggen: De gezonde patiënt zal na het volkomen onnodige afzetten van beide benen met behulp van een stel passende protheses weer uitstekend kunnen lopen.	Wij zijn ons ervan bewust dat de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve impact heeft op het landschap en de natuur. Wij hebben laten onderzoeken wat de consequenties zijn voor landschap en natuur. De onderzoeken bij het PIP zijn uitgevoerd door een extern, ter zake kundig bureau. Zij hebben objectief in beeld gebracht wat de effecten zijn van de aanleg van het project HOV in 't Gooi. Alle uitgevoerde onderzoeken zijn door ons conform de hiervoor geldende wet- en regelgeving uitgevoerd. Waar nodig worden mitigerende en compenserende maatregelen uitgevoerd. Op de flyover wordt bijvoorbeeld een scherm aangebracht om licht- en geluidsverstoring tegen te gaan.	Nee
12	21	Overduidelijk maakt deze conclusie duidelijk dat deze verplichte onderzoeken niet zozeer zijn bedoeld om een objectief beeld te geven maar veeleer probeert om aan te tonen dat de klant (de provincie) terecht zijn plan kan uitvoeren en daarbij volop probeert problemen te bagatelliseren. Verder wordt ook zonder enige schroom volop gespeculeerd bijvoorbeeld ; De verwachting is dat deze ontheffing verleend kan worden.	De onderzoeken bij het PIP zijn uitgevoerd door een extern, ter zake kundig bureau. Zij hebben objectief in beeld gebracht wat de effecten zijn van de aanleg van het project HOV in 't Gooi.	Nee
12	22	Tenslotte wilde ik ook de opstelling van de ambtenaren uit Haarlem belichten, die ook niet uitblonken in bereidheid tot samenwerking of behoefte om te overleggen Was de opstelling van gedeputeerde Post al een van onvermurwbaarheid en een totale afwijzing van dialoog of luisteren naar alternatieven. Een Haarlemse ambtenaar spande toch wel de kroon. Na het tekenen van de bestuursovereenkomst kwam deze man uitleggen wat de stand van zaken was. Deze hooghartige ambtenaar bestond het de raad van Hilversum te schofferen door, na de vraag of de raad bij het overleg in het PIP zou worden betrokken, de raad cynisch en neerbuigend mee te delen dat na het tekenen van de overeenkomst de raad geen enkele zeggenschap meer had in de besluitvoering, maar dat ze hun visies en aanbevelingen altijd nog konden doen in een zienswijze, maar verder maar moesten afwachten wat daarmede zou gebeuren. Conclusie. Volgens mij denkt de provincie, met een misplaats superioriteitgevoel, uit haar Haarlemse ivoren toren haar plan te kunnen verordonneren, zonder zich te verwaardigen een echte en open discussie met haar burgers aan te gaan. De provincie laat duidelijk merken dat de mening van burgers en gemeenteraden al bij voorbaat worden beschouwd als inferieur en niet ter zake doende.	Zie onze beantwoording onder 12.15..	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
12	23	Voor de goede orde verklaar ik hierbij dat ik me voorbehoud alle door mij geleden materiële als ook immateriële schade als gevolg van de uitvoering van uw ontwerp op u te verhalen .	Het staat u vrij om schade te claimen. Afhankelijk van de aard van de schade zal een eventuele schadeclaim door de provincie of anderen worden afgehandeld. Bij de afhandeling wordt o.a. gekeken naar de oorzaak van de schade en deze is bepalend in het wel of niet toekennen van een tegemoetkoming in de schade. Informatie hierover is te zijner tijd te vinden op www.hovgooi.nl.	Nee
13	1	(handgeschreven)	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het besluit de Weg over Anna's Hoeve te verleggen betreft, zoals u wellicht bekend is, niet het PIP, maar de besluitvorming door de betrokken gemeenten. Begin 2015 heeft de Hilversumse gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Het project maakt daarnaast de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen 't Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen. Daar waar de natuur wordt aangetast worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor het mitigatieplan (bijlage 6 van het PIP) en het compensatieplan bomen en natuur (bijlage 16 van het PIP). HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Wat betreft de natuurcompensatie wordt voldaan aan de daarvoor geldende regels ten aanzien van het Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen: EHS). De basis voor het inpassingsplan is de saldobenadering conform art 19 lid 3 onderdeel b van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Het project HOV in 't Gooi omvat diverse maatregelen die alles bij elkaar een netto verbetering vormen voor het NNN. Er vindt een netto oppervlaktewinst NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. Zie voor meer details ten aanzien van het NNN hoofdstuk 5 uit het rapport Ecologische Effectbepaling (bijlage 5 van het PIP) en paragraaf 4.5 in de Plantoelichting. Dat de natuurgerichte maatregelen worden uitgevoerd, is geborgd in het compensatieplan bomen en natuur (zie bijlage 16 van het PIP). In hoofdstuk 3 van het compensatieplan wordt vanuit de regelgeving ten aanzien van het NNN – zoals opgenomen in de PRV en de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland – beschreven hoe de compensatie zal plaatsvinden.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
13	2	(handgeschreven) + bijlage (verslag van inspraak tijdens cie. M&W dd 20 jan): Martin Triebeis, voorzitter Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve, 800 leden, bestaat 30 jaar, heeft z'n wortels in Hilversum-Oost, richt zich op het natuurgebied bij ons voor de deur; Anna's Hoeve e.o. Actief met vrijwilligerswerk in het gebied. Actief met tegenwicht bieden aan verstedelijkingsdruk op het natuurgebied. Die is vanuit verschillende factoren al groot, nu komt ook de HOV er nog bij; een extra asfaltbaan die ondanks alle maatregelen verstoring geeft van landschap, natuur en recreatie in de natuurgebieden. Die natuurgebieden worden tegen verstedelijking beschermd door het EHS-regime "nee tenzij". Tenzij er geen alternatief is. Nood breekt wet. Dat alternatief is er echter wel. We hebben het de Zuidboog genoemd, zouden het ook de groene boog kunnen noemen, een groene HOV. Vreemd genoeg is dit alternatief nooit onderzocht, terwijl het eigenlijk alleen maar voordelen heeft: De natuurgebieden en ecologische hoofdstructuur worden geheel ontzien De cruciale faunapassages Heuvelrug-Gooi worden niet verstoord De Zuidboog is aanmerkelijk goedkoper vanwege ontbreken dure kunstwerken Het ziekenhuis/zorgpark wordt aanmerkelijk beter bediend in volledige frequentie Arena-oost (op loopafsUnd) wordt beter bediend in volledige frequentie Overstapprobleem halte Van Linschotenlaan bij Zuidboog niet aan de orde. Passagiers station > ziekenhuis wordt snelle route geboden Rijtijd naar ziekenhuis sneller, naar station nauwelijks langer Betrouwbaarheid gelijkwaardig, Zuidboog kan als busbaan uitgevoerd De provincie is nu doende met haar plannen "Raad van State-proof te maken. Dat zijn ze niet zonder serieus onderzoek naar dit alternatief. Maar bovenal; het groene Zuidboog alternatief verdient het om serieus en met een positieve insteek onderzocht te worden.	Er zijn in 2010 onderzoeken naar verschillende tracévarianten gedaan. Het door u genoemde altermatief Tergooiboog/Zuidboog gaat over de Soestdijkerstraatweg. Ook het tracé langs de Soestdijkerstraatweg is meegenomen. Uit onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein. Dit zorgt voor een lagere exploitatie- en vervoerswaarde dan het voorkeurstracé. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Het besluit over het huidige trace is in juli 2012 door Provinciale Staten genomen. In het onderzoek Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 van het PIP) komt naar voren dat, over de gehele dag genomen, 55% van de reizigers station Hilversum als bestemming heeft en 40% als eindbestemming Arenapark/Sportpark heeft. In de HOV-plannen is voorzien dat bussen van de verbinding Almere – Hilversum en enkele spitsbussen tussen Huizen en Hilversum ter hoogte van het ziekenhuis de HOV baan verlaten en een aftakking gebruiken om via de ingang van het ziekenhuis (halte Tergooi) naar het Arenapark te rijden. In het PIP is deze aftakking niet opgenomen, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in ´t Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark/Sportpark. Daarmee beschikken reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes via lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/ toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark.	Nee
15	1	HOV garandeert mij geen betere verbinding met Huizen, ik zal er als reiziger op achteruit gaan. a) Bus 320 voldoet in alle opzichten in mijn behoefte aan goede verbinding met Huizen, ik heb geen behoefte aan HOV. Er gaan bij de komst van HOV veel haltes geschrapt worden, mijn reistijd zal dus langer worden omdat ik verder zal moeten lopen van de halte naar mijn uiteindelijke bestemming. Van deur tot deur ga ik er dus niet op vooruit ,En ik niet alleen, maar met mij vele mensen (lees: scholieren en bejaarden) die van openbaar vervoer afhankelijk zijn. b) Ook wordt het HOV duurder voor de reiziger, over het algemeen zijn scholieren en vaak ook bejaarden helaas niet gezegend met een riant inkomen...	Ten aanzien van punt a: Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen dat Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen ook niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdrukte in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Ten aanzien van punt b: De reiziger betaalt per kilometer. De concessieverlener (vervoerder bepaalt per jaar wat het kilometertarief is. Als de reis in kilometers niet langer wordt, zal de reiziger ook niet meer gaan betalen. Het kan natuurlijk zijn dat individuele reizigers duurder uit zijn, doordat er minder haltes in het HOV zullen zijn dan nu het geval is. Maar dan praten we over centen en niet over euro's per rit. Overigens heeft deze zelfde discussie gewoed toen de Zuidtangent in 2001 ging rijden. Reizigers dachten dat een "luxere" busverbinding automatisch duurder zou zijn.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	2	Sowieso is het heel erg de vraag of HOV rendabel zal blijken te zijn. Over de exploitatie is nog veel onbekend.	De uiteindelijke exploitatiekosten en opbrengsten van de buslijnen die over de busbaan gaan rijden zijn in deze fase niet gedetailleerd te berekenen. Te zijner tijd verrekent de provincie met de vervoerder op basis van Dienstregelingsuren (DRU, lees:exploitatiekosten). Op basis van een inschatting van de toekomstige DRU's en reizigerkilomers (lees:exploitatieopbrengsten) is in bijlage 1 een indexcijfer van 1,02 berekend als indicator voor de verandering van de kostendekkingsgraad. De kostendekkingsgraad geeft de mate aan waarin de exploitatiekosten worden gedekt door de vervoersopbrengsten. Het indexcijfer 1,02 betekent dat de verwachting is dat de verhouding reizigerskilomers/DRU zal stijgen met 2%. Per saldo zal de exploitatie van de bus dus gunstiger worden. Een meer gedetailleerde berekening kan pas gemaakt worden als een compleet dienstregelingvoorstel voor de toekomstige situatie na realisatie HOV-plannen door de vervoerder is gemaakt. (NB exploitatie ook bij 11.27)	Nee
15	3	Aantasting leefklimaat Het leefklimaat van aanwonenden langs het tracé aan het Wandelpad en de Oosterengweg zal ernstig worden aangetast. Ik zal mij beperken tot het Wandelpad. Helaas zal het HOV milieutechnisch niet erg hoogwaardig zijn: 8 keer per uur een dieselbus voor de deur is niet erg goed voor het milieu. Ik vrees heel veel geluidsoverlast en heel veel uitstoot van fijnstof	We hebben het onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. De luchtkwaliteit voldoet aan de geldende normen ten aanzien van luchtkwaliteit.	Nee
15	4	Aantasting leefklimaat Het leefklimaat van aanwonenden langs het tracé aan het Wandelpad en de Oosterengweg zal ernstig worden aangetast. Ik zal mij beperken tot het Wandelpad. Helaas zal het HOV milieutechnisch niet erg hoogwaardig zijn: 8 keer per uur een dieselbus voor de deur is niet erg goed voor het milieu. Ik vrees heel veel geluidsoverlast en heel veel uitstoot van fijnstof	Wij hebben de geluidbelasting tengevolge van HOV in 't Gooi onderzocht. De resultaten daarvan vindt u in het akoestisch onderzoek (bijlage 3 van het PIP). Ter hoogte van de woningen aan het Wandelpad blijken er geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden plaats te vinden. Er kan daarom niet gesproken worden van aantasting van het leefklimaat ten gevolge van de geluidbelasting van HOV in 't Gooi. Met betrekking tot uw zorgen ten aanzien van dieseluitstoot kunnen we het volgende melden. De provincie Noord-Holland wil een verdere verduurzaming van het openbaar vervoer realiseren. De provincie schrijft de vervoerder ('concessiehouder') daarom eisen voor ten aanzien van de uitstoot van schadelijke stoffen. In de toekomstige concessie zullen de bussen aan strengere eisen moeten voldoen wat betreft uitstoot van schadelijke stoffen. Het streven is gericht op 'zero emissie'. De huidige concessie loopt tot medio 2019, met de mogelijkheid tot verlenging tot medio 2021. Dit betekent dat het aannemelijk is dat de bussen die over de vrije busbaan gaan rijden een lagere uitstoot van schadelijke stoffen zullen hebben dan de huidige bussen.	Nee
15	5	Verrailbaarheid van het tracé is met de jaren met stille trom vertrokken. Was dat in het begin nog een reden voor raadsleden van de gemeenteraad van Hilversum om voor het tracé te stemmen, inmiddels wordt hier niet meer over gesproken. Graag hoor ik of verrailbaarheid nog een optie is . En zo nee waarom dit van de agenda is verdwenen (dan zou dit wat mij betreft vallen onder bezwaar met betrekking tot zorgvuldigheidsbeginsel).	In zijn algemeenheid wordt verrailing pas overwogen bij meer dan 15.000 reizigers per dag. In het rapport "Besluitvorming voorkeurstracé - uitkomsten nader onderzoek 2010" d.d. september 2010 van de Stuurgroep HOV in 't Gooi is geconcludeerd dat de vervoerwaarde (aantal reizigers per dag) vooralsnog onvoldoende is voor verrailing (p.45). De optie van verrailling is dus niet met stille trom vertrokken maar gelet op de vervoerprognoses (voorlopig) niet aan de orde. Er wordt in de bouwtekeningen rekening gehouden met vertrambaarheid in de toekomst. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. De situatie bij het station en het Wandelpad zal in de toekomst aangepast moeten worden indien besloten wordt het traject te verrailen. Verrailing is daar niet onmogelijk, maar er zijn dan aanpassingen nodig (en investeringen) aan o.a. de Beatrixtunnel.	Nee
15	6	Daarnaast: volgens de onderbouwing voldoet alles aan de verschillende normen, maar waarom moet dan de geluidsnorm voor een aantal woningen naar omhoog worden bijgesteld?	Er is geen sprake van het bijstellen van geluidsnormen. De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden en maximaal toelaatbare grenswaarden. Overal binnen het plangebied wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarden. Op sommige locaties wordt de voorkeursgrenwaarde overschreden. Voor die locaties zijn hogere waarden vastgesteld en worden maatregelen getroffen. Ter hoogte van de woningen aan het Wandelpad vinden geen overschrijdingen plaats van de voorkeursgrenswaarden.	Nee
15	7	Ook is er aantasting van het woongenot wat betreft het uitzicht en lichtvervuiling vanwege verlichting van de busbaan. Verlagen van de busbaan op het tracé tussen de sporen zou een oplossing kunnen zijn, maar ondanks de duidelijke wens van bewoners (op inspraakavonden) is hier nooit op in gegaan.	Om de busbaan verdiept te kunnen aanleggen zouden de (vele) kabels en leidingen van het onderstation en de relaishuizen van ProRail die ter plaatse aanwezig zijn, moeten worden omgelegd. Dit zou een erg kostbare zaak worden. Daarnaast is ook het verdiept aanleggen van de busbaan zelf een uitermate kostbare aangelegenheid. Het projectbudget is ontoereikend om deze maatregelen te financieren. De busbaan wordt vanaf het Wandelpad aan het zicht onttrokken door het plaatsen van een 2,5 m hoog hekwerk langs de busbaan, zie de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum ('Beeldkwaliteitsplan' op www.hovgooi.nl). Langs het Wandelpad is een hekwerk voorzien met een groene en bloemrijke begroeïng waarmee de busbaan zoveel mogelijk uit het zicht van de woningen aan het Wandelpad wordt onttrokken. De busbaan wordt niet verlicht. De verlichting in de omgeving zal niet anders zijn dan de verlichting zoals die nu ook op de openbare weg aanwezig is.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	8	Dat roept de vraag op of er geld is gereserveerd voor planschade. Gezien de overschrijding van het budget, [nu al!) met meer dan 6 miljoen euro moeten we vrezen dat daar geen budget voor is.	In hoofdstuk 6 van de toelichting bij het PIP is de economische uitvoerbaarheid van het plan aangegeven. Tevens is hier aangegeven dat er reserveringen zijn gemaakt voor planschade.	Nee
15	9	Op de impressies van de projectgroep HOV van de provincie Noord Holland is niet duidelijk te zien wat er aan compensatie qua groenvoorziening komt. Te vrezen valt dat dat een sluitpost is in een project dat nu al in financiële zorgen zit.	Naast de mitigerende en compenserende maatregelen wordt er extra geïnvesteerd in de inpassing in stedelijk gebied. Ter plaatse van het Wandelpad is een barriere van ca. 2,5 m voorzien in de vorm van een hekwerk met een groene en bloemrijke begroeïng waarmee de busbaan zoveel mogelijk uit het zicht van de woningen aan het Wandelpad wordt onttrokken. Dichter naar het station zijn ook enkele (nieuwe) bomen voorzien; een en ander zal worden uitgewerkt in overleg met de gemeente. Overigens is de ruimtelijke inpassing van het project uitgewerkt in het Beeldkwaliteitsplan en de 3D visualisatie, in te zien op www.hovgooi.nl.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	10	Ik maak ook bezwaar op basis van het zorgvuldigheidsbeginsel. (art. 3:2 Awb): De overheid moet een besluit zorgvuldig voorbereiden en nemen, dat wil zeggen: correcte behandeling van de burger, zorgvuldig onderzoek naar de feiten en belangen, procedure goed volgen en deugdelijke besluitvorming plegen. Dat is mijns inziens niet gebeurd. De burger is niet correct behandeld: a] De communicatie was onvoldoende: Wat betreft informatie over inpassing van het tracé langs het Wandelpad en in het stationsgebied aangrenzende aan de Vituswijk hebben aanwonenden informatie gekregen door middel van onduidelijke foto -impressies die niet weergeven hoe de situatie daar ter plaatse werkelijk is. Zij kunnen zich daardoor geen goed beeld vormen voor de gevolgen van hun leefomgeving. Enkele voorbeelden: - Het hoogte verschil in het wegdek in de Wilhelminastraat langs de Entrada woontorens is niet zichtbaar op de impressies. Dit hoogte verschil tussen torens en kantoren (Teleacgebouw) en huidig wegdek inclusief parkeerplaatsen is zeker 1 meter. Dat zal gelijk geschakeld moeten worden. Wat betreft de onderliggende parkeergarage van het Entrada gebouw zal dat zeker problemen geven: het dak van de garage kan, zo bleek 2 jaar geleden, ophoging van de weg niet aan. Wat zal het gevolg zijn voor uiterlijk van de inpassing bij het station, wat zullen de extra kosten zijn? - Het hekwerk langs het Wandelpad (nummer 34-40) zal wellicht 2 keer zo hoog worden in de uiteindelijke situatie. Op de impressie lijkt het alsof het hekwerk net zo hoog is als bij de huidige situatie. Goede informatie daarover is van belang voor de bewoners aldaar: op basis van de huidige aangeleverde impressie kunnen zij niet vermoeden dat ze tegen een twee keer zo hoog hek aan gaan kijken (hetgeen betekent: minder licht en lucht en uitzicht). b) Bewoners voelen zich niet serieus genomen: Er was sprake van een wisseling van project managers/leiders. Deze wisseling heeft er voor gezorgd dat bewoners geen adequate antwoorden kregen op hun vragen. Vaak moesten zij daar ook herhaaldelijk om vragen. Het lijkt erop dat de projectleiders niet goed op de hoogte zijn van de situatie in het gebied langs het tracé. Dit is ook het geval bij voorlichter Crommelin die niet op de hoogte is van toestand langs het Wandelpad. Hij heeft het op de voorlichtingsbijeenkomst van 13 januari 2016 over oude kastanjes die in de straat staan, deze zijn echter al geruime tijd gerooid. Een week voor het indienen van een zienswijze een voorlichtingsavond houden is rijkelijk laat. Alhoewel het plan netjes binnen de termijn is aangekondigd in de krant geeft het geen pas 2 weken voor de einddatum voor het indienen van een zienswijze een voorlichtingsavond te houden. Ook zo'n avond bevat voor de burger informatie die zij moeten kunnen mee nemen in de zienswijze juist omdat het dossier zo ingewikkeld, veel omvattend en ingrijpend is voor hun leefomgeving. Ambtenaren hebben een fikse voorsprong en zijn met meer, de burger is hierdoor sowieso in het nadeel. Ook is er geen moeite genomen de aanwonenden met een huis aan huis briefte informeren over het PIP, niet iedereen ontvangt de regionale krant en bovendien durf ik te beweren dat er in dit gebied vrij veel mensen wonen die hun weg niet heel makkelijk op het internet vinden. Er is daarnaast niets gedaan met input van burgers, ondanks inloopavonden waar aanwonenden wensen kenbaar mochten maken. Een veel voorkomende wens was het verlagen van de busbaan in het tracé langs Wandelpad (tussen de sporen, langs VSH) hier is niets mee gedaan en ook is er nooit gecommuniceerd waarom er aan deze, voor aanwonenden essentiële, wens niet kon worden tegemoet gekomen. Andere wens was de aanwezigheid van heel veel bomen en ander groen langs het tracé tussen de sporen bij Wandelpad en langs VSH. Ook hiervan is niets terug te zien. Sowieso is in de aangeleverde impressie van de inpassing bij Station en Wandelpad erg weinig groenvoorziening bedacht. Wat er wel is weergegeven is erg onduidelijk en aanwonenden kunnen zich hier geen duidelijk beeld van vormen. De angst bestaat dat groen een sluitpost wordt, aangezien er nu al problemen zijn met de begroting. 2) Van een deugdelijke besluitvorming is geen sprake. Gegevens die in de PIP gebruikt worden om te komen tot een goede besluitvorming mogen niet ouder zijn dan twee jaar. Echter, de vervoersonderzoeken zijn ouder dan 2 jaar. 1. De reizigersonderzoeken gebruikt uit het rapport" Gewijzigde voorkeursvariant HOV het Gooi" gebruiken hetzelfde reizigersonderzoek als het rapport uit 2012 dat weer is gebaseerd op een onderzoek uit 2004 van lijn 134 (van Hilversum naar Bussum). Ook zijn veel knelpunten in de oude situatie, die wellicht noopten tot een busbaan met tijdwinst, inmiddels opgelost en dus niet meer van toepassing in de besluitvorming. Dat men dit inmiddels aanvoelt wat betreft PIP HOV in het Gooi is op zijn zachtst gezegd cynisch: inmiddels is het mantra tijdwinst, waar het allemaal om begonnen is(!) vervangen door het mantra betrouwbaarheid...	Wij zijn van mening dat aan de eisen van het zorgvuldigheidsbeginsel wordt voldaan. HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat niet onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen konden burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig- aanleiding konden geven tot aanpassing van het plan.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	11	Ook maak ik bezwaar op basis van het motiveringsbeginsel (art. 3:46 Awb). Dat wil zeggen: De overheid moet haar besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch en begrijpelijk zijn. 1]De feiten kloppen niet: a) De gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders hebben onder andere ingestemd met HOV vanwege de belofte van de komst van een ecoduct bij Anna's Hoeve. Het ecoduct bij Anna's Hoeve is echter niet vanwege HOV aangeboden, de plannen hiervoor lagen er al en ook de financiëring was rond. Ten onrechte is dit ecoduct opgevoerd als "voordeel" bij de busbaan . Op basis van deze toezegging hebben Hüversumse raadsleden helaas voor de komst van de aan te leggen busbaan ten behoeve van Hoogwaardig Openbaar Vervoer gestemd. b] Het traject zou verrailbaar zijn, op basis van deze belofte hebben raadsleden ingestemd, het is echter onmogelijk het deel van het traject in Hilversum (bij stationsgebied) te verrailen. 2] De overheid (zijnde college Hilversum /provincie Noord Holland] heeft haar besluit niet goed en logisch kunnen motiveren: a) Vanwege de belofte van een tunnel bij Oosterengweg komt er een busbaan, niet omdat hij nodig is maar omdat Hilversum een tunnel krijgt van de provincie. Hilversum kent een groot probleem met de doorstroom van verkeer, deze tunnel zou toenmalige wethouder Erik Boog kunnen helpen met het realiseren van zijn zogenaamde integrale bereikbaarheidsplan (IBP j voor Hilversum.(gedeputeerde Post van de WD heeft in het verleden aangegeven dat er geen geld voor de tunnel komt wanneer Hilversum niet meewerkt aan HOV in het Gooi). Ik vind dat geen goede en logische motivatie voor de (betalende] burger inzake HOV. b) Nut en noodzaak van de busbaan zijn onvoldoende aangetoond want inmiddels gebaseerd op verouderde gegevens (zie bovenstaand bezwaar op basis van zorgvuldigheidsbeginsel) Van voortschrijdend inzicht is geen sprake. (Al in 2006 kwam het plan voor HOV ter sprake, dat is inmiddels 10! Jaar geleden) 3) inmiddels is de situatie na 10 jaar geheel anders. Bovendien voldoet Bus 320 in hoge mate. HOV valt daarom niet te motiveren door de overheid. Want de komst van de busbaan (HOV) voorziet juist niet op die plekken waar openbaar vervoer nodig is, dit in tegenstelling tot bus 320 (ziekenhuis, ROC) Veel situaties zijn inmiddels verbeterd waardoor tijdwinst geen onderwerp meer is. Doordat andere bussen worden opgeheven verdwijnt de fijnmazigheid dat is nadelig voor HOV namelijk: HOV mag dan misschien betrouwbaar zijn (dat wil zeggen op een vaststaand aantal keren per uur rijden) maar een grote groep mensen [scholieren, ouderen] zal niet naar behoren bediend gaan worden omdat haltes zullen verdwijnen en mensen verder moeten lopen dan wel moeten overstappen (bezoekers ROC, ziekenhuis Tergooi)	Wij zijn van mening dat het besluit in alle opzichten voldoet aan een deugdelijke motivering. U stelt dat een aantal feiten niet kloppen, hieronder zullen wij aangeven dat dit onjuist gesteld is. 1. U stelt dat de Hilversumse raad niet goed is voorgelicht ten aanzien van de realisatie van het ecoduct. Het ecoduct is onderdeel van het Meerjarenprogramma Ontstippering (MJPO): dat betekent dat er gelden voor beschikbaar zijn vanuit het Rijk. Het project maakt de aanleg van het ecoduct planologisch mogelijk. Daarbij maakt het project de mitigatie van het ecoduct mogelijk. De Hilversumse raad is 16 oktober 2013 voorgesteld in te stemmen met de bestuursovereenkomst. Het ecoduct is in de bestuursovereenkomst onderdeel van de projectscope HOV. De raad heeft ingestemd met het gehele project en niet met afzonderlijke losse onderdelen. U stelt verder ten onrechte dat het trace niet verraild kan worden. Uitgangspunt voor het ontwerp van de HOV-baan is namelijk wel degelijk een toekomstige verrailbaarheid. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. De situatie bij het station en het Wandelpad zullen in de toekomst inderdaad aangepast moeten worden indien besloten wordt het traject te verrailen. Verrailing is daar niet onmogelijk, maar er zijn dan aanpassingen nodig (en investeringen) aan o.a. de Beatrixtunnel. 2 U stelt dat er een busbaan komt vanwege de belofte aan de raad van een onderdoorgang bij de Oosterengweg. De onderdoorgang Oosterengweg is ook noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zou het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat automobilisten dan niet alleen moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een onderdoorgang borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoorkruising meer nodig is. 3. U stelt dat de situatie veranderd is en bus 320 voldoet. Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen dat Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen ook niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdrukte in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	12	De burger is niet correct behandeld:a]De communicatie was onvoldoende: Wat betreft informatie over inpassing van het tracé langs het Wandelpad en in het stationsgebied aangrenzende aan de Vituswijk hebben aanwonenden informatie gekregen door middel van onduidelijke foto -impressies die niet weergeven hoe de situatie daar ter plaatse werkelijk is. Zij kunnen zich daardoor geen goed beeld vormen voor de gevolgen van hun leefomgeving. Enkele voorbeelden: -Het hoogte verschil in het wegdek in de Wilhelminastraat langs de Entrada woontorens is niet zichtbaar op de impressies. Dit hoogte verschil tussen torens en kantoren [Teleacgebouw) en huidig wegdek inclusief parkeerplaatsen is zeker 1 meter. Dat zal gelijk geschakeld moeten worden. Wat betreft de onderliggende parkeer garage van het Entrada gebouw zal dat zeker problemen geven: het dak van de garage kan, zo bleek 2 jaar geleden, ophoging van de weg niet aan. Wat zal het gevolg zijn voor uiterlijk van de inpassing bij het station, wat zullen de extra kosten zijn? -Het hekwerk langs het Wandelpad (nummer 34-40) zal wellicht 2 keer zo hoog worden in de uiteindelijke situatie. Op de impressie lijkt het alsof het hekwerk net zo hoog is als bij de huidige situatie. Goede informatie daarover is van belang voor de bewoners aldaar: op basis van de huidige aangeleverde impressie kunnen zij niet vermoeden dat ze tegen een twee keer zo hoog hek aan gaan kijken (hetgeen betekent: minder licht en lucht en uitzicht).	In het ontwerpproces van het project HOV in 't Gooi is veel aandacht geweest voor de ruimtelijke inpassing van de busbaan, waarbij tevens rekening is gehouden met de aanwezige hoogteverschillen. Zoals ook is aangegeven in de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, in te zien op www.hovgooi.nl) zal het vlak tussen het kantoorgebouw van Teleac en de woongebouwen van Entrada (dat aflopend is in de huidige situatie) worden rechtgetrokken, waardoor de veiligheid en het comfort van de busbaan aanzienlijk verbeteren. Door deze wijziging in het profiel sluit de Wilhelminastraat in hoogte aan op het dek tussen de gebouwen van Entrada. Dit maakt de ruimte visueel en functioneel ruimer. Langs het wandelpad is een hekwerk voorzien met een groene en bloemrijke begroeiing waarmee de busbaan zoveel mogelijk aan het zicht van de woningen aan het Wandelpad wordt onttrokken. De hoogte van dit hekwerk (2,5 m, gemeten vanaf maaiveld) ligt vast en is aangegeven in de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan), dat een bindend onderdeel vormt van het contract.	Nee
15	13	Wat betreft de onderliggende parkeer garage van het Entrada gebouw zal dat zeker problemen geven: het dak van de garage kan, zo bleek 2 jaar geleden, ophoging van de weg niet aan. Wat zal het gevolg zijn voor uiterlijk van de inpassing bij het station, wat zullen de extra kosten zijn?	De effecten die de aanleg van de HOV busbaan heeft op de constructie van de parkeergarage worden momenteel door het project inzichtelijk gemaakt. Wanneer dit rapport gereed is, wordt het gedeeld met de eigenaar van de parkeergarage. De uiteindelijke inrichting ter plaatse zal afhankelijk zijn van wat rekenkundig mogelijk is.	Nee
15	14	b)Bewoners voelen zich niet serieus genomen Er was sprake van een wisseling van project managers/leiders. Deze wisseling heeft er voor gezorgd dat bewoners geen adequate antwoorden kregen op hun vragen. Vaak moesten zij daar ook herhaaldelijk om vragen. Het lijkt erop dat de projectleiders niet goed op de hoogte zijn van de situatie in het gebied langs het tracé. Dit is ook het geval bij voorlichter Crommelin die niet op de hoogte is van toestand langs het Wandelpad . Hij heeft het op de voorlichtingsbijeenkomst van 13 januari 2016 over oude kastanjes die in de straat staan, deze zijn echter al geruime tijd gerooid.	We hechten er veel belang bij dat de omgeving betrokken is bij het project. Het project HOV in 't Gooi kent een lange looptijd en vraagt om verschillende expertises, waardoor personele wijzigingen in de organisatie optreden. Dat wil echter niet zeggen dat de projectleden niet op de hoogte zijn van de situatie in het gebied langs het trace. Momenteel zijn we in gespek met de voorzitter van uw wijk om ervoor te zorgen dat u en uw medebewoners van de informatie worden voorzien.	Nee
15	15	Een week voor het indienen van een zienswijze een voorlichtingsavond houden is rijkelijk laat. Alhoewel het plan netjes binnen de termijn is aangekondigd in de krant geeft het geen pas 2 weken voor de einddatum voor het indienen van een zienswijze een voorlichtingsavond te houden. Ook zo'n avond bevat voor de burger informatie die zij moeten kunnen mee nemen in de zienswijze juist omdat het dossier zo ingewikkeld, veel omvattend en ingrijpend is voor hun leefomgeving. Ambtenaren hebben een fikse voorsprong en zijn met meer, de burger is hierdoor sowieso in het nadeel. Ook is er geen moeite genomen de aanwonenden met een huis aan huis briefte informeren over het PIP, niet iedereen ontvangt de regionale krant en bovendien durf ik te beweren dat er in dit gebied vrij veel mensen wonen die hun weg niet heel makkelijk op het internet vinden.	De periode van ter inzage legging heeft plaatsgevonden vanaf 11 december 2015 tot en met 21 januari 2016. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. De kerstvakantie viel precies in de ter inzage periode. Om belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren zijn we voorafgaand aan de ter inzage legging al gestart met extra communicatie, zoals een persbericht op 1 december, aankondigingen in de huis-aan-huisbladen, nieuwsberichten op de websites van het project en de deelnemende gemeenten, een extra digitale nieuwsbrief vanuit het project, twitter berichten, persgesprekken met bestuurders en extra inloopspreekuren op het projectbureau. Na de feestdagen zijn er twee inloopavonden georganiseerd op donderdag 7 januari en woensdag 13 februari, waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan.	Nee
15	16	Er is daarnaast niets gedaan met input van burgers, ondanks inloop avonden waar aanwonenden wensen kenbaar mochten maken. Een veel voorkomende wens was het verlagen van de busbaan in het tracé langs Wandelpad (tussen de sporen, langs VSH) hier is niets mee gedaan en ook is er nooit gecommuniceerd waarom er aan deze, voor aanwonenden essentiële, wens niet kon worden tegemoet gekomen. Andere wens was de aanwezigheid van heel veel bomen en ander groen langs het tracé tussen de sporen bij Wandelpad en langs VSH. Ook hiervan is niets terug te zien. Sowieso is in de aangeleverde impressie van de inpassing bij Station en Wandelpad erg weinig groenvoorziening bedacht. Wat er wel is weergegeven is erg onduidelijk en aanwonenden kunnen zich hier geen duidelijk beeld van vormen.	De input van de bewoners (rondom het Wandelpad) is meegenomen in het verder uitwerken van het trace. Het verdiept aanleggen van de busbaan is helaas financieel niet haalbaar. In de komende fase gaan we graag met bewoners in gesprek over het aanbrengen van bomen en andere groenvoorziening langs het tracé tussen de sporen bij Wandelpad en langs VSH.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	17	2) Van een deugdelijke besluitvorming is geen sprake. Gegevens die in de PIP gebruikt worden om te komen tot een goede besluitvorming mogen niet ouder zijn dan twee jaar. Echter, de vervoersonderzoeken zijn ouder dan 2 jaar 1 De reizigersonderzoeken gebruikt uit het rapport" Gewijzigde voorkeursvariant HOV het Gooi" gebruiken hetzelfde reizigersonderzoek als het rapport uit 2012 dat weer is gebaseerd op een onderzoek uit 2004 van lijn 134 (van Hilversum naar Bussum). Ook zijn veel knelpunten in de oude situatie, die wellicht noopten tot een busbaan met tijdwinst, inmiddels opgelost en dus niet meer van toepassing in de besluitvorming. Dat men dit inmiddels aanvoelt wat betreft PIP HOV in het Gooi is op zijn zachtst gezegd cynisch: inmiddels is het mantra tijdwinst, waar het allemaal om begonnen is(!) vervangen door het mantra betrouwbaarheid...	Over de houdbaarheid van gegevens en onderzoeken zegt art.3.1.1a Besluit ruimtelijke ordening: " Bij de vaststelling van een bestemmingsplan (-* zoals ook dit PIP*-) kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar." Als de overheid een besluit neemt dat gebaseerd is op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar, zijn die in principe bruikbaar en handelt een overheid niet onzorgvuldig. Er is echter niet uitgesloten dat een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit gebruik maakt van gegevens en onderzoeken die wel ouder zijn dan 2 jaar. Als een overheid dat doet, dan vereisen het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel dat nader wordt gemotiveerd waarom die gegevens nog altijd actueel zijn. Wij zijn van mening dat de gegevens die gebruikt zijn ter onderbouwing van nut en noodzaak nog altijd actueel zijn. In het rapport bijlage 1 Exploitatie en Vervoerwaarde is inderdaad 2010 als uitgangssituatie gebruikt . Maar relevant is vooral de vergelijking die in het rapport gemaakt wordt tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Naar aanleiding van uw zienswijze is aan bijlage 1 'Rapport Vervoerwaarde en exploitatie' een onderbouwing toegevoegd waarin wordt aangetoond dat de cijfers nog steeds bruikbaar zijn. Deze onderbouwing vindt u in bijlage 1 tot en met 3 van dit rapport. U geeft verder aan dat een aantal knelpunten inmiddels is opgelost. Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben we aanvullend onderzoek laten uitvoeren, te vinden als bijlage 19 bij het PIP "Nadere onderbouwing noodzaak". In het onderzoek hebben we gekeken naar de huidige rijtijden (2016) van bus 320. De bus stroomt door doorstromingsmaatregelen die Hilversum in aanloop op HOV in 't Gooi genomen heeft, in de bebouwde kom inderdaad al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden. De rijtijden zijn getoetst aan de kwaliteitscriteria van R-Net. Conclusie is dat de snelheid niet voldoet. Er blijft daarnaast ook een groot verschil bestaan tussen de reistijden in de spits en buiten de spits. In de spits komt het regelmatig voor dat verkeer op de doorgaande wegen niet doorstroomt en stil komt te staan. Dit zorgt voor terugslag op alle wegen in de omgeving en ook op de route van de bus. Hierdoor ontstaat spreiding in de reistijden van bus 320 (verschil tussen reistijd in de spits en buiten de spits). Dit is een onwenselijke situatie omdat de betrouwbaarheid van de bus daarmee lager wordt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). Op het punt van betrouwbaarheid voldoet bus 320 ook niet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de door Hilversum genomen doorstromingsmaatregelen niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdrukte in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden.	Nee
15	18	l]De feiten kloppen niet: a) De gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders hebben onder andere ingestemd met HOV vanwege de belofte van de komst van een ecoduct bij Anna's Hoeve. Het ecoduct bij Anna's Hoeve is echter niet vanwege HOV aangeboden, de plannen hiervoor lagen er al en ook de financiëring was rond. Ten onrechte is dit ecoduct opgevoerd als "voordeel" bij de busbaan . Op basis van deze toezegging hebben Hilversumse raadsleden helaas voor de komst van de aan te leggen busbaan ten behoeve van Hoogwaardig Openbaar Vervoer gestemd. b] Het traject zou verrailbaar zijn, op basis van deze belofte hebben raadsleden ingestemd, het is echter onmogelijk het deel van het traject in Hilversum (bij stationsgebied) te verrailen.	Het ecoduct over het spoor is opgenomen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) van het Rijk. ProRail heeft voor de realisatie een beschikking ontvangen van het Rijk. Met ProRail is afgesproken dat het ecoduct door project HOV in 't Gooi uitgevoerd wordt. Het maakt daarmee onderdeel uit van het project HOV in 't Gooi. Dit is ook zo opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst van het project. De Hilversumse raad heeft 16 oktober 2013 ingestemd met de samenwerkingsovereenkomst. De raad heeft ingestemd met het gehele project en niet met afzonderlijke losse onderdelen. u stelt verder dat het trace niet verraild kan worden. Uitgangspunt voor het ontwerp van de HOV-baan is wel degelijk een toekomstige verrailbaarheid. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. Op een aantal plekken langs het trace, met name bij de spoorkruizing bij het Wandelpad zullen in de toekomst maatregelen nodig zijn om het project te kunnen verrailen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
15	19	2] De overheid (zijnde college Hilversum /provincie Noord Holland] heeft haar besluit niet goed en logisch kunnen motiveren: a) Vanwege de belofte van een tunnel bij Oosterengweg komt er een busbaan, niet omdat hij nodig is maar omdat Hilversum een tunnel krijgt van de provincie. Hilversum kent een groot probleem met de doorstroom van verkeer, deze tunnel zou toenmalige wethouder Erik Boog kunnen helpen met het realiseren van zijn zogenaamde integrale bereikbaarheidsplan (IBP j voor Hilversum.(gedeputeerde Post van de WD heeft in het verleden aangegeven dat er geen geld voor de tunnel komt wanneer Hilversum niet meewerkt aan HOV in het Gooi). Ik vind dat geen goede en logische motivatie voor de (betalende] burger inzake HOV.	De onderdoorgang Oosterengweg is noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zal het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat het verkeer dan niet alleen zou moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een tunnel borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoorkruising meer nodig is. De NS heeft plannen om in de toekomst passagierstreinen spoorboekloos te laten rijden. Hierdoor verwacht de NS meer treinen op het spoor te kunnen verwerken. Dat zou betekenen dat de spoorbomen langer en vaker voor wegverkeer gesloten zouden zijn. Door het aanbrengen van de tunnel wordt dit knelpunt voor de toekomst opgelost.	Nee
15	20	b) Nut en noodzaak van de busbaan zijn onvoldoende aangetoond want inmiddels gebaseerd op verouderde gegevens (zie bovenstaand bezwaar op basis van zorgvuldigheidsbeginsel) Van voortschrijdend inzicht is geen sprake. (Al in 2006 kwam het plan voor HOV ter sprake, dat is inmiddels 10! Jaar geleden. 3) inmiddels is de situatie na 10 jaar geheel anders. Bovendien voldoet Bus 320 in hoge mate. HOV valt daarom niet te motiveren door de overheid.	Zie onze beantwoording 15.1, 15.11, en 15.17.	Nee
15	21	Want de komst van de busbaan (HOV) voorziet juist niet op die plekken waar openbaar vervoer nodig is, dit in tegenstelling tot bus 320 [ziekenhuis, ROC) Veel situaties zijn inmiddels verbeterd waardoor tijdwinst geen onderwerp meer is. Doordat andere bussen worden opgeheven verdwijnt de fijnmazigheid dat is nadelig voor HOV namelijk: HOV mag dan misschien betrouwbaar zijn (dat wil zeggen op een vaststaand aantal keren per uur rijden) maar een grote groep mensen [scholieren, ouderen] zal niet naar behoren bediend gaan worden omdat haltes zullen verdwijnen en mensen verder moeten lopen dan wel moeten overstappen (bezoekers ROC, ziekenhuis Tergooi)	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best naar voren uit dit onderzoek. In juli 2012 is, na besluitvorming door de stuurgroep en de betrokken gemeenten, het voorkeurstracé definitief vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland. In het onderzoek Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 van het PIP) komt naar voren dat, over de gehele dag genomen, 55% van de reizigers station Hilversum als bestemming heeft en 40% als eindbestemming Arenapark/Sportpark heeft. In de HOV-plannen is voorzien dat bussen van de verbinding Almere – Hilversum en enkele spitsbussen tussen Huizen en Hilversum ter hoogte van het ziekenhuis de HOV baan verlaten en een aftakking gebruiken om via de ingang van het ziekenhuis (halte Tergooi) naar het Arenapark te rijden. In het PIP is deze aftakking niet opgenomen, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in ´t Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark/Sportpark. Daarmee beschikken reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes via lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark.	Nee
16	1	In het plangebied ligt een diverse gastransportleidingen die in eigendom zijn van ons bedrijf. Verbeelding: Ligging niet correct weergegeven De ligging van de in het plangebied aanwezige gastransportleidingen zijn niet correct weergegeven (bijlage 'Verbeelding 1'). Wij verzoeken u om de ligging correct weer te geven. Samenvallen dubbelbestemming 'Leiding-Gas' met nieuwe bestemmingen Verkeer' en 'Natuur': Uit de verbeelding blijkt dat, nabij Weg over Anna's Hoeve, de nieuwe bestemmingen 'Verkeer' en 'Natuur' over de gastransportleiding zijn geprojecteerd. De bestemmingen 'Verkeer' en 'Natuur' verdraagt zich slecht met de aanwezigheid van de gastransportleiding. Tevens willen wij u erop wijzen dat een tijdelijk werkterrein niet zonder meer boven de gastransportleiding kan worden toegestaan. Wij verzoeken u om over de mogelijke consequenties van de voorgestelde ontwikkeling en eventueel te treffen maatregelen in overleg te gaan met onze tracébeheerder. Tot uit dit overleg het tegendeel blijkt, kan Gasunie niet instemmen met deze ontwikkeling binnen de belemmeringenstrook.	De ligging van de in het plangebied aanwezige gastransportleidingen zal correct worden weergegeven op de Verbeelding. Voorts is, mede naar aanleiding van de zienswijze van Gasunie, besloten het ontwerp van de weg nabij de aansluiting met de A27 aan te passen. In een ontwerpsessie waarbij u aanwezig was is gekeken naar alternatieven en inpassing. Tot slot zal in de contractstukken worden opgenomen dat de opdrachtnemer bij de inrichting van het werkterrein een schriftelijk akkoord moet hebben van Gasunie.	Ja, PIP grens is aangepast.

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
17	1	Wij hebben kennis genomen van het ontwerp-besluit inzake (het inpassingsplan voor) de hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding in het Gooi. Wij wijzen daarbij op één specifiek punt waarin naar onze mening een geheel verkeerde keuze is gemaakt. Concreet gaat het om (de aanpak van) de kruising tussen de Oosterengweg en de spoorlijn. Daar is nu (uiteraard) een spoorwegovergang. De voorziene HOV loopt aldaar parallel aan de spoorbaan en zal ter hoogte van de spoorwegovergang, de Oosterengweg kruisen. Teneinde oponthoud voor de HOV tegen te gaan is aldaar voorzien in een ondertunneling van de spoorbaan en van het HOV-tracé. Deze variant is ten eerste buitengewoon kostbaar en kosteninefectief, en is ten tweede in strijd met het algemene vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Wat het eerste betreft wijzen wij er op dat bij deze variant (een tunnel) zeer veel geld wordt uitgegeven om een klein probleem op te lossen, te weten een kruising van een busbaan met een tweebaans weg, waarover niet bijzonder veel verkeer rijdt: de spoorbomen zijn met grote regelmaat gesloten doch dat levert een verwaarloosbaar probleem (c.q. opstoppingen) op. De aanleg van een viaduct waarover het HOV-tracé zou lopen kost een fractie van het geld dat benodigd is voor de ondertunneling. Wanneer (een nog goedkoper variant) de kruising wordt voorzien van stoplichten en de HOV-chauffeurs deze tijdens het rijden kunnen aansturen vallen de kosten van de extra voorziening bijna in het niet, een dergelijk systeem wordt bijvoorbeeld ook toegepast bij R-Net (voorheen de Zuidtangent) in Hoofddorp en voldoet uitstekend.	De keuze voor een ongelijkvloerse kruising is vanuit veiligheid een noodzaak, er kan immers geen veilige oversteek worden gemaakt waarbij verkeer zowel busbaan als spoorbaan kruist. De onderdoorgang Oosterengweg is noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zal het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat het verkeer dan niet alleen zou moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een onderdoorgang borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoorkruising meer nodig is. De NS heeft plannen om in de toekomst passagierstreinen spoorboekloos te laten rijden. Hierdoor verwacht de NS meer treinen op het spoor te kunnen verwerken. Dat zou betekenen dat de spoorbomen langer en vaker voor wegverkeer gesloten zouden zijn. Door het aanbrengen van de onderdoorgang wordt dit knelpunt voor de toekomst opgelost. Met de aanleg van een viaduct wordt alleen de ongelijkvloerse kruising met de busbaan weggenomen. De ongelijkvoerse kruising met de trein blijft bestaan. Vanwege de verwachte toename van het aantal treinen op het spoor levert de onderdoorgang Oosterengweg de grootste bijdrage aan een goede doorstroming van het verkeer in de toekomst.	Nee
17	2	De kosten van de tunnel zijn mede zo hoog omdat de uitvoering complex is of deze uitvoering wellicht zelfs feitelijk onuitvoerbaar is. De Oosterengweg, in feite een smalle straat, met aan één zijde oude woonbebouwing (rond 1900) en aan de andere kant kantoor en bedrijfspanden no.38 en no.40 en de ingang naar het industrieterrein Venetpark. Tevens zeer ongelukkig aansluitend op de overige infrastructuur: dat wil zeggen dat het begin en het einde van de te bouwen tunnel niet of nauwelijks inpasbaar zijn in het locale stratenpatroon.	De HOV-organisatie heeft de onderdoorgang Oosterengweg door 2 verschillende ingenieursbureaus laten uitwerken op haalbaarheid en maakbaarheid. Beiden geven aan dat de onderdoorgang maakbaar en haalbaar is. Daarnaast heeft de HOV-organisatie in januari 2015 een expert-sessie georganiseerd met verschillende experts op het gebied van ondergronds bouwen. Doel van de expertsessie was om de maakbaarheid en haalbaarheid te toetsen. Uitkomst is dat de experts aangeven dat de onderdoorgang Oosterengweg in 2-laagse uitvoering maakbaar en haalbaar is. De inpassing van de onderdoorgang in relatie tot de overige infrastructuur en het lokale stratenpatroon is uitgewerkt en vastgelegd in het Beeldkwaliteitsplan. Het Beeldkwaliteitsplan is te vinden op de website van het project, www.hovgooi.nl.	nee
17	3	Naar wij begrijpen is voor de aanleg aan weerszijden een damwand nodig over een grote afstand en tot 20 meter diep, op nauwelijks enige afstand van de bebouwing langs het tracé die de trillingen voor het maken van de damwanden en de bouw van tunnel niet kan weerstaan, om nog maar te zwijgen van het risico van lekkage van grondwater met als gevolg verzakkingen van huizen en industriepanden, vergelijkbaar met de taferelen rond de Noord-Zuidlijn in Amsterdam (Vijzelstraat en omgeving)	De aannemer krijgt kaders mee waarbinnen hij zijn werkzaamheden moet uitvoeren. Zo gelden ten aanzien van trillingen bijvoorbeeld de SBR-richlijnen. De aannemer moet binnen deze kaders blijven tijdens de realisatie. Een en ander wordt geborgd in het contract met de aannemer.	Nee
17	4	Alleen al om deze reden zijn wij zeer verbaasd dat gekozen is voor deze dure, en onnodig complexe en risicovolle variant. Wij hebben uit de stukken niet kunnen afleiden dat deze gevaren en kosten zijn onderkend en waarom voor deze onlogische variant is gekozen.	Er heeft een afweging plaatsgevonden tussen een brede onderdoorgang en de huidige, zogenoemde stapeltunnel. Naast maatschappelijke overwegingen is ook om financiële redenen gekozen voor de stapeltunnel. Uit de kostenramingen kwam naar voren dat deze variant namelijk goedkoper is dan de brede onderdoorgang, die grootschalige sloop van woningen noodzakelijk maakt. De complexiteit van de onderdoorgang komt niet vanuit de techniek, maar vanuit de omgeving. In Nederland zijn al meerdere onderdoorgangen aangelegd op vergelijkbare diepte en nog dieper. Het bouwen in stedelijk gebied brengt wel extra risico's met zich mee. Er is daarom een expertmeeting gehouden, met tunnelbouwdeskundigen van onder andere de Noordzuidlijn, A2 Maastricht, Spoortunnel Delft, tunnel Rotterdamse Baan, Hubertustunnel en Tramtunnel Den Haag. Voor de belangrijkste risico's hebben deze experts beheersmaatregelen benoemd, die zijn doorgevoerd in het project. Het advies van de exptermeeting is te vinden op de website van het project, www.hovgooi.nl.	Nee
17	5	Wat het tweede betreft wijzen wij er op dat 'een goede ruimtelijke ordening' vereist dat er een afweging van belangen plaatsvindt c.q. dat het belang van een voorgenomen project zodanig groot is dat de belangen van individuen daarvoor moeten wijken.	Het voorliggende besluit is gepaard gegaan met een zorgvuldige afweging van belangen. Dit blijkt onder meer uit het betrekken van belanghebbenden, stakeholders en omwonenden bij de voorbereiding van het besluit. Voorts hebben wij uitgebreide onderzoeken uitgevoerd. Wij zijn van oordeel dat het algemeen belang dat gediend is met een goed bereikbaarheid en de daardoor de vooruitgang/ontwikkeling op maatschappelijk en economisch vlak, in dit geval doorslaggevend is.	Nee
17	6	Wij hebben geen bedenkingen tegen de aanleg van de HOV als zodanig maar zoals hierboven uiteengezet zien wij geen noodzaak voor de aanleg van een tunnel, zeker niet als enige of als optimale variant.	Zie onze beantwoording onder 17.1 en 17.4.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
17	7	Daartegenover is het zo dat de nadelige gevolgen voor mijn bedrijf Buhl Fijnmetaalbewerking Bv immens zijn. Ons bedrijf met bijna 20 werknemers is gespecialiseerd in high tech precisiewerk c.q. fijnmechanische metaalbewerking waarbij het gaat om zogeheten toleranties van duizendsten van millimeters. Ons bedrijf is dan ook gevoelig voor trillingen en de aanleg van de tunnel leidt de facto tot een stillegging van ons bedrijf van vele maanden zo niet langer en is daarmee een ernstige bedreiging van ons voortbestaan.	Zoals al is aangegeven krijgt de aannemer kaders mee waarbinnen hij zijn werkzaamheden moet uitvoeren. De SBR-richtlijnen die gelden ten aanzien van trillingen worden in uw geval aangevuld met de trillingswaarden die zijn gemeten in uw pand (metingen Buhl d.d. mei 2014). De maatgevende waarden worden bindend opgelegd aan de aannemer. De aannemer moet binnen deze kaders blijven tijdens de realisatie. Een en ander wordt geborgd in het contract met de aannemer.	Nee
17	8	Maar ook in de fase daarna zullen wij ernstig worden gehinderd. Door de herinrichting van het straatprofiel wordt ons bedrijf 'aan de voorkant', dus de Oosterengweg, onbereikbaar voor vrachtverkeer. Aan- en afvoer van materialen is op die manier dan niet meer mogelijk. Naar verluidt wordt tijdens de bouw van de tunnel gedacht aan een alternatieve ontsluiting, te weten aan de achterkant van het bedrijventerrein Venetapark, maar ook dan zal vrachtverkeer ons bedrijf niet meer aan de voorkant kunnen benaderen hetgeen grote logistieke problemen geeft, temeer vanwege het hoogteverschil tussen de weg op het bedrijventerrein en het perceel van ons bedrijf. Los van de vraag of de alternatieve ontsluiting er zal kunnen komen (dat is geheel onzeker maar zou überhaupt moeten vaststaan vóórdat het plan zou worden vastgesteld omdat anders de uitvoerbaarheid van het plan niet voldoende is verzekerd) is het een misvatting in het ontwerp-besluit dat vrachtverkeer, afkomstig van het bedrijventerrein, de Oosterengweg op zou kunnen draaien: die bocht is veel en veel te krap bemeten en lijkt op papier wel mooi maar is de facto niet werkbaar.	Voor een nadere uitwerking van de situatie ter plaatse van de Oosterengweg en het Venetapark wordt verwezen naar het Beeldkwaliteitsplan. In bijlage 23 bij het PIP zijn kaartjes opgenomen waarop de bereikbaarheid van de bedrijven met rijlijnen is aangegeven (in zowel de tijdelijke situatie, tijdens de bouwfase van de onderdoorgang Oosterengweg, als de eindsituatie). Ook is in deze bijlage (notitie Zichtbaarheid en bereikbaarheid bedrijven) nader ingegaan op de aspecten zichtbaarheid en bruikbaarheid. De bruikbaarheid van de percelen - die overigens in de huidige situatie niet optimaal is gezien de ligging van het bedrijventerrein (direct aan een doorgaande weg, ingeklemd tussen het spoor en woonbebouwing en nog eens doodlopend met weinig draairuimte) - zal als gevolg van de HOV-plannen enigszins wijzigen maar in grote lijnen gelijk blijven. De laad- en losplaats alsmede de parkeerplaatsen van uw bedrijf blijven in de eindsituatie bereikbaar. Wel zal het uitrijdende vrachtverkeer vanaf het Venetapark richting Mussenstraat voor een klein deel gebruik maken van uw terrein. Het deel van de Oosterengweg aan de noordzijde van het spoor en naast de onderdoorgang zal worden ingericht als een straat voor éénrichtingsverkeer. Vanaf de rotonde Liebergerweg zal hoofdzakelijk bestemmingsverkeer het gebied inrijden aan de westzijde van de onderdoorgang. Vrachtverkeer voor de aanwezige bedrijven en overig autoverkeer zal aan de westzijde van de onderdoorgang blijven rijden en via de Mussenstraat het gebied uitrijden. De breedte van de ruimte is aan deze zijde van de onderdoorgang zo gekozen dat er genoeg manouvreerruimte is voor het vrachtverkeer. De toegangen van uw terrein en het naastgelegen bedrijf zullen vrijwel gelijk blijven liggen. Er zijn in de nieuwe opzet aanvullende laad- en losmogelijkheden voorzien. Het aanwezige hoogteverschil tussen de voorkant van het bedrijf en de straat zal moeten worden opgeheven. Hiertoe wordt in de komende tijd nader onderzoek uitgevoerd, in overleg met u.	Nee
17	9	Ook om deze reden (het ontbreken van een correcte afweging van belangen in het kader van een goede ruimtelijke ordening) kan het plan naar ons idee in deze vorm geen doorgang vinden. Wij willen u van harte uitnodigen om als provinciale staten zelf een keer langs te komen om poolshoogte te nemen.	Wij zijn van mening dat we de belangen correct hebben afgewogen. Het uitgebreide onderzoek en het zorgvuldige planproces getuigen hiervan.	Nee
18	1	Namens cliënt Dutch Company Vermeer 4 BV, eigenaar van het recht van erfpacht met betrekking tot de onroerende zaak kadastraal bekend gemeente Hilversum sectie N nummer 8658 en plaatselijk bekend Wilhelminastraat 1 t/m 41 breng ik een zienswijze naar voren over het Ontwerp-PIP HOV in 't Gooi. De zienswijze richt zich op de gekozen oplossing van het tracé en daarmee het plangebied van het (ontwerp-)PIP. Als gevolg van de planologische inpassing op grond van de PIP HOV in 't Gooi wordt namelijk de ruimtelijke inrichting rondom het kantoorgebouw van Cliënt ingrijpend gewijzigd. Met de wijziging in planologische grondslag verwacht Cliënt dat het kantoorpand minder courant wordt met een daling van de marktwaarde van het object tot gevolg.	Wij zijn van oordeel dat de HOV-baan weliswaar langs uw kantoorpand komt te lopen en richting het wandelpad verder gaat, maar naar ons oordeel zal dit geen gevolgen hebben voor de verhuurbaarheid van het pand als geheel. Het pand blijft goed ontsloten, zowel voor voetgangers, fietser als voor automobilisten. Mocht u van oordeel zijn dat er, na voltooiing van het project, toch sprake is van een planologisch nadeligere situatie dan kunt u hiervoor een planschadeclaim indienen.	Nee
18	2	Voor de aanleg van de HOV verdwijnt openbare parkeergelegenheid direct grenzend aan en nabij het kantoorpand.	Het klopt dat er door het project parkeerplaatsen komen te vervallen in de Wilhelminastraat. Uit onderzoek blijkt dat dat er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in het huidige parkeerareaal van de gemeente Hilversum om de parkeerplaatsen die komen te vervallen op te vangen, ook op de lange termijn. Zie verder paragraaf 4.2 in de plantoelichting en de bijlagen 20 en 21.	Nee
18	3	Het kantoorpand wordt minder bereikbaar voor bezoekers die met de auto willen komen. De looproute voor de voetgangers wordt gewijzigd. De vanzelfsprekende bereikbaarheid van het kantoorpand verdwijnt hierdoor. De toegang en ontsluiting van de onder het kantoorpand gelegen parkeergarage verslechtert.	Wij zijn van oordeel dat na voltooiing van het project uw kantoorpand en de daaronder gelegen parkeergarage goed bereikbaar en ontsloten blijven, zowel voor voetgangers, fietser als voor automobilisten. Zie verder de beantwoording onder 18.1.	Nee
18	4	Met de komst van HOV wordt de toegang naar de in- en uitrit van de parkeergarage doorkruist door de busbaan. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties: Om te komen en gaan naar de parkeergarage moet de busbaan worden overgestoken. De vraag is of dit overzichtelijk kan. Bovendien wordt de uitrit van de parkeergarage belemmerd door de busbaan. Dit kan leiden tot opstopping om de parkeergarage uit te komen.	De bedoelde kruising wordt verkeersveilig ingericht, zodat verkeer dat de parkeergarage wil in- en uitrijden dit op een veilige wijze kan doen. Zoals ook blijkt uit het Beeldkwaliteitsplan wordt - om de veiligheid ter plaatse te garanderen - langs de HOV-busbaan een bufferzone gerealiseerd. Deze zone is aan beide zijden 2 m breed en zal worden voorzien van een lage vaste beplanting.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
18	5	Daarnaast maakt Cliënt zich zorgen of de constructie van de parkeergarage de belasting als gevolg van de aanleg en gebruik van de busbaan kan verdragen. Een deel van de parkeergarage ligt onder de plek waar de busbaan is geprojecteerd. Het is de gemeente Hilversum en provincie Noord-Holland bekend dat in het verleden de constructie van de parkeergarage een zwaardere belasting van de bovengrond niet aan kon. Met de toename van zwaarder verkeer door de komst van de busbaan, vreest Cliënt dat problemen opnieuw problemen gaan ontstaan in de ondergelegen parkeergarage. Om die reden wenst Cliënt overigens actief te worden betrokken bij de gekozen constructieve oplossing.	De effecten die de aanleg van de HOV busbaan heeft op de constructie van de parkeergarage worden momenteel door het project inzichtelijk gemaakt. Wanneer dit rapport gereed is, wordt het gedeeld met de eigenaar van de parkeergarage. De uiteindelijke inrichting ter plaatse is afhankelijk van wat rekenkundig mogelijk is.	Nee
18	6	Cliënt stelt bij gelegenheid van deze brief de provincie Noord-Holland en/of diens partners dan wel diens opdrachtnemers alvast aansprakelijk voor de schade die als gevolg van de uitvoering van de PIP HOV in 't Gooi en aanleg van de busbaan kan ontstaan aan zijn ondergelegen parkeergarage en naastgelegen kantoorpand.	U kunt na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen (op basis van de verordening Planschade Noord-Holland), mocht u van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling. Verder kennen wij de Regeling Nadeelcompensatie; schade die voortvloeit uit het handelen van de provincie kan voor vergoeding in aanmerking komen. Schade als gevolg van feitelijke uitvoeringswerkzaamheden valt onder de verantwoordelijkheid van de aannemer van het werk en kan worden geclaimd bij de aannemer van het werk.	Nee
19	1	De plannen zijn onvoldoende uitgewerkt, een alternatief, ontsluiting via Mussenstraat voor bereikbaarheid van het Venetapark ontbreek c.q. is niet nader toegelicht waarom daar geen mogelijkheden liggen.	Naar aanleiding van de zienswijzen is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de toename van verkeer in de straten van de Vogelbuurt en de ontsluiting van het Venetapark. In bijlage 18 bij het PIP is over dit onderzoek gerapporteerd. Naar aanleiding van dit onderzoek is het plan aangepast. In het aangepaste plan is een aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve opgenomen. Door deze aansluiting kan vrachtverkeer direct de wijk verlaten. Het verkeer over de Anthony Fokkerweg Noord neemt af en op de andere wegen zal het verkeer minder toenemen. Door deze aansluiting onstaat er een betere verdeling van verkeer over de wijk. Het verkeer in het zuidelijke gedeelte kan ook zuidelijk, via de nieuwe aansluiting, de wijk verlaten. De berekende intensiteiten op de wegen in de wijk blijven acceptabel.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
19	2	Veiligheidsrisico's zijn onvoldoende uitgewerkt, m.n. voor langzaam verkeer.	Het is ons niet duidelijk op welke veiligheidsrisico's u doelt. Als het gaat om de verkeerssituatie ter plaatse van de ontsluiting van het venetapark via het IFF-terrein merken wij op dat door de projectorganisatie drie mogelijke varianten zijn beschouwd. Uit dit onderzoek is gebleken dat de ontsluiting via het IFF-terrein de variant is met de minste veiligheidsrisico's. Voor deze variant is gekozen.	Nee
19	3	Toename van geluidsoverlast zowel in de tijdelijke situatie als de definitieve situatie is voor de huidige oudere bebouwing problematisch.	In de tijdelijke situatie kan er een toename zijn van geluid, als gevolg van bouwwerkzaamheden. Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal de aannemer moeten voldoen aan de wettelijke kaders, o.a. ten aanzien van geluid. Wat betreft de definitieve situatie zijn de effecten ten aanzien van geluid als gevolg van de realisatie van het project HOV in 't Gooi onderzocht in het kader van het PIP (zie het akoestisch onderzoek in bijlage 3 bij het PIP). Voor het gedeelte dat onder de Wet geluidhinder valt is de conclusie dat de geluidsbelasting vanwege de vrij liggende HOV busbaan in Hilversum de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder niet overschrijdt, behalve ten aanzien van één woning. Voor deze woning (niet uw woning) is een hogere waarde aangevraagd.	Nee
19	4	Er zal een behoorlijk budget voor woningaanpassing opgenomen moeten worden en de betreffende eigenaren dienen planschadevergoeding te ontvangen. Op voorhand wil ik aangeven dat voor mijn woning een planschade vergoeding van tenminste €50.000,- opgenomen dient te worden.	U kunt na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen, mocht u van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
20	1	Het geplande tracé loopt dwars door een belangrijke schakel tussen Anna's Hoeve en natuurgebied Monnikenberg en op de natuurverbindingszone "groene schakel". De Vereniging heeft uw ambtenaren al gewezen op alternatieven en heeft zelf als alternatief de 'Zuidboog' aangedragen. Door deze optie worden natuurgebieden en ecologische hoofdstructuur geheel worden ontzien, cruciale faunapassages Heuvelrug-Gooi worden niet verstoord, het alternatief is aanmerkelijk goedkoper vanwege ontbreken dure kunstwerken, het ziekenhuis/zorgpark en Arena-oost (op loopafstand) worden beter bediend in volledige frequentie, overstapprobleem halte Van Linschotenlaan bij Zuidboog doet zich niet voor, passagiers van het station naar het ziekenhuis wordt snelle route geboden, rijtijd naar ziekenhuis sneller en naar het station nauwelijks langer. De betrouwbaarheid gelijkwaardig, Zuidboog kan als busbaan uitgevoerd. Interessant is verder dat buslijn 320 sedert 2 jaar op dit traject is gaan rijden, een snelbus, waar de busreizigers zeer tevreden over zijn. Deze rijdt van Hilversum, via Huizen naar Amsterdam. De Vereniging vraagt zich af of deze snelbus over bestaande wegen voldoende als alternatief is betrokken.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Het alternatief Zuidboog gaat over de Soestdijkerstraatweg en het ziekenhuisterrein. Uit ons onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein. Hierdoor is het alternatief Tergooiboog minder betrouwbaar. In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in ´t Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark. De bestaande buslijn 320 rijdt de route over de Soestdijkerstraatweg richting Arenapark en daarna door naar het station in Hilversum. Als de bus over het voorkeurstracé gaat rijden zal de reistijd in de spits met 10,5 minuut afnemen.	Nee
20	2	Volgens artikel 3.1.1a van het Besluit Ruimtelijke Ordening kan bij de vaststelling van een bestemmingsplan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar. In het rapport "Gewijzigde voorkeursvariant HOV het Gooi" van 31 augustus 2015, is de referentiesituatie 2011 (zie hoofdstuk 3). Qua reizigersonderzoeken gebruikt het rapport het reizigersonderzoek uit 2004 (!) van lijn 134 van Hilversum naar Bussum. Evident is dat deze informatie alleen al gelet op het tijdstip waarop het is uitgevoerd, niet meer actueel is. Dit blijkt ook als de rapporten inhoudelijk worden beoordeeld, veel knelpunten in de oude situatie zijn inmiddels opgelost, denkt u daarbij aan: - De uitgangssituatie in hoofdstuk 2 is gebaseerd op een netwerkkaart uit 2010. De lijnen 100 en 103 rijden sinds 2011 niet meer. Toch staat in het rapport dat "de rijtijd op het traject tussen Huizen en Hilversum in de spitsuren nog steeds lang en weinig betrouwbaar is". Hiervoor worden 2 redenen aangegeven, die allebei niet meer geldig zijn, namelijk filevorming rond het knooppunt Eemnes: dit is niet meer aan de orde; ondertussen is in 2014 een busdoorsteek voor de bus gerealiseerd: een project van Rijkswaterstaat en Provincie Noord-Holland samen en doorstromingsproblemen in Hilversum. Ook deze doorstromingsproblemen zijn inmiddel opgelost doordat in 2012 het kruispunt met stoplichten bij de Soestdijkerstraatweg vervangen dooreen turborotonde met Amaliatunnel, waardoor de bus altijd snel door kan rijden, in 2014 een speciale busstrook is aangelegd bij de stoplichten voor de Prinses Beatrix-tunnel en de afslagstrook van de bus naar het Arenapark verlengd en verbeterd, zodat de bus daar geen hinder heeft van het autoverkeer. - Verder rijdt sedert 4 jaar een R-net bus, de produktformule voor HOV-bussen, tussen Amsterdam, via Huizen en Hilversum. Deze lijn rijdt dus al onder de R-net formule: R-net bussen, R-net halteplaatsen, R-net reisinformatie op de haltes, wifi in de bus, etc. Deze voldoet derhalve aan de kwaliteitseisen die aan het R-net netwerk worden gesteld. Dit onderzoek gaat uit van verouderde informatie, is niet meer actueel en had niet aan het inpassingsplan ten grondslag mogen worden gelegd.	Over de houdbaarheid van gegevens en onderzoeken zegt art.3.1.1a Besluit ruimtelijke ordening: " Bij de vaststelling van een bestemmingsplan (-* zoals ook dit PIP*-) kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar." Als de overheid een besluit neemt dat gebaseerd is op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar, zijn die in principe bruikbaar en handelt een overheid niet onzorgvuldig. Er is echter niet uitgesloten dat een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit gebruik maakt van gegevens en onderzoeken die wel ouder zijn dan 2 jaar. Als een overheid dat doet, dan vereisen het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel dat nader wordt gemotiveerd waarom die gegevens nog altijd actueel zijn. Wij zijn van mening dat de gegevens die gebruikt zijn ter onderbouwing van nut en noodzaak nog altijd actueel zijn. In het rapport Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 bij het PIP) is inderdaad 2010 als uitgangssituatie gebruikt. Maar relevant is vooral de vergelijking die in het rapport gemaakt wordt tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben we het rapport Vervoerwaarde en exploitatie aangepast. Voorts is in bijlage 18 een nadere onderbouwing van de noodzaak van het project HOV in 't Gooi opgenomen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
20	3	De Vereniging is van mening dat het geluidonderzoek onvoldoende is. Het te verwachten geluid van de HOV is berekend, het akoestisch onderzoek is als bijlage 3 bij het inpassingsplan gevoegd. De berekening zijn uitgevoerd aan de hand van een model gebaseerd op aannames, die niet uitgaan van de maximale mogelijkheden van het inpassingsplan. In paragraaf 4.1 van het akoestisch onderzoek zijn de aannames opgenomen. In ieder geval zijn de hieronder opgenomen aannames geen 'worst case' benadering: - Allereerst valt daarin te lezen dat de bussen in het rekenmodel zijn ingevoerd als voertuigcategorie 'middelzware voertuigen', bij een 'worst case' scenario moet van zware voertuigen moeten worden uitgegaan omdat rekening moet worden gehouden met eventuele onvoorziene wijzigingen in het materieel. - Daarnaast wordt uit gegaan van de veronderstelling dat bussen kunnen doorrijden en niet hoeven te remmen en/of op te trekken bij kruispunten. Dat Is in ieder geval voor de delen waar geen gereserveerde busstrook ligt geen correcte aanname en is geen 'worst case' benadering. - Verder volgt uit tabel 2.4 van het verkeersonderzoek voor de situatie 2013 en 2020 geen noemenswaardige groei in busintensiteiten in 2020 wordt voorzien, wel wordt reizigersgroei verwacht. Derhalve wordt het geluidsniveau onderschat en had u het inpassingsplan niet op dit onderzoek mogen baseren.	Het door ons uitgevoerde onderzoek is gebaseerd op de wettelijke regels en voorschriften. Het geluidonderzoek (bijlage 3) onderzoekt de maximale mogelijkheden in voldoende mate. Hieronder gaan we in op de door u specifiek genoemde punten: - Bussen vallen volgens artikel 1.1 lid 1b van het reken- en meetvoorschrift geluid in de voertuigcategorie middelzwaar. Het is niet aannemelijk dat dit in de toekomst zal wijzigingen. - Door middel van stoplichten is geregeld dat bussen voorrang krijgen. Optrekken en stoppen wordt derhalve (behalve bij de haltes, waar in het rekenmodel overigens wel rekening mee gehouden is) voorkomen. - In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de busintensiteiten voor de HOV busbaan in het maatgevende jaar 2027. Deze busintensiteiten zijn gelijk aan 2020 omdat de busintensiteiten op de HOV busbaan niet toenemen. Reizigersgroei ontstaat omdat er meer mensen in iedere bus zitten. Voor de busintensiteiten op de overige wegen is in het akoestisch onderzoek tot en met het maatgevende jaar 2027 rekening gehouden met een autonome groei van het verkeer van 2% per jaar. Dit is een toename van circa 14%. Dit betekent dat geen sprake is van een onderschatting van de geluidsbelasting.	Nee
20	4	Ten behoeve van het provinciaal inpassingsplan is geen onderzoek uitgevoerd naar mogelijke trillingshinder die door het zware busverkeer zal worden veroorzaakt. De trillingshinder is van belang voor de beleving van bezoekers van het natuurgebied.	Onderzoek naar trillingshinder is aan de orde indien er voegen of drempels in het wegdek van de busbaan komen. Dat is niet het geval. Onderzoek hiernaar is dan ook niet noodzakelijk.	Nee
20	5	De bescherming van planten- en diersoorten is in beginsel geregeld in de Flora en faunawet, hierna: "Ffw" en de bescherming van Natura 2000-gebieden in de Natuurbeschermingswet, hiema "Nbw 1998". Dit neemt niet weg dat het college geen besluit mag indien de aanwezige natuurwaarden onvoldoende zijn betrokken in de belangenafweging. In bijlage 5, 6 en 12 is de ecologische beoordeling opgenomen. Het onderzoek is mede gelet op de bijzondere fauna in dit gebied, onvoldoende deugdelijk uitgevoerd. In de directe nabijheid van deelproject 5 liggen beschermd Beschermde Natuurmonumenten. Ook voor deze beschermde Natuurmonumenten is het maximale planeffect bepaald voor stikstofdepositie. Er is een stikstofdepositie berekend op de Heidebloem, van 2,28 mol/ha/jaar en Zuiderheide /Laarderwasmeer 3,66 mol/ ha/jaar. Vervolgens wordt geconcludeerd dat de HOV voor een beperkte maximale toename van de stikstofdepositie zal zorgen. In de meeste gevallen blijft deze ruim onder de 1 mol/ha/jaar. Slechts bij de natuurgebieden Heidebloem en Zuiderheide/Laarderwasmeer sprake van een toename die groter is dan 1 mol/ha/jaar. Van belang is verder dat sprake is van een overbelaste situatie. Het Goois Natuurreservaat, voert beheer uit waardoor, ondanks de huidige hoeveelheid stikstofdepositie, de waarden van de Beschermde Natuurmonumenten effectief behouden blijven en stabiel zijn. De extra toevoer van stikstof zal volgens het onderzoek een kleine intensivering van het beheer tot gevolg hebben. Tegen deze achtergrond zal de zeer beperkte toename van stikstofdepositie niet leiden tot aantasting van de waarden van de Beschermd Natuurmonumenten. Op grond van artikel 16, eerste lid NBw 98 is het verboden om zonder vergunning van het college van GS in een bescherm natuurmonument handelingen te verrichten, te doen verrichten of te gedogen die schadelijk kunnen zijn voor het natuurschoon, voor de natuurwetenschappelijke betekenis van het beschermde natuurmonument of voor dieren en planen in het beschermd natuurmonument of die het beschermd natuurmonument ontsieren. Op grond van het tweede lid worden als schadelijke handelingen in elk geval aangemerkt handelingen, die de in het besluit tot aanwijzing als beschermd natuurmonument vermelde wezenlijke kenmerken van het beschermde atuurmonument aantasten. In het besluit tot aanwijzing is een niet- limitatieve lijst van deze handelingen opgenomen. Ten aanzien van beschermde natuurmonumenten die op grond van de oude Natuurbeschermingswet zijn aangewezen, geldt het verbod om buiten het beschermde natuurmonument handelingen te verrichten ook als die niet zijn vermeld in het besluit tot aanwijzing	Beschermde natuurmonumenten zijn beschermd onder de Natuurbeschermingswet, maar hiervoor geldt een ander beschermingsregime dan geldt voor Natura 2000-gebieden. Zoals ook blijkt uit de Ecologische effectbepaling (bijlage 5 bij het PIP) is het voor de beoordeling van de effecten op een Beschermd Natuurmonument niet nodig om de gevolgen te beoordelen per hectare, noch de gevolgen te beoordelen voor de afzonderlijke habitattypes. Het effect van de HOV-plannen op Beschermde Natuurmonumenten (als geheel) kan kwalitatief worden beoordeeld. Dit is ook in lijn met het beleid van de Provincie Noord-Holland. De aanwezige natuurwaarden (wezenlijke kenmerken) van de Beschermde Natuurmonumenten bestaan uit schrale voedselarme heide, grasland, stuifzand en bos met de daarvoor kenmerkende flora en fauna. Daarnaast zijn de geologische opbouw, het bodemprofiel, de geomorfologie en de rust belangrijke kenmerken. Door het uitgekiende beheer is de kwaliteit van de aanwezige half-natuurlijke natuurdoeltypen, zoals heide en grasland goed en stabiel en worden de wezenlijke kenmerken van de Beschermde Natuurmonumenten duurzaam in stand gehouden. De toename in stikstofdepositie door het HOV plan is zodanig klein dat deze in de praktijk niet tot een merkbaar ecologisch effect zal leiden. Een noodzakelijke intensivering of aanpassing van het beheer door GNR (beheerder van alle Beschermde Natuurmonumenten in het gebied) is niet aan de orde. Tegen deze achtergrond zal de zeer beperkte toename van stikstofdepositie dus niet leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken van de Beschermd Natuurmonumenten. Er is dus ook geen sprake van een vergunningplicht ingevolge de Natuurbeschermingswet. Zie verder hoofdstuk 4 van de Ecologische effectbepaling (bijlage 5 bij het PIP).	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
20	6	Gezien het feit dat het gebied bestaat uit heide, vennen en schraalland omgeven door loof- en naaldbossen, is zeer aannemelijk dat in het gebied stikstofgevoelige plantensoorten aanwezig zijn. Dat blijkt ook uit het feit dat het Goois Natuurreservaat beheer voert om stikstof terug te dringen.	Het PIP voldoet aan het gestelde in de Provinciale Ruimtelijke verordening (zie paragraaf 3.2.2 in de toelichting). In de PRV staan de regels waaraan onder andere bestemmingsplannen (en ook inpassingsplannen) dienen te voldoen. De PRV is een van de manieren om provinciale belangen veilig te stellen. De PRV is vervolgens uitgewerkt in verschillende 'uitvoeringsregels'. De PRV is bindend en wordt regelmatig aangepast naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid. Het plan wordt inderdaad gedeeltelijk gerealiseerd in landelijk gebied. Conform artikel 14 PRV is dit in beginsel niet toegestaan tenzij, a. de noodzaak van verstedelijking als bedoeld in het eerste lid is aangetoond; b. is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd en; c. het bepaalde in artikel 15 in acht wordt genomen. Door het realiseren van het project onstaat er een betere ontsluiting van de regio (zie ook hoofdstuk 1.2 van het PIP), waardoor er ook een verbeterde (economische) positie ontstaat. Tevens wordt voldaan aan de Provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De realisatie van het PIP leidt niet tot effecten op de beschermde dan wel erkende bouwhistorische of historisch geografische waarden. Er is wel sprake van aantasting van enkele landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle elementen. Door de bundeling van infrastructuur blijft de aantasting evenwel beperkt. De toetsing aan de artikelen 14 en 15 van de PRV is verder uitgewerkt in bijlage 12. Voor een nadere onderbouwing van de noodzaak van het project HOV in 't Gooi wordt verwezen naar bijlage 19.	Nee
20	7	De Vereniging is van mening dat het onderzoek naar stikstofdepositie op de Beschermde Natuurmonumenten onvoldoende is om het inpassingsplan op te baseren.	Zie onze beantwoording onder 20.1, 20.2 en 20.6.	Nee
20	8	In artikel 15 lid 4 PRV is bepaald dat de ARO om advies moet worden gevraagd over plannen met grote impact. Dit plan, gezien de maatschappelijke onrust, de discussie over de nut en noodzaak en de bijzondere locatie moet worden gezien als een plan met grote impact. In dit geval had advies aan de ARO moeten worden gevraagd.	De ARO is wel degelijk om advies gevraagd. De Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) is een onafhankelijke commissie die Gedeputeerde Staten adviseert over ruimtelijke kwaliteit en landschappelijk inpassing van ontwikkelingen buiten bestaand bebouwd gebied. Dit gebeurt met name bij plannen met impact in het landelijk gebied, zoals HOV in 't Gooi. Het Provinciaal Inpassingsplan voor HOV in 't Gooi is tijdens de ARO-vergadering op 3 maart 2015 aan de commissie voorgelegd en behandeld. Naast een aantal opmerkingen over de verbeelding van de inpassing van het plan heeft de ARO tijdens deze vergadering geconcludeerd dat het project weliswaar forse landschappelijke impact heeft op het gebied ten oosten van Hilversum, maar dat de bundeling van infrastructuur waarschijnlijk de enige juiste oplossing is om zowel de verlegde Weg over Anna's Hoeve als de HOV door het gebied aan te leggen. Naar aanleiding van het advies van de ARO zijn afbeeldingen toegevoegd in de bijlage 'Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning HOV-baan 't Gooi' en in het PIP (hoofdstuk 2). Omdat de ARO geen bezwaar heeft tegen het voorgestelde tracé van de HOV bleek een nieuwe behandeling in de ARO niet nodig.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
20	9	De toetsingsgronden uit artikel 15 PRV worden beschreven in paragraaf 4.9 van de plantoelichting. Opgemerkt wordt dat sprake is van aantasting van enkele landschappelijke en cultuurhistorische waardevolle elementen. Maar dat het grote maatschappelijke belang van de aanleg van de HOV-baan en de verlegde Weg over Anna's Hoeve zwaarder weegt dan de beperkte aantasting van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Echter, uit het onderliggende rapport, verwezen wordt naar pagina 38 van bijlage 11, volgt dat: "...De verbreding van het talud van de A27 met circa 15 meter en de bundeling van de nieuwe infrastructuur met het spoor leiden echter wel tot een verdere aantasting van de landschappelijke kwaliteiten in dit gebied. Vooral het gebied direct ten westen van de A27 maakt onderdeel uit van het afwisselend landschap waar bos en heide elkaar afwisselen. Het provinciale beleid is gericht op het behoud van dit besloten landschap van provinciale waarde. De aanleg van de HOV-baan, Weg over Anna's Hoeve en het ecoduct leiden tot een negatief effect op de landschappelijke waarde en de gebiedskarakteristiek in deelgebied 5 ...Het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve leidt anderzijds tot mogelijkheden de laanstructuur ten noorden van het spoor deels te herstellen. In de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve is dat ook als ambitie geformuleerd (blz. 29): 'het deels terugbrengen van de laanstructuur die Anna's Hoeve verbond met landgoed Monnikenberg'. Hierdoor kan de aantasting deels worden gemitigeerd. Immers de cultuurhistorische waarde en de beleefbaarheid van de laan worden hiermee vergroot. Het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve is in de inrichtingsvisie voor het herstel van de laanstructuur dan ook positiever gewaardeerd dan het in stand houden van de bestaande weg." De conclusie uit de plantoelichting van het inpassingsplan doet geen recht aan artikel 15 lid 1 sub a en e PRV. Blijkbaar worden meerdere cultuurhistorische en landschappelijke waarden aangetast, maar worden de gevolgen gedeeltelijk gemitigeerd doordat de bestaande weg komt te vervallen of een ontheffing kan worden verleend. Punt van aandacht daarbij is dat de weg wel blijft bestaan, maar een ander karakter krijgt. Daarnaast geldt dat artikel 15 lid 1 PRV geen mogelijkheid voor een belangenafweging biedt, maar limitatief is geformuleerd. Uitbreiding in het landelijk gebied is alleen mogelijk indien wordt voldaan aan de uitgangspunten uit de Leidraad cultuurhistorie ten aanzien van de kernkwaliteiten van de landschapstypen en de aardkundige waarden. Uit de plantoelichting en het onderzoek volgt nu juist dat de kernwaarden wel worden aangetast.	Zoals al is aangegeven voldoet het PIP aan de PRV (zie de beantwoording onder 20.6 en paragraaf 3.2.2 in de toelichting). De beschermde landschappelijke waarden worden niet aangetast als gevolg van het project HOV in 't Gooi. Wel leiden de aanleg van de HOV-baan en het ecoduct alsmede het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve tot een negatief effect op de landschappelijke waarde en de gebiedskarakteristiek. Door de bundeling van de diverse vormen van infrastructuur rondom de spoorlijn blijft de aantasting echter beperkt van omvang; de reeds bestaande doorsnijding van het landschap wordt verbreed. Bovendien is voor het overgrote deel sprake van een minimale ontgraving in diepte (minder dan 1 m) en vindt de aantasting daar plaats waar het gebied, door de aanleg van de spoorlijn, al eerder is vergraven. Zoals ook blijkt uit de Ecologische effectbeoordeling (bijlage 5 bij het PIP) en het Compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi (bijlage 16), krijgen de vrijkomende gronden van de huidige Weg over Anna's Hoeve de bestemming natuur. In de toelichting op het PIP is aangegeven dat de huidige weg, het fietspad en de bijbehorende inrichtingselementen worden verwijderd. De Weg over Anna's Hoeve wordt omgevormd tot onverhard voetpad. In paragraaf 4.9 van de toelichting wordt ingegaan op het thema Landschap en cultuurhistorie. In deze paragraaf is aangegeven dat het aanvragen van de benodigde ontheffing van de Provinciale Milieuverordening inmiddels in gang is gezet en dat er goede redenen zijn om aan te nemen dat de ontheffing verleend kan worden. De ontheffing moet zijn verkregen voordat wordt gestart met de daadwerkelijke uitvoering. In het inpassingsplan hebben we daarnaast nog een juridische borging opgenomen door ter plaatse van het aardkundig monument een dubbelbestemming aardkundige waarden op te nemen. Ter plaatse van deze dubbelbestemmingen mogen pas ingrepen worden uitgevoerd wanneer de ontheffing is verkregen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
20	10	In paragraaf 4.5 van de plantoelichting staat beschreven dat het areaal aan bos afneemt. Het betreft NI5.02 Dennen-, eiken en beukenbos en NI7.03 Park- of stinzenbos. Deze negatieve gevolgen worden gecompenseerd door de aanleg van een ecoduct en de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve en het aanleggen van een natuurgebied in de buurt van Crailo bij het ecoduct. Volgens dit onderzoek wordt voldaan aan de voorwaarden van de saldobenadering voor de ecologische hoofdstructuur (hierna: NNN). Ook zou de ingreep de kwaliteit van de NNN verbeteren, door de bundeling van infrastructuur, de aanleg van een ecoduct en de inrichting van het plangebied bij Crailo Er is kwalitatief dus geen permanent negatief effect op de natuurbeheertypen, de waarden beschreven in de gebiedsbeschrijving, de kenmerkende diersoorten. In artikel 19 van de PRV is opgenomen dat voor de gronden aangeduid op kaart 4 en op de digitale verbeelding ervan, als Ecologische Hoofdstructuur en als Ecologische Verbindingszone, in een inpassingsplan moeten worden bestemd. Daarnaast mag een bestemmingsplan geen bestemmingen en regels bevat die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur en de Ecologische Verbindingszone significant aantasten. Er kan alleen van deze regel worden afgeweken, zo bepaalt het derde lid indien: 1. er sprake is van een groot openbaar belang; 2. er geen reële andere mogelijkheden zijn en; 3. de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd of; 4. een activiteit of een combinatie van activiteiten die mede tot doel heeft de kwaliteit of kwantiteit van de Ecologische Hoofdstructuur of de Ecologische Verbindingszone per saldo te verbeteren. Op grond van het 4e lid moet in dat geval ook worden voldaan aan de leidraad cultuurhistorie en het bepaalde in in artikel 13, tweede lid, en artikel 14, tweede lid. Daarnaast moet volgens artikel 19 lid 4 in een bestemmingsplan wordt opgenomen op welke wijze schade aan de Ecologische Hoofdstructuur zoveel mogelijk wordt voorkomen en resterende schade wordt gecompenseerd en hoe wordt geborgd dat de maatregelen ten behoeve van de compensatie daadwerkelijk wordt uitgevoerd.	Het PIP voldoet aan het gestelde in art 19 van de PRV (zie paragraaf 4.5 in de toelichting). De basis voor het inpassingsplan is de saldobenadering conform art 19 lid 3 onderdeel b van de PRV. Het project HOV in 't Gooi omvat diverse maatregelen die alles bij elkaar een netto verbetering vormen voor het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Er vindt een netto oppervlaktewinst NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. Dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd, is geborgd in het Compensatieplan bomen en natuur (zie bijlage 16). Zie verder ook de beantwoording onder 20.6 en 20.9.	Nee
20	11	Al eerder zijn door verschillende partijen reële, andere alternatieven voorgedragen, verwezen wordt naar paragraaf 1 van deze zienswijze. Voorts zijn de maatregelen die in het mitigatieplan zijn opgenomen en deels ten behoeve van de compensatie onvoldoende geborgd. Derhalve staat niet vast dat deze maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, zoals in artikel 19 lid 4 PRV is bepaald.	De maatregelen zijn opgenomen in het Besluit Hogere Waarden voor de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en hierdoor juridisch vastgelegd. Voor de HOV busbaan zijn geen maatregelen voorzien. Wij nemen een voorwaardelijke verplichting op in het PIP. Hiermee is geborgd dat de gevelmaatregelen daadwerkelijk uitgevoerd worden.	Ja, in de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het uitvoeren van geluidsmaatregelen.
20	12	De Vereniging concludeert dat om meerdere redenen het inpassingsplan niet voldoet aan de voorwaarden die in de PRV aan een dergelijk project worden gesteld	Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor het uitvoeren van de mitigerende maatregelen achten wij niet noodzakelijk. We zijn wettelijk verplicht de maatregelen te treffen. Bovendien is het uitwerken van de maatregelen niet verplicht in het kader van het inpassingsplan.	Nee
20	13	Uit de plantoelichting volgt dat een groot aantal besluiten nog moet worden verleend, voordat de aanleg van de HOV kan plaatsvinden. Nu geen duidelijkheid bestaat over de vraag of deze besluiten en vergunning zullen worden verleend, is het derhalve niet duidelijk of het bestemmingsplan uitvoerbaar is.	Met het PIP wordt de realisatie van het project HOV in 't Gooi in planologisch opzicht mogelijk gemaakt. De algemene conclusie op basis van de onderzoeken bij het PIP is dat er naar verwachting geen ruimtelijke aspecten zijn die de realisatie van het project in de weg staan, zodat het PIP in dat opzicht uitvoerbaar moet worden geacht. Zie hiervoor o.a. de MER-beoordeling (Bijlage 14 bij het PIP). Uiteraard zullen tijdens de uitvoeringsfase diverse vergunningen en ontheffingen nodig zijn. Deze zullen - als te zijner tijd door de uitvoerende marktpartij een definitief ontwerp is uitgewerkt - door de aannemer worden aangevraagd. Wij hebben geen reden om te veronderstellen dat de betreffende uitvoeringsvergunningen niet zullen worden verleend.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
20	14	Uit het geluidonderzoek blijkt dat ook na het treffen van geluidsreducerende maatregelen nog een aantal woningen resteert waar de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Voor deze woningen wordt door de provincie Noord-Holland een hogere waarde aangevraagd. Bovendien wordt in een later stadium nog onderzoek uitgevoerd naar de isolatiewaarden van de gevels van de woningen waarvoor (opnieuw) een hogere waarde zou moeten worden verleend. Op basis van dat onderzoek wordt duidelijk of (aanvullende) geluidsreducerende maatregelen aan de gevel vereist zijn om aan de wettelijke vastgelegde binnenniveaus in de woningen te voldoen. Het onderzoek en eventuele aanvullende geluidsreducerende maatregelen zullen afgerond zijn voor realisatie van het project. De Vereniging stelt zich derhalve op het standpunt dat nu nog niet vast staat of het inpassingsplan uitvoerbaar is omdat nog onderzoek naar de gevelwering moet worden uitgevoerd en daardoor niet vaststaat of de wettelijk vastgelegde binnenniveau's kunnen worden gehaald.	De Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder verplichten niet om het onderzoek naar gevelisolatie uit te voeren voordat het inpassingsplan en de hogere waarden zijn vastgesteld. Wel bestaat uiteraard de verplichting om de maatregelen uit te voeren. Dit is vastgelegd in artikel 110b, lid 2 van de Wet geluidhinder. De gevelweringsmaatregelen hoeven pas genomen te zijn bij het in gebruik nemen van de weg. Een onderzoek naar benodigde gevelweringsmaatregelen wordt uitgevoerd. Individuele bewoners en pandeigenaren wordt aangegeven of maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn. Indicatief onderzoek heeft aangetoond dat bij alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld de binnenwaarde kan worden gehaald. Bij sommige woningen moeten hiervoor enkele maatregelen aan de gevels worden verricht. Hiervoor zijn financiele middelen beschikbaar gesteld in het projectbudget. Het inpassingsplan is op dit punt zodoende uitvoerbaar. Tot slot wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het PIP waardoor de garantie bestaat dat voldoende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting te reduceren.	Nee
20	15	Uit het onderzoek volgt dat mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn om negatieve effecten op diersoorten, beschermd door de Flora- en faunawet (hierna Ffw), te voorkomen. Dit houdt in dat de functies van een leefgebied die er voor zorgen dat een soort succesvol kan rusten of voortplanten, zoals vaste rust- en verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden, behouden moeten blijven. Voor een aantal werkzaamheden en/of ingrepen is, gezien de negatieve effecten op aanwezige beschermde natuurwaarden, een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. De categorie uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling is niet genoemd in de Habitatrichtlijn en daarvoor kan geen ontheffing worden verleend. Het verkrijgen van een ontheffing op grond van de Ffw is derhalve niet aannemelijk.	Wij hebben in de Ecologische effectbepaling (bijlage 5 van de toelichting) in paragraaf 3.4 aangegeven op welke gronden ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet kan worden verleend. Op basis van de Ecologische effectbepaling, het mitigatieplan en voor de diverse soorten opgestelde werkprotocollen is inmiddels een ontheffingsaanvraag ingediend bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.	Nee
20	16	Daarnaast is sprake van aantasting van het aardkundige monument 'Stuwwallengebieden 't Gooi'. Ook daarvoor moet een ontheffing worden verleend. Nu de uitvoerbaarheid van het plan niet is verzekerd, kan het inpassingsplan niet worden vastgesteld.	Zie onze beantwoording onder 20.9.	Nee
20	17	Nu de uitvoerbaarheid van het plan niet is verzekerd, kan het inpassingsplan niet worden vastgesteld.	Zie onze beantwoording onder 20.13, 20.14 en 20.16.	Nee
21	1	Uitvoering van deelproject 6- Tunnel Oosterengweg- binnen het project HOV Het Gooi levert praktische problemen en overlast op In onze situatie. Als bewoners van de Oosterengweg komt het project tot vlak voor onze gevels in onze voortuinen; op 80 cm. uit de gevel komt een vier meter hoog, donker scherm te staan voor zeer lange tijd. De ingrijpende werkzaamheden vinden op korte afstand van onze woningen plaats. Tijdens de bouw valt qua overlast te denken aan geluid, stof, trilling, onzekerheid over de draagkracht van het huis, ontbreken van daglicht, slechte bereikbaarheid, omvallen bouwmateriaal (Alphen a/d Rijn), onveilig gevoel, verplaatsen allerlei nutszaken, nachtarbeid en meer. Door het ontbreken van zicht op de gevels is beveiliging tegen ongewenste gasten noodzakelijk. De bouwplaats wordt wel vaak van beveiliging voorzien. Dit alles betekent een grote aanslag op het woon- en leefgenot tijdens de realisatie van het project! Uit onderzoek blijkt dat zo'n groot infrastructureel project binnen minimale ruimte en tijd altijd meer impact heeft dan we kunnen voorzien.	Het is onvermijdelijk dat enige vorm van overlast ontstaat tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg, met name voor de bewoners van de woningen dicht bij de toekomstige onderdoorgang. Langs de tunnelbak is een spatscherm voorzien dat de overlast dient te beperken. Dit spatscherm heeft een hoogte van 2 verdiepingen. Het scherm is bedoeld om modder e.d. op te vangen tijdens het graven van de diepwand-geul, zodat de modder niet tegen de gevels van de woningen komt. Het spatscherm blijft niet maanden op dezelfde plek staan, maar kan wanneer het graven van de diepwand is afgerond worden verwijderd. Het spatscherm hoeft geen daglicht tegen te houden. Binnen het project is veel aandacht voor de situatie van de bewoners van de woningen dicht bij de toekomstige onderdoorgang, de omgevingsmanager van het project heeft hierover contact met de omwonenden, waaronder u.	Nee
21	2	Er is bij ons nog niemand geweest die een inschatting heeft gemaakt van de te verwachten problemen qua draagkracht van het huis welke op staal is gefundeerd! Verzoeken hiertoe werden categorisch geweigerd.	De aannemer krijgt ter zijner tijd geluids- en trillingseisen mee. Hierdoor wordt de kans op verzakkingen nagenoeg nihil. Verzakkingen kunnen uiteraard nooit volledig uitgesloten worden. Er zullen om die reden 2 metingen plaatsvinden (voor en tijdens de bouw) om verzakkingen te monitoren. Mochten er onverhoopt toch verzakkingen plaatsvinden dan treden schaderegelingen in werking. In maart 2016 hebben we de gang van zaken besproken en toegelicht aan de betrokken bewoners (Oosterengweg 29 t/m 47).	Nee
21	3	Na de bouw hebben we door de trechtervorm van de tunnel overlast van bundeling van uitstoot van voertuigemissies [en geluid] bij de tunnelmond.	Bij het onderzoek luchtkwaliteit is extra aandacht besteed aan de luchtkwaliteit bij de uiteinden van de tunnelmonden. In paragraaf 3.4 van het luchtkwaliteitrapport (bijlage 4 van de toelichting) is dit toegelicht. De concentraties bij de tunnelmonden voldoen aan de wettelijke grenswaarden.	Nee
21	4	Na de bouw hebben we door de trechtervorm van de tunnel overlast van bundeling van uitstoot van [voertuigemissies en] geluid bij de tunnelmond.	We hebben in het akoestisch onderzoek (bijlage 2 in de toelichting) rekening gehouden met reflecties in de tunnelmonden. Uit de berekeningen blijkt dat er geen sprake zal zijn van een significante toename van geluid ten opzichte van de huidige geluidbelasting ter hoogte van de woningen bij de tunnelmonden.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
21	5	Ook de ontsluiting van langzaam en snelverkeer zorgt voor onveilige situaties. De parallelwegen zullen aanleiding geven tot oneigenlijk gebruik en sluipverkeer. Dit is niet gewenst.	De stapelvariant van de onderdoorgang Oosterengweg betreft een fietstunnel bovenop een autotunnel. Dit betekent dat het snelverkeer van het langzaamverkeer wordt gescheiden. Doorgaand gemotoriseerd verkeer zal tussen de Liebergerweg en de Van Riebeeckweg via de autotunnel gaan rijden. Het deel van de Oosterengweg aan de noordzijde van het spoor en naast de onderdoorgang wordt ingericht als een straat voor éénrichtingsverkeer. Vanaf de rotonde Liebergerweg zal hoofdzakelijk bestemmingsverkeer het gebied inrijden aan de westzijde van de onderdoorgang. Dit deel van de Oosterengweg wordt ingericht als fietsstraat, waar de auto te gast is. Zie voor de eindsituatie rondom de onderdoorgang Oosterengweg het Beeldkwaliteitsplan (www.hovgooi.nl), waarin de inpassing van de onderdoorgang in relatie tot de overige infrastructuur en het lokale stratenpatroon is uitgewerkt en vastgelegd.	Nee
22	1	Door ook de verlegde weg over Anna's Hoeve wordt er zoveel van dit prachtige natuurgebied opgeofferd aan het asfalt en het verkeer. Zovele bomen gekapt, 1952 bomen, met geschatte waarde 1,5 miljoen euro! Alleen al voor het verleggen van de weg! Een HOV-baan, wat slechts een paar minuten tijdwinst oplevert met de bestaande route en zo'n enorme investering is van ons aller belastinggeld, wat veel beter besteedt kan worden in deze economisch niet rooskleurige tijden!	Wij zijn van mening dat de investering in het project HOV in 't Gooi genoeg oplevert. De bereikbaarheid van de regio zal, als er niks gedaan wordt, verslechteren. Door een toenemende mobiliteit en toenemende bevolkingsgroei zullen de verkeersknelpunten toenemen. Nu al is in Hilversum de verkeersdruk erg hoog, vooral in de spits. Wij vinden een snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding een serieus alternatief voor de auto. Het aantal busreizigers neemt in 2020 fors toe (33% t.o.v. de referentiesituatie). Het project levert een bijdrage aan oplossingen om de verkeersdruk te verminderen en de bereikbaarheid te verbeteren. Zie ook het rapport Vervoerwaarde en exploitatie in bijlage 1. De aantasting van het natuurgebied Anna's Hoeve wordt gecompenseerd door diverse maatregelen. Zie de plantoelichting en het Compensatieplan bomen en natuur in bijlage 16.	Nee
22	2	Door de komst van de HOV wordt er zoveel van dit prachtige natuurgebied verwoest, wat wij als bezoekers en omwonenden van Anna's Hoeve en ook van de natuur van Monnickenberg -met lede ogen moeten gaan aanzien - terwijl het in uw macht ligt - Provinciale Staten van Noord Holland - de schade aan natuur en levensvreugde van de dieren in deze te beperken!	Wij begrijpen uw zorg. Op sommige plaatsen vindt aantasting van de natuur plaats. Op andere plaatsen wordt extra natuur ingericht. Wij zorgen er met dit plan voor dat de aantasting van zowel het NNN als areaal aan bos wordt gecompenseerd conform de hiervoor geldende wet- en regelgeving. Daarnaast vindt met dit plan meer bundeling van infrastructuur plaats, waardoor op andere locaties meer ruimte ontstaat voor aaneengesloten natuur.	Nee
22	3	Namelijk door voor de onderstaand, beschreven en eerder voorgestelde "Zuidboogvariant" alsnog de voorkeur te gaan geven! De Zuidboog-variant houdt in dat het HOV pas ter hoogte van de Soestdijkerstraatweg, de afrit van de A27 verlaat, en via het toekomstig ziekenhuisterrein het traject langs het spoor weer oppikt. Hierdoor blijven Anna's Hoeve en de Monnikenberg ongemoeid. De voordelen van de Zuidboog t.o.v. het huidige traject zijn: • De natuurgebieden en ecologische hoofdstructuur worden ontzien, • De cruciale faunapassages HeuvelrugoGooi worden niet verstoord; • De Zuidboog is aanmerkelijk goedkoper vanwege ontbreken dure kunstwerken; • Het ziekenhuis/zorgpark wordt aanmerkelijk beter bediend in volledige frequentie; • Arena-oost (op loopafstand) wordt beter bediend in volledige frequentie; • Overstapprobleem halte Linschotenlaan bij Zuidboog niet aan de orde; • Halte Linschotenlaan kan vervallen of bij beter punt (ring) geplaatst. Fietstunnel idem; • Passagiers station > ziekenhuis wordt snelle route geboden; • Rijtijd naar ziekenhuis sneller, naar station nauwelijks langer; • Betrouwbaarheid gelijkwaardig, Zuidboog kan als busbaan worden uitgevoerd. • De recreant behoud het gebied rondom de Bergvijver om daar te wandelen en te verblijven, waar anders het ecoduct zou gaan komen!	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Het alternatief Tergooiboog gaat over de Soestdijkerstraatweg en het ziekenhuisterrein. Uit ons onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein, deze route is lastig inpasbaar waardoor meerijden met het verkeer noodzakelijk is. Het huidige voorkeurstrace is goed inpasbaar. In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in ´t Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen in de toekomst bussen ook bij de ingang van het toekomstige ziekenhuis stoppen. Het ecoduct levert een bijdrage aan de ecologische verbinding "De Groene Schakel". Het gebied Anna's Hoeve behoudt voldoende recreatieve voorzieningen.	Nee
22	4	Een dergelijk besluit, zoals dat nu ter tafel ligt, zal de geschiedenis ingaan als de gemiste kans op het behouden van talloze bomen en natuur in dit kwetsbare gebied, zowel in Anna's Hoeve als in Monnickenberg. Bomen, die al tussen de 15 en 100 jaar bestaan.	Zie onze beantwoording onder 22.2 en 22.6.	Nee
22	5	En vele recreanten, met name bij de ingangs = eerste vijver, zullen veel rust en natuurplezier gaan missen met het voortsnellende verkeer in de directe nabijheid!	Wij hebben in het ontwerpproces veel aandacht besteed aan ruimtelijke inpassing van de verlegde weg over Anna's Hoeve en de busbaan. Met de ingreep ontstaat er een groter aaneengesloten recreatie- en natuurgebied. Dit betekent meer ruimte voor migrerende dieren en recreanten.	Nee
22	6	VBAH heeft berekend, dat het aantal te ruimen aantal bomen alleen al voor deze verkeersweg wel 1189 bomen zal bedragen, vertegenwoordigende een waarde van bijna 1,2 miljoen euro! Zijn totale berekening echter, is de vernietiging van tezamen 3.141 zuurstofrijke, gezonde, kostbare bomen, wat meer is dan € 2.75 miljoen aan totale geldwaarde, als ook de HOV-busbaan aan de andere kant van het spoor meegeteld wordt tot aan de A-27.	Het is onvermijdelijk dat voor de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve bomen worden gekapt. Kappen, herplanten en compenseren gebeurt conform de daartoe geldende regels van de Boswet en de APV. Bedragen zoals door u genoemd worden, zijn niet bij ons bekend. De kosten voor herplant en compensatie van bomen zijn opgenomen in het Compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi (bijlage 16 bij het PIP). Deze kosten komen voor rekening van het project en maken deel uit van het projectbudget.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
22	7	Nog een reden om niet dramatisch in de natuur van Anna's Hoeve als provincie in te griipen: Rond 1910 werd Jonkheer J.A. van Kretschmar van Veen bewoner van Heidepark en eigenaar van Anna's Hoeve. Hij liet het gebied jarenlang verwilderen. In 1930 bood hij het te koop aan. In deze tijd had de Grondbedrijf van Hilversum een leuk spaarpotje dankzij de aanieq van vele nieuwbouwwijken in de jaren 20. Hiermee werd Anna´s Hoeve aangekocht voor de gemeente Hilversum. Kretschmar van Veen liet vastleggen, dat de gemeente niets van Anna´s Hoeve mocht verkopen ot exploiteren. Het gebied werd uitdrukkelijk bestemd als `wandelbosch`voor de bewoners van Hilversum-Oost, want `dit nieuwe deel der gemeente staat achter bij andere wijken`. Hiermee werd bedoeld datt er geen recreatiegebied als het Spanderswoud of het Hoogt van ´t Kruis in de buurt was. De gemeente verwierf ook perceel 11 van de kaart van Perk. Dit werd aan Anna´s Hoeve toegevoegd.	Het park Anna's Hoeve blijft na uitvoering van het inpassingsplan grotendeels behouden. Daarnaast geeft de provincie uitvoering aan de wens van de gemeente Hilversum voor het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve.	Nee
22	8	Ook is bekend, dat Station Sportpark, met het bedrijventerrein Arena en Dudok Arena Sportcentrum en waar tevens beurzen georganiseerd worden en de drukke ROC school niet meer worden bediend op de snelle route naar Huizen, zoals nu het geval is met de snelbus 320, wat in mijn geval en van vele andere busreizigers vanaf het ROC en het station een heie slechte zaak is!	In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in ´t Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen via deze aftakking bussen afslaan richting ziekenhuis en reizigers dichtbij de ingang uitstappen waarna de bussen kunnen doorrijden richting Arenapark. De bushalte bij de Van Linschotenlaan maakt het - na gereedkomen van de aftakking - mogelijk over te stappen richting het ziekenhuis of het Arenapark.	Nee
22	9	De Zuidboogvariant levert voldoende besparing op om de gewenste fietserstunnel te realiseren, wat nu nog de vraag is, of er genoeg geld over is voor de aannemer om dit te kunnen bewerkstelligen!	In 2012 is, mede op basis van een breed consultatietraject, door Provinciale Staten het voorkeurstracé van de HOV vastgesteld. Naar aanleiding van het besluit van Provinciale Staten is de Zuidboogvariant (opnieuw) onder de aandacht gebracht van bestuurders. De beoordeling van deze variant gaf Provinciale Staten geen aanleiding om het voorkeurstracé te wijzigen of de Zuidboogvariant verder te onderzoeken. In welke mate de Zuidboogvariant daadwerkelijk een besparing oplevert, valt dan ook niet te zeggen.	Nee
22	11	Alle verkeer van de Verlegde weg over Anna's Hoeve loopt naast en langs een kinderspeelstrook met alle uitlaatcassen en roetuitstoot. wat tussen de kinderen terechtkomt: (claims van longschade te verwachten op termijn aan de longetjes van baby's en jonge kinderen).	Wij hebben aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit nabij de speelstrook. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen plaatsvindt. Het rapport is hierop aangepast (zie bijlage 4 bij de plantoelichting).	Nee
22	12	Afgraven van de heuvel met boompartijen langs de weg met flats en nieuwbouwhuizen aan de Anthony Fokkerweg, treurnis voor de bewoners, die hun rustig wonen kunnen vergeten!	Zie de beantwoording onder 22.6, waarbij wij opmerken dat ten oosten van de Anthony Fokkerweg een groenstrook blijft bestaan tussen de Anthony Fokkerweg en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve, zoals ook blijkt uit de plankaart bij het PIP.	Nee
22	13	Bedrijfs- en vrachtverkeer door onze woonwijk, bii mij voorlangs in de straat! Recreatieplezier eerste vijver is weg, want de auto's razen langs de strandjes: en de zitbankjes daar zullen ook geen enkel plezier meer opleveren met zoveel verkeerslawaai in de rug!	Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van het plan HOV in 't Gooi op het verkeer in uw woonwijk. Hieruit is naar voren gekomen dat het creëren van een extra aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna's Hoeve ervoor zorgt dat de hoeveelheid vrachtverkeer in uw straat gereduceerd wordt. Bij de eerste vijver wordt een toename in de geluidbelasting verwacht. Daar tegenover staat dat op andere plaatsen in Anna's Hoeve het juist rustiger wordt. Met dit plan wordt de infrastructuur namelijk gebundeld.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
22	14	De eenden, reigers, vissen zullen uit de eerste vijver = voorste vijver verdwijnen! Dieren hebben rust nodig om te kunnen leven!	Wij treffen binnen het plan voldoende mitigerende maatregelen om de rust van de dieren te waarborgen. In het mitigatiplan (bijlage 6 van de toelichting) is dit uitgebreid beschreven.	Nee
22	15	Trouwens ondanks, dat de buraers op twee door de Gemeente georganiseerde inspraakavonden duidelijk gekozen hadden voor behoud van de Weg over Anna's Hoeve op de oude plaats te doen handhaven, met redenen omkleed, heeft de politiek toch op een later tijdstip besloten geen rekening te houden met de wensen van de burgers en te kiezen voor een Verlegde Weg langs het spoor!	De keuze om de weg over Anna's Hoeve te verleggen is gemaakt door de gemeenteraden van Hilversum en Laren en niet vanuit het project. De raden van de betreffende gemeenten hebben allen ingestemd met de inrichtingsvisie Anna's Hoeve en daarmee de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve.	Nee
22	16	Het enige positieve van het hele HOV-project is de Oosterengwegtunnel, dat is noodzakelijk dat die er komt!	Wij waarderen uw instemming met de aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg.	Nee
22	17	Ik verzoek u mijn zienswijze in behandeling te nemen en de Zuidboogvariant nog eens serieus en opnieuw in ogenschouw te nemen als Bestuur van Provinciale Staten, waardoor zoveel natuurschade en mens- en dierenlevensvreugde voorkomen kan worden!	Zie onze beantwoording onder 22.2, 22.3, 22.4 en 22.6.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
23	1	Indieners dienen een zienswijze in tegen het ontwerp HW besluit van de gemeente Hilversum;	deze zienswijze heeft betrekking op de toename van geluid op de AF-weg en wordt behandeld door de gemeente Hilversum.	Nee
23	2	Wij maken u erop attent, dat, mocht u het PIP HOV in 't Gooi en het Besluit hogere waarden vaststellen, de eigenaren een planschadeverzoek zullen indienen bij de provincie. Door de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve en de aanleg van de HOV-busbaan vlak voor onze appartementen wordt onze woning minder waard en wordt onze leefbaarheid aangetast. Uw eigen planschade van de verlegde Weg over Anna's Hoeve, over en vlakbij de kavels van woonwijk Anna's Hoeve, die minder waard zullen worden, heeft u reeds bij de provincie verwerkt in de extra kosten die u vraagt voor grondverwerving (2,3 miljoen euro). Op grond hiervan neem ik aan dat de provincie en u sympathiek zullen staan tegenover een planschadeclaim van ons, als appartementbewoners aan de Anthony Fokkerweg.	U kunt na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen, mocht u van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling.	Nee
24	1	In onze reactie van 4 december 2014 op het concept ontwerp PIP hebben wij een aantal punten aangedragen. We hebben verzocht de Weg over Anna's Hoeve te verleggen en een betere onderbouwing van de onderzoeken. In het ontwerp PIP heeft u deze punten aangepast. Daamaast hebben wij aangegeven zorgen te hebben over de financiële uitvoerbaarheid van het plan aangezien er toen nog geen middelen beschikbaar waren gesteld voor de uitvoering van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Over dit laatste punt heeft u nog geen duidelijkheid gegeven. U heeft onze reactie als volgt beantwoord: "De provincie neemt alleen de financiële kosten van de HOV-baan voor zijn rekening en de hieraan directe gerelateerde mitigerende maatregelen. De andere onderdelen vallen in beginsel buiten de strekking van dit inpassingsplan. De provincie is wel bereid om de in de inrichtingsvisie genoemde grondwallen langs de spoorlijn planologisch mogelijk te maken, mits de financiële uitvoerbaarheid daarvan voor de vaststelling van het PIP is aangetoond. Hiervoor zijn afspraken met andere partijen noodzakelijk. Zoals deze beantwoording aangeeft dient dit voor de vaststelling te zijn aangetoond. Op dit moment is er dus nog onduidelijkheid over de financiering en daarmee de realisering van de grondwallen langs de spoorlijn.	Het PIP beoogt de realisatie van het project HOV in ´t Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna´s Hoeve kent een bredere scope en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. De financiering van de volledige inrichtingsvisie behoort dan ook niet tot de scope van het project HOV in ´t Gooi.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
24	2	Tevens geeft u aan dat niet alle onderdelen van de inrichtingsvisie voor rekening van de provincie komen. Slechts de direct gerelateerde mitigerende maatregelen vallen binnen de scope van het project. Een aantal maatregelen die van wezenlijk belang zijn voor het ontwikkelen van de ecologische verbinding - Groene Schakel - tussen de natuurgebieden vallen buiten deze scope. Terwijl er een aanzienlijk deel van het geraamde budget voor het project HOV in het Gooi is gereserveerd om de zogenaamde 'groene projecten' binnen dit project te kunnen realiseren. De ontbrekende maatregelen betreffen onder meer het oprooien van de Weg over Anna's Hoeve en inrichting hiervan conform de inrichtingsvisie. Er worden slechts minimale maatregelen voorgesteld bij het oprooien van deze weg terwijl de inrichtingsvisie een uitgebreider pakket aan maatregelen adviseert om de versterking van de ecologische verbinding te waarborgen. Daamaast vindt er verstoring van de recreatieve paden plaats door de aanleg van de ecozone. Uitgangspunt van de visie is het behouden van de bestaande recreatieve waarden van het gebied, en het waar mogelijk versterken van deze recreatieve waarden. Wij onderschrijven de keuze dat een aantal recreatieve routes komt te vervallen om de doelstelling van het ecoduct te vergroten. Gelet op het feit dat het verwijderen van de routes een gevolg is van het project HOV, dringen wij erop aan dat de compenserende maatregelen hieromtrent binnen de scope van het project HOV worden gebracht om zo de doelstelling ten aanzien van de recreatieve waarden na te kunnen streven. Tot slot suggereert de plantoelichting dat er afschermende voorzieningen (ten oosten van de natuurbrug) komen, althans dat wordt als uitgangspunt gehanteerd. Er is op bestuurlijk niveau een afspraak gemaakt dat deze voorzieningen ook worden gerealiseerd binnen de scope van het project HOV. Uit de ecologische effectbeoordeling blijkt echter dat deze voorzieningen hier buiten vallen. Middels deze zienswijze pleiten wij ervoor de genoemde maatregelen binnen de scope van het project te laten vallen om te kunnen voldoen aan de vastgestelde uitgangspunten voor het gebied zoals geformuleerd in de plantoelichting van het PIP. En de geraamde budgetten voor de 'groene projecten' hiervoor beschikbaar te stellen. In het PIP staat namelijk vermeld dat naast het realiseren van de HOV busverbinding tussen Huizen en Hilversum, de versterking van de natuurverbindingen in de regio (Groene Schakel) een belangrijk onderdeel van het project is om de uitvoerbaarheid van deze doelen te garanderen. Om de uitvoerbaarheid van het PIP te kunnen borgen dient er dan ook zekerheid te zijn dat alle uitgangspunten worden gerealiseerd.	Het project HOV in 't Gooi heeft niet tot doel de natuurverbinding Groene Schakel in haar volledigheid te realiseren. Wij realiseren niet de gehele ecozone. Wel worden diverse maatregelen getroffen die de natuurverbinding een stapje dichterbij brengen. Dit betreft onder andere het realiseren van het ecoduct over het spoor (onderdeel van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) van het Rijk) en het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Daarnaast worden de (negatieve) effecten van de aanleg van de HOV-busbaan gemitigeerd. Belangrijkste maatregel hierbij is het realiseren van schermen op de fly-over, ten oosten van de natuurbrug. Deze schermen maken onderdeel uit van de scope van het project HOV in 't Gooi. Het mitigeren van de negatieve effecten van de reeds bestaande infrastructuur (met name het spoor en de A27) behoort niet tot de scope van het project HOV in 't Gooi. Deze maatregelen zijn wel opgenomen in de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve.	Nee
24	3	Tenslotte willen wij hierbij nog reageren op bijlage 2, "Verkeersgegevens", paragraaf 2.3 "Openbaar Vervoer". In de haalbaarheidsstudie naar HOV 't Gooi is voor 'de 'situatie na 2020 met HOV' uitgegaan van het lijnennet in 2013, waarbij de oorspronkelijke buslijn 109 (Bussum-Laren-Eemnes-Hilversum) was opgeknipt in twee afzonderlijke delen, namelijk lijndeel 109 (Bussum-Laren (Singer) en lijndeel 119 (Eemnes-Hilversum), waarbij er geen busverbinding meer bestond tussen Laren (Singer) en Eemnes. Wij hechten er aan te vermelden dat het bovenstaande uitgangspunt niet klopt met de feitelijke situatie van dit moment. Sinds 2014 is de oorspronkelijke lijnvoering van bus 109 namelijk weer hersteld tot één busverbinding over het volledige bovengenoemde traject om, aldus de provincie: "hiermee een heldere dienstregeling te bieden en een betere bereikbaarheid van het Tergooi ziekenhuis vanuit Laren en Eemnes, een betere bereikbaarheid van het College De Brink in Laren vanuit Bussum en een hetere bereikbaarheid van station Naarden-Bussum vanuit Laren en Eemnes en deze lijn beter te kunnen laten feederen vanuit Laren op R-net lijn 320 hij Blaricum Tergooi ziekenhuis ".	U heeft inderdaad gelijk dat de aangehaalde informatie verouderd is. Wij hebben dit aangepast in de rapportage in bijlage 2. Overigens heeft dit geen verdere consequenties voor de conclusies uit het onderzoek.	Nee
24	4	Graag zouden wij om bovengenoemde redenen zien dat buslijn 109 over het volledige traject, ook tussen Laren en Eemnes, gehandhaafd blijft. En voorts om het voor en na transport van en naar de HOV halte A27 Eemnes/Laren te kunnen verzorgen, waarmee positief wordt bijgedragen aan de vervoerwaarde van HOV 't Gooi.	Uw vraag heeft geen betrekking op het inpassingsplan HOV in 't Gooi zelf, maar op ander openbaar vervoer in de regio. Op dit moment zijn er geen voornemens om de lijnvoering of frequentie van lijn 109 ingrijpend te wijzigen. Wij onderkennen het belang van lijn 109 voor de bereikbaarheid van de gemeenten, maar kunnen niet geheel uitsluiten dat zich in de toekomst ontwikkelingen aandienen die een aanpassing van het lijnennet noodzakelijk maken.	Nee
25	1	De gemeente Almere is verheugd dat de provincie Noord-Holland serieus investeert in een betere OV bereikbaarheid van de regio 't Gooi. Almere is opdrachtgever voor de concessies Stadsdienst Almere en Almere Streek. Busreizigers tussen Almere en Hilversum zullen of via een overstap op Blaricum Carpoolplaats, of indien de huidige lijn 156 in de komende aanbesteding als doorgaande lijn naar Hilversum wordt aangeboden, gebruik maken van de bus infrastructuur die met het inpassingsplan wordt gerealiseerd.	Wij waarderen uw instemming met de investering van de provincie Noord-Holland in een betere OV bereikbaarheid van de regio.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
25	2	Almere heeft de volgende zienswijze: Tracédeel Hilversum: Het inpassingsplan voorziet in een HOV baan ten zuiden van de spoorlijn Hilversum-Amersfoort. Beoogd wordt de lijnen 320 en 156 via deze nieuwe verbinding te laten rijden, rechtstreeks naar station Hilversum. Reizigers van lijn 156 (en ook van lijn 320) hebben echter, gelet op het huidige gebruik, een belangrijke bestemming in de omgeving van Hilversum Sportpark / Arenapark. De gemeente Almere pleit daarom voor een aanpassing van het kruispunt HOV baan-Oosterengweg (A), zodat het voor de bus vervoerder mogelijk wordt om een routevariant via de Oosterengweg en Arenapark aan te bieden. Een altematief is een routevariant via de Monnickenberg. [afbeelding aanpassing kruispunt, zie zienswijze]	De inhoud van de zienwijze is ons niet helemaal duidelijk. Ter plaase van de kruising HOV busbaan - Oosterengweg wordt een onderdoorgang gerealiseerd. Het is voor de bus na realisatie van deze onderdoorgang niet mogelijk af te slaan naar de Oosterengeweg. Als in de zienswijze gedoeld wordt op het kruispunt HOV busbaan - Van Linschotenlaan merken wij op dat in het PIP geen aftakking is opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar dat een dergelijke aftakking wel is opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in ´t Gooi.	Nee
26	1	Naar aanleiding van het Provinciaal Inpassingsplan HOV in 't Gooi zouden wij het plan op één punt willen aanvullen. Dit betreft de aantakking van de busbaan op het busstation in Hilversum. Door een kleine aanpassing aan het einde van de HOV busbaan is het mogelijk om beter op de R-net halte op het busstation aan te sluiten en om één bufferplaats op het busstation te sparen. Zie de schets op de volgende bladzijde die gebaseerd is op de tekst in het Provinciaal Inpassingsplan. De beide rijstroken van de busbaan zouden moeten worden uitgebogen bij de aantakking op het busstation. Hierdoor komt de busbaan precies uit tegenover de halte van het HOV op het busstation. De R-netbus kan dan mooi rechtdoor rijden, de halte in. Dit is de voor de meeste R-netbussen gebruikelijke halte op het busstation. Er is ook een uitstaphalte op het busstation maar deze halte wordt vooral door andere buslijnen gebruikt. Een tweede voordeel is dat er op het busstation één bufferplaats meer behouden blijft. Er vervalt dan één in plaats van twee bufferhaltes (dit zijn haltes waar bussen tijdelijk geparkeerd kunnen worden tussen twee busritten in). Gezien de krappe ruimte op het busstation, is dat zeer welkom. Door de aanpassing vervalt de gedeelde oversteek van de busbaan. Gezien de relatief lage frequentie van het verkeer op de busbaan, zal dat bij voetgangers niet tot problemen hoeven te leiden. [afbeeldingen huidig ontwerp en voorgesteld ontwerp, zie zienswijze] Naar ons idee is de aanpassing aan het plan eenvoudig door te voeren en zijn er geen extra kosten mee gemoeid. Het spaart zelfs kosten uit als bedacht wordt dat voor het huidige plan een vervangende bufferhalte zal moeten worden gevonden in het stationsgebied.	Omdat de busbaan aan het einde van de HOV busbaan overgaat in het busplein en andersom, is hier sprake van een solitaire gelijkvloerse oversteek van langzaam verkeer over een route waarop alleen HOV rijdt. Fietsers met de bestemming station zullen bij deze oversteek gefocust zijn op het zo snel mogelijk bereiken van hun bestemming (stalling). De kans is aanwezig dat fietsers daardoor onvoldoende alert zijn op naderend busverkeer, niet goed anticiperen en risico nemen bij het oversteken van de busbaan. De aanwezigheid van een rustpunt in het midden van de busbaan geeft gelegenheid om een foute inschatting te corrigeren. Verder zorgt de aanwezigheid van het rustpunt er voor dat de oversteek voor buschauffeurs beter zichtbaar en herkenbaar wordt. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt niet van het ontwerp (oversteek met fysiek rustpunt) afgeweken.	Nee
27	1	We volgen de HOV al een tijdje. Persoonlijk kan ik (en velen met mij) niet de voordelen zien betreffende de HOV. Het openbaar vervoer is al goed tot zelfs uitstekend te noemen in Hilversum en omstreken en voldoet al ruimschoots aan de vraag. Naar mijn mening sluiten de huidige buslijnen beter aan op dit moment dan HOV in de toekomst ooit zal doen.	Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus rijdt in de bebouwde kom van Hilversum een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen die Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdrukte in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Een nadere onderbouwing van de noodzaak van het project HOV in 't Gooi is opgenomen in bijlage 19.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
27	2	In alle stukken lees ik keer op keer dat u de HOV zeer nodig is omdat het verkeersnetwerk dichtslibt in het Gooi? Zijn hier rapporten of andere stukken van die dit standpunt van de provincie ondersteunt? Ik lees veel aannames maar concrete rapporten of cijfers kan ik nergens terug vinden betreffende het dichtslibben van het verkeer in het Gooi.	Zie onze beantwoording onder 27.1.	Nee
27	3	U stelt dat u wilt werken aan een hogere bereikbaarheid in het Gooi? Zijn er rapporten of andere stukken die aangeven dat u inderdaad een hogere bereikbaarheid bewerkstelligt en dit dan in samenhang met het huidige openbaar vervoer? Ook daarover kan ik geen concrete informatie vinden wat nou de voordelen zijn van HOV vervoer tegenover het huidige openbaar vervoer. Er wordt slechts aangegeven in de rapporten wat de huidige situatie en wat de nieuwe situatie kan worden. Die is volgens het rapport beter. Logisch, maar nergens kan ik in dat rapport duidelijke aanwijzingen vinden die de lezer uitleggen waarom de HOV beter is en van toegevoegde waarde. U stelt dat er een betere aansluiting tot stand zal komen met andere steden als Almere, Amsterdam, Schiphol en dat Huizen beter ontsloten wordt? Zijn er rapporten of andere stukken die aangeven dat dit inderdaad in de toekomst het geval is? Of zijn dit slechts aannames ik heb namelijk geen concrete rapporten kunnen vinden dat dit inderdaad het geval is. Tot nu toe lees ik alleen maar in uw rapportage dat de 320 met de HOV binnen 21 minuten in Huizen is en dat de huidige 320 kan (dus niet altijd) er 40 minuten over doen. Volgens u is de 320 hiermee sneller en betrouwbaarder? Ik vind dit nogal een snelle conclusie? Hoe komt u aan deze stelling name?	Wij onderschrijven uw stelling niet. In bijlage 1 (rapport Vervoerwaarde en exploitatie) is onderbouwd wat dit project, in termen van vervoerwaarde, reistijdwinst en exploitatiewaarde, bijdraagt aan de bereikbaarheid van de regio.	Nee
27	4	Tweede punt is, dit nou echt een rechtvaardiging om voor 19 minuten tijdswinst meer dan 100 miljoen te gaan uitgeven in een tijd waarin de crises nog steeds niet voorbij is. - Tweede punt is voortvloeiende uit bovenstaande door betere bereikbaarheid met Huizen zal de economie een impuls krijgen? Waaruit blijkt dat? Zijn daar stukken en/of cijfers die deze aanname staven.	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. Zie verder de beantwoording onder 27.1. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het project maakt de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen. Begin 2015 heeft de Hilversums gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Daar waar de natuur wordt aangetast worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen. Zie hiervoor bijlage 6 (Mitigatieplan) en bijlage 16 (Compensatieplan bomen en natuur).	Nee
27	5	U stelt dat de HOV lijn een goed alternatiefis voor de auto? - Zijn er rapporten of andere stukken waaruit blijkt at dit inderdaad het geval is. Kunt u mij dan aangeven welk percentage van de mensen bereid is om zijn auto te laten staan en per bus te gaan reizen? Heeft u hier concrete cijfers of berekeningen over. Ik kan hier namelijk niks concreets over terugvinden? We lezen wel veel aannames maar zonder concrete en deugdelijke onderbouwing. Ik vind wel algemene rapporten terug en die komen allen tot de conclusie dat de Nederlander niet zijn auto uit is te krijgen.	Prof. Dr. H.J. Meurs geeft in zijn rapport (second opinion vervoerwaarde HOV in 't Gooi) aan dat veiligheid en betrouwbaarheid de basis vormen voor aantrekkelijk openbaar vervoer. Daarna volgen snelheid en gemak. Als de reistijd en betrouwbaarheid van de bus in de buurt komt van de auto vormt deze een serieus alternatief voor de auto. Ook de mogelijkheden tot overstap naar andere modaliteiten (bus, trein, fiets en auto) zorgen ervoor dat steeds meer mensen de bus als alternatief voor de auto gaan gebruiken. De parkeervoorzieningen in het centrum spelen hierbij ook een rol. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. De bus wordt daarom steeds meer een serieus alternatief voor de auto om in de binnenstad te komen. Het rapprt van Prof. Dr. H.J. Meurs is te vinden op de website van het project, www.hovgooi.nl.	Nee
27	6	U stelt dat ook de natuur (NNN) in de omgeving wordt versterkt: Groene Schakel Tuurlijk is het leuk als de natuur er baat bij heeft. Maar hoeveel baat? Een hoop natuur verdwijnt, gifbelten worden opengegooid, en het publiek/recreant zal geen toegang meer hebben tot Anna's Hoeve. Naar onze mening is het dan een beetje te kort door de bocht om te stellen dat u hiermee de noodzaak van de HOV bestempeld en u spreekt in uw eigen rapport dan ook zelfs tegen.	Het belang van de Groene Schakel voor de natuur is door eerdere studies al aangetoond (o.a. door Alterra). Met dit inpassingsplan wordt niet alleen de HOV mogelijk gemaakt, maar ook onder meer de versterking van de Groene Schakel. Denk hierbij aan het ecoduct. Op sommige plaatsen vindt aantasting van de natuur plaats. Op andere plaatsen wordt extra natuur ingericht. Wij zorgen er met dit plan voor dat de aantasting van zowel het NNN als areaal aan bos wordt gecompenseerd conform de hiervoor geldende wet- en regelgeving. Daarnaast vindt met dit plan meer bundeling van infrastructuur plaats, waardoor op andere locaties meer ruimte ontstaat voor aaneengesloten natuur. Wij zien niet waar we in ons rapport zaken tegenspreken.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
27	7	U stelt dat de Leefbaarheid in wijken beter wordt maar ik zie geen verbetering van leefbaarheid in de wijken waar; 1. De busbaan doorheen gaat lopen 2. De geluidsoverlast toeneemt in de straten langs en rondom de busbaan. 3. De bereikbaarheid van noodzakelijke voorzieningen slechter wordt. (Ziekenhuis, Riebeeck gallerij, Kwik-fit, diverse medische centrums, scholen etc.] 4. De busbaan langs speelvelden voor jonge kinderen gaat en zodoende onbruikbaar worden 5. Er natuur moet gaan verdwijnen 6. als klap op de vuurpijl hebben mensen geen toegang meer tot de natuur	De voorgenomen ontwikkeling wordt uitgevoerd in het kader van het grotere belang. Door bundeling van de verschillende infrastructuurroutes vindt versterking van de natuur plaats. Aanleg van de busbaan vindt plaats om een snellere en betrouwbaardere HOV verbinding te creëeren tussen Huizen en Hilversum. Bij dergelijke ingrepen is het onvermijdelijk dat aantasting van de omgeving plaatsvindt. Dat is ook hier het geval. Onderstaand gaan we concreet in op de door u genoemde punten: 1. Het HOV project heeft als doel de bereikbaarheid van het Gooi te verbeteren. De bus verdwijnt van de openbare weg in Hilversum. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid in de buurt van het huidige bustracé. Daarnaast zorgt de aanleg van de onderdoorgang voor een significante verbetering van de leefbaarheid nabij de onderdoorgang. 2. Uit het geluidonderzoek komt naar voren dat ten gevolge van de busbaan slechts op één locatie aan de Oosterengweg de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Doordat deze woning echter een geluidreductie krijgt ten gevolge van de aanleg van de onderdoorgang, verbetert de algehele geluidsituatie. Op de overige locaties treedt ten gevolge van de busbaan geen overschrijding op van de voorkeurswaarde. 3. De bereikbaarheid van alle momenteel aanwezige voorzieningen blijft gegarandeerd. Wel is het zo dat sommige locaties op een andere wijze bereikbaar worden. 4. De busbaan gaat nergens langs een speelveld. Wel komt de Weg over Anna's Hoeve langs de speelstrook bij de Anthony Fokkerweg. Deze speelstrook blijft in stand en kan ook in de toekomst gebruikt worden. 5. Een deel van de bomen in Anna's Hoeve moet worden gekapt. Wij hebben echter de wettelijke verplichting om de te kappen bomen te herplanten dan wel compenseren. Dit gebeurt ook. Daarnaast vindt aantasting van het NNN plaats, ook dit wordt gecompenseerd. Tenslotte worden veel maatregelen getroffen om de natuur te versterken. 6. De toegang tot Anna's Hoeve blijft behouden. Na aanleg van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve is het natuur- en recreatiegebied vanuit de aanliggende woonwijk via twee routes te bereiken.	Nee
27	8	Maar de natuur is gered dankzij de HOV? Kunt u mijn een vergelijking of stukken laten zien waaruit blijkt dat de natuur zodanig een impuls krijgt dat dit uitstijgt boven de leefbaarheid van de omgeving? Is er daadwerkelijk een deugdelijk onderzoek gedaan naar de flora en fauna in de omgeving	Het ecologisch onderzoek van Tauw (bijlage 5 van de toelichting) betreft een deugdelijk onderzoek waarbij onder meer toetsing aan de normen van de Flora- en faunawet heeft plaatsgevonden. Voor het ecoduct is een onderzoek uitgevoerd door Alterra waarbij de noodzaak van het ecoduct is onderbouwd als zijnde onderdeel van de Groene Schakel.	Nee
27	9	Bij ons is er niks bekend dat de Oosterengweg een knelpunt is. Juist door de komst van de Amalia-Tunnel is er bijna geen sprake meer van een knelpunt. Het verkeer stroomt prima door. Ik kan dan ook nergens in uw documentatie iets terug vinden dat er een knelpunt is op de Oosterengweg op dit moment?	De onderdoorgang Oosterengweg is noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zal het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat het verkeer dan niet alleen zou moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een onderdoorgang borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoorkruising meer nodig is. De NS heeft plannen om in de toekomst passagierstreinen spoorboekloos te laten rijden. Hierdoor verwacht de NS meer treinen op het spoor te kunnen verwerken. Dat zou betekenen dat de spoorbomen langer en vaker voor wegverkeer gesloten zouden zijn. Door het aanbrengen van de onderdoorgang wordt dit knelpunt voor de toekomst opgelost. Uw aanname dat door de komst van de Amaliatunnel er geen problemen meer zijn met de spoorwegovergang Oosterengweg is niet juist. Niet de Amaliatunnel of het kruispunt Soestdijkerstraatweg - Oostereind, maar de VRI op het kruispunt Van Riebeeckweg met de Oosterengweg is bepalend voor de verkeersbelasting op de overweg. Wel is het zo dat de doorstroming op de buitenring van HIlversum al is verbeterd door verschillende maatregelen uit het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. De onderdoorgang Oosterenweg vormt een belangrijke aanvulling op het IBP.	Nee
27	10	Door een tunnel aan te leggen zal het inderdaad veel veiliger worden voor fietsers en voetgangers gebaseerd op verkeer. Maar of een tunnel veiliger is, is ook maar de vraag want in tunnels is uitermate goede business om mensen van hun fiets te slaan, te beroven, te verkrachtingen en aanrandingen. Wie verteld ons dat de tunnel inderdaad veilig is.	Zoals ook blijkt uit het Beeldkwaliteitsplan zijn de afscheidingen op de wanden van de fietstunnel transparante glazen vlakken, gevat in stalen frames. Door de transparantie komt er niet alleen veel licht in de onderdoorgang, maar is ook op maaiveldniveau de ruimte meer een geheel. Daarbij zijn de gebruikers beter zichtbaar wanneer zij de onderdoorgang uitkomen. In de onderdoorgang wordt functionele verlichting aangebracht, in lange lijnen langs het plafond. Om de toegankelijkheid van de onderdoorgang voor voetgangers te vergroten is aan de noordzijde van het spoor een voetgangerstoegang in de vorm van een trap naar de Mussenstraat aanwezig.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
27	11	Dan komen we gelijk op het volgende punt: U zegt dat u het streven heeft om nog een fietstunnel te bouwen. De volgende dooie mus in het rapport, de optionele tunnel???; "Tussen de Van Linschotenlaan en de Anthony Fokkerweg maakt het PIP het mogelijk om een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor en de HOV-baan te realiseren. Het streven is gericht op de realisering van deze fietstunnel. echter deze tunnel is wel optioneel. Bij de uitvoering worden de aannemers uitgedaagd om de tunnel te realiseren binnen het beschikbare budget" De tunnel is optioneel???	Op basis van de huidige ramingen ontbreken hiervoor de financiële middelen. De partijen betrokken bij het project HOV in 't Gooi hebben echter nog altijd de ambitie om de fietstunnel bij de Van Linschotenlaan te realiseren.	Nee
27	12	Terwijl op beide inspraak avonden gezegd is dat deze fietstunnel er zal komen. Dit is ook te lezen in de diverse bijlagen. Hierin wordt gesproken dat de tunnel er zal komen. Niet dat hij er misschien gaat komen. Nu we het document beter bestuderen blijkt dat deze optioneel is en dat deze de aannemer maar de uitdaging moet aangaan of deze er wel of niet komt. Wij moeten de eerste aannemer nog tegenkomen die zulke risico's zal nemen. Gaat de tunnel er nou wel of niet komen of moeten we dat maar afwachten als het project gestart is. Beetje flauw dan wel om buurtbewoners er wel lekker mee te maken.	In eerste instantie was de fietstunnel onderdeel van het project. Vanwege financiële tegenvallers is realisatie van de fietstunnel nu niet aan de orde. De komst van de fietstunnel is alleen mogelijk, indien er in de toekomst financiële ruimte wordt gevonden.	Nee
27	13	Hoe is uw blik naar de toekomst? Zelfrijdende auto's bestaan al, zelfrijdende bussen ook, we hebben zelfs fietsen die tegenwoordig de 80km per uur halen? Dit houd in dat we met een vernieuwende blik naar de toekomst moeten kijken zeker als het gaat om mobiliteit. Heeft u dit soort ontwikkelingen meegenomen naar de toekomst? Deze vind ik namelijk niet terug in uw rapportages terwijl dit soort ontwikkelingen in de komende 5 tot 10 jaar realiteit zullen zijn. Wie kan mij vertellen of wij daadwerkelijk in 2025 nog een fileprobleem hebben of in 2030? Het onderzoek wat u presenteert en waar u mee schermt om voor het HOV te zijn gaat uit van een bestaande situatie en deze laat u exponentieel toenemen maar, met nieuwe ontwikkelingen of andere alternatieven wordt geen rekening gehouden. In uw rapport met name tot betrekking van Hilversum komt u met veel aannames die naar onze mening nog niet deugdelijk onderzocht zijn	Bij de ontwikkeling van dit plan is zoveel mogelijk rekening gehouden met de toekomstige situatie. Wij gaan er van uit dat busvervoer in de nabije en ook iets verdere toekomst noodzakelijk blijft.	Nee
27	14	U stelt het volgende omtrent de parkeerproblematiek; "In zowel het centrum als bij de Oosterengweg lijken voldoende mogelijkheden aanwezig om de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen op te vangen in het huidige parkeerareaal of te compenseren. Voor het centrum zal, op basis van de door de gemeente op te stellen parkeerbalans, gekeken moeten worden of de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen ook op de lange termijn opgevangen kunnen worden in het parkeerareaal van de gemeente Hilversum. Hierbij zal ook gekeken moeten worden naar andere geplande ontwikkelingen in de gemeente." Het woordje "lijken" geeft aan dat het dus nog onduidelijk is of er voldoende mogelijkheden aanwezig zijn voor parkeerplaatsen. Wat gaat er gebeuren als er toch in de toekomst blijkt dat er een tekort aan parkeerplaatsen is? Hilversum staat al bekend als onbereikbaar? Het zou fijn zijn als dit punt toch beter wordt uitgezocht.	In relatie tot parkeren is van grof naar fijn gewerkt. Ten tijde van de bekendmaking van het ontwerp PIP stond vast dat er op de korte termijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het parkeerareaal van de gemeente Hilversum om de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen op te vangen. Destijds (december 2015) was echter onduidelijk of dit ook op de lange termijn (rekening houdend met andere geplande ontwikkelingen in de gemeente) mogelijk zou zijn. Het hiervoor benodigde aanvullende onderzoek is inmiddels afgerond. Uit het onderzoek blijkt dat zowel op de korte als de lange termijn voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in het centrum van Hilversum om de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen op te vangen. Zie verder paragraaf 4.2 in de toelichting en de bijlagen 20, 21 en 22.	Nee
27	15	Een andere aanname die ik in uw rapport voorbij zie komen is het volgende; "Uit de verkeersgegevens blijkt dat er buiten deelproject 5, 6 en 7 er, met uitzondering van de Antony Fokkerweg, geen wegen zijn waarbij de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van de wijzigingen meer dan 40% bedraagt. Hierdoor kan redelijkerwijs worden aangenomen dat de toename van de geluidsbelasting op deze wegen, met uitzondering van de Anthony Fokkerweg, minder dan 2 dB bedraagt." U denkt het "redelijkerwijs" te weten maar zeker weten doen we niet. U gaat uit van een aanname. Zo is het hoe wij het lezen. Kunt u dit onderbouwen met rapporten/cijfers en/of andere gegevens? En wat nu als u nou ongelijk blijkt te hebben? Wat kunnen wij als betrokken dan verwachten. Zal er een actie op worden ondernomen of hebben de betrokken gewoon pech gehad. Met andere woorden met welke scenario's houdt u rekening. Want we vinden het nogal een gebrekige stelling als u zegt dat de verkeersintensiteit zal toenemen maar niet de geluidshinder.	Naar aanleiding van de zienswijzen hebben wij aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten van het plan HOV in 't Gooi op het verkeer in uw woonwijk. Hieruit is naar voren gekomen dat door het creëren van een extra aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna's Hoeve de Anthony Fokkerweg wordt ontzien. Hier vindt geen relevante toename van verkeer meer plaats.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
27	16	Tijdelijke overweg Mussenstraat "Vanuit het aspect geluid bezien is een toename te verwachten in de geluidbelasting op de woningen. Deze geluidbelasting wordt veroorzaakt door de toename in wegverkeer, maar met name door de alarmbellen van de hulpdiensten. Gezien de tijdelijkheid worden geen maatregelen getroffen aan het wegdek en/of de woningen. Een goede aanrijroute voor de hulpdiensten is van groot belang en prefereert in dit geval boven de verwachte hinder voor aanwonenden." We begrijpen dat een goede aanrijroute voor hulpdiensten van groot belang is. Toch een aantal kanttekeningen. 1} Hoe groot is de verwachte toename. In een ander stuk lezen we dat er minimaal 15 ambulances met spoed door deze straten zullen rijden. 2) Hoe groot zal de geluidsbelasting worden? Moeten wij al buurt rekening houden dat we regelmatig gewekt zullen worden door loeiende sirenes in de nacht?	De tijdelijke overweg is noodzakelijk vanuit maatschappelijk belang, enige vorm van geluidhinder is hierbij helaas niet te voorkomen. De overlast zal overeenkomen met de overlast die bewoners die in de buurt van een ziekenhuis of brandweerkazerne wonen, ervaren. Het is op voorhand onbekend hoeveel hulpdiensten uitrukken. In het akoestisch onderzoek is er, op basis van informatie van brandweer en ziekenhuis, van uitgegaan dat dagelijks ca. 15 hulpdiensten gebruik maken van de tijdelijke overweg. Niet alle ritten zullen echter uitgevoerd worden door wagens met een sirene.	Nee
27	17	Dit is wel een straat wat een aanlooproute is voor veel mensen met kinderen omdat deze naar de riebeeck gallerij toe willen voor dagelijkse boodschappen ook zitten er veel kinderen op de naburige school. Met andere woorden het is de hele dag een drukke aanlooproute voor vaders/moeders met kinderen. Deze maken met de kinderwagen veelal gebruik van de autoweg simpelweg omdat er auto's op de stoep geparkeerd staan. Hierdoor wordt het looppad voor mensen met kinderwagen of gehandicapten te smal en moet men noodgedwongen uitwijken naar de geasfalteerde autoweg waar straks de hulpdiensten met hoge spoed doorheen zullen rijden. Hoe denkt om te gaan met deze veiligheidsaspecten?	De zienswijze is ruimtelijk niet relevant voor het inpassingsplan, omdat deze ziet op handhaving door de gemeente. Overigens merken wij op dat het aspect veiligheid (in zijn algemeenheid, maar uiteraard ook ten aanzien van de tijdelijke overweg over het spoor en de omliggende straten) verder wordt uitgewerkt in het BLVC-plan (BLVC = Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie).	Nee
27	18	3) Dan nog de tijdsperiode. 2.5 jaar is dan wel een hele lange periode voor deze gevaarlijke situatie en de ervaring leert dat het wel langer gaat duren dan 2.5 jaar. Is er dan een vorm van compensatie? Als we 2 a 3 keer per nacht gewekt worden in de buurt dan blijft er van goede nachtrust weinig over.	De tijdelijke overweg zal in gebruik zijn gedurende de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg. Er wordt uitgegaan van een bouwperiode van 2 tot 3 jaar. Het aspect veiligheid (in zijn algemeenheid, maar uiteraard ook ten aanzien van de tijdelijke overweg over het spoor en de omliggende straten) wordt verder uitgewerkt in het BLVC-plan. U kunt na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen, mocht u van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling. Verder kennen wij de Regeling Nadeelcompensatie; schade die voortvloeit uit het handelen van de provincie kan voor vergoeding in aanmerking komen. Verantwoordelijkheid voor eventuele bouwschade of onrechtmatige daad schade anderzins ligt bij de aannemer.	Nee
27	19	Permanente afsluiting Mussenstraat door de bouw van de Tunnel op de Oosterengweg. Dan zit er in het bovenstaande plan nog een permanente factor in betreffende verkeersdoorstroming die bijna niet in uw documentatie benoemd word. De T-splitsing bij het spoor van de mussenstraat en de Oosterengweg zal volledig worden afgesloten door de komst van de tunnel op de Oosterengweg. Hierdoor ontstaat er met name in de wijk Liebergeren met name de verbinding Liebergerweg en de Mussenstraat een compleet nieuwe verkeerssituatie met allerlei gevolgen van dien: 1) De verkeersdrukte zal op de Liebergerweg alleen maar toenemen en zodoende ook het aantal gevallen van te hard rijden. Dit is al jaren een probleem met alle gevolgen van dien. Diverse zware ongelukken zijn al voorgekomen en het is simpelweg wachten op het eerste dodelijke slachtoffer. 2) De mussenstraat die aan de Liebergerweg aansluit zal niet alleen overspoelt worden door aan en af rijden van hulpdiensten maar zo ook een toename van vrachtverkeer en personenvervoer die naar het bedrijven terrein De Werf moeten en de Arendsstraat. 3) De Merelstraat waarbij de (Vracht)auto's en hulpdiensten de wijk weer moeten verlaten aangezien het beginstuk van de Liebergerweg eenrichtingsverkeer is zal zwaar onder druk komen te staan door verkeersdrukte.	Het klopt dat de verkeerssituatie ter plaatse van de Mussenstraat en de Oosterengweg zal wijzigen als gevolg van de aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg. De gebruiksmogelijkheden van de Mussenstraat worden als gevolg van de ontwikkelingen beperkt. Verkeer dat nu nog gebruikt maakt van de aansluiting Mussenstraat zal naar verwachting grotendeels uitwijken naar de aansluitingen Liebergerweg en Merelstraat en Anthony Fokkerweg. Hierdoor ontstaat er een procentuele toename van verkeer door de Liebergerweg (en Merelstraat). Beide wegen hebben hoofdzakelijk een verblijfsfunctie (erftoegangswegen). Naar aanleiding van de zienswijzen is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de toename van verkeer in de straten van de Vogelbuurt en de ontsluiting van het Venetapark. In bijlage 18 bij het PIP is over dit onderzoek gerapporteerd. Naar aanleiding van dit onderzoek is het plan aangepast. In het aangepaste plan is een aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve opgenomen. Door deze aansluiting kan vrachtverkeer direct de wijk verlaten. Het verkeer over de Anthony Fokkerweg Noord neemt af en het verkeer op de andere wegen zal minder toenemen. Door deze aansluiting onstaat er een betere verdeling van verkeer over de wijk. Het verkeer in het zuidelijke gedeelte kan ook zuidelijk, via de nieuwe aansluiting, de wijk verlaten. De berekende intensiteiten op de wegen in de wijk blijven acceptabel.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden..

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
27	20	Al dit bovenstaande legt een grote druk op de wijk en komt de leefbaarheid van de wijk niet ten goede. Dit is niet door directe gevolgen van de HOV maar door indirecte gevolgen. Wij krijgen straks al het (vrachtverkeer en hulpdiensten door een kinderrijke wijk heen. In zowel de Liebergerweg als de Mussenstraat liggen geen verkeersdrempels of andere middelen om het verkeer langzamer te doen rijden. De wegen nodigen uit tot hoge snelheden. Heeft de provincie en/of de gemeente hier al een visie op?	Zie de beantwoording onder 27.19.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
27	21	Het bodemonderzoek. U stelt het volgende in uw documentatie "Het uitgevoerde bodemonderzoek geeft aan dat er weliswaar sprake is van verdachte locaties en noodzakelijke saneringen, maar deze zijn van dien aard dat de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan mogelijk is vanuit het onderdeel bodem. In het kader van de vergunningverlening kan nader onderzoek op dit punt plaatsvinden." Het is algemeen bekend dat in de wij Liebergen en Anna's Hoeve zwaar verontreinigd zijn. Hoe erg weet niemand eigenlijk. Er is in het verleden wel bodemonderzoek gedaan maar op zeer marginale basis. Hoe wordt hier mee omgegaan? Wat zijn de gezondheidsrisico's voor de omgeving? Als u zware verontreiniging vindt stelt u de omgeving dan op de hoogte en worden er adequate maatregelen genomen? Hier vind ik niks over terug in uw documentatie? Want de stoffen die er tot nu toe al gevonden zijn kunnen zeer schadelijk zijn voor de mens en met name zwakkeren (zoals kinderen en ouderen] zeker als deze bloot worden gesteld aan lucht of opdrogen en als stofdeeltjes vervliegen. Door het woordje weiiswaaijn uw documentatie op te nemen krijgen wij het idee dat er vrij luchtig over wordt gedacht terwijl er grote risico's verbonden zijn voor de omgeving.	Uiteraard nemen wij het onderdeel bodem serieus mee in de planvorming. Inmiddels zijn verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd op het gehele tracé. Deze zijn verwerkt in het inpassingsplan. We voeren onze werkzaamheden uit conform de hiervoor geldende wet- en regelgeving (onder meer de Wet bodembescherming). Dit betekent dat maatregelen genomen worden indien risicovolle situaties zich voordoen. Gezondheidsrisico's voor de omgeving worden niet verwacht. We zijn namelijk wettelijk verplicht maatregelen te treffen om mogelijke blootstelling aan schadelijke stoffen te voorkomen.	Nee
27	22	De bereikbaarheid tijdens de aanleg van de tunnel. "Omdat de aanleg van een tijdelijke weg over het terrein van Tergooi en Anna 's Hoeve tijdens de aanleg van de tunnel Oosterengweg zeer kostbaar bleek, wordt nog gezocht op welke manier tijdens de aanlegfase verkeersproblemen kunnen worden voorkomen door verkeersmaatregelen. Het is van belang dat er voldoende maatregelen worden getroffen. Deze verkeersmaatregelen kunnen buiten het PIP om worden genomen." Op beide informatie dagen kregen we hierover geen concrete informatie. We kregen zelfs te horen dat er zelfs een kans bestaat dat er helemaal geen overweg komt. Dat zou voor heel veel mensen grote risico's opleveren omdat deze toch afhankelijk zijn van de zorg in het Ziekenhuis ter Gooi. Maar ook de werkende mens word het onmogelijk gemaakt om de A27 te bereiken. Hilversum zal dan veranderen in een verkeerschaos. We hebben het in 2015 al meegemaakt voor een half jaar. Het was een complete verkeerschaos. Heel Hilversum stond vast. Het college van B&W te Hilversum bagatelliseerde het maar verkeersdeelnemers deden er rustig een uur over om Hilversum te verlaten of om binnen te komen. Het lijkt mij dan ook verstandig om dit probleem eerst te tackelen voordat u met de werkzaamheden begint. Nogmaals 2,5 jaar is een hele lange periode. Zijn hier al concrete ideeën over en zijn er al onderzoeken geweest wat de 2,5 jaar afsluiting voor Hilversum gaat betekenen? Met name voor de bewoners die in Hilversum-Oost wonen?	Voordat wordt gestart met de uitvoering van het project zal een bereikbaarheidsplan worden opgesteld, waarin maatregelen worden opgenomen die er voor moeten zorgen dat de doorstroming van het verkeer zo veel mogelijk wordt gewaarborgd. Deze maatregelen worden voorafgaand aan de realisatie van het project uitgevoerd. Een tijdelijke (spoorweg)overgang ter plaatse van de Mussenstraat, die uitsluitend door nood- en hulpdiensten en langzaam verkeer gebruikt mag worden, maakt onderdeel uit van het HOV project.	Nee
27	23	Ik hoop u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd. Mijn excuses voor het slechte schrijven. Dit document is in een zeer kort tijdsbestek geschreven. Ik had gaarne het één en ander willen toelichten en meer de verdieping in te gaan. Mocht u de mogelijkheid bieden om de bovenstaande zienswijze nader toe te lichten dan zou ik daar gaarne gebruik van willen maken.	Volgens een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 13 juli 2011, 201004516/1/H1, voorziet de uniforme openbare voorbereidingsprocedure niet in een recht voor degenen die zienswijzen hebben ingediend om te worden gehoord respectievelijk een nadere mondelinge toelichting op de zienswijze te geven. Uw schriftelijk aangedragen punten hebben we in deze nota van beantwoording behandeld.	nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
28	1	Stop / dit plan op een donkere plek. Niemand wil de HOV en zeker geen weg dwars over Anna's Hoeve en voor onze deur.	De wegen in het Gooi raken vol. Als er nu niet nagedacht wordt over de bereikbaarheid van het Gooi in de toekomst, dan slibt het wegennetwerk steeds verder dicht. Daarom wordt er geïnvesteerd in openbaar vervoer en zo gezorgd voor een betrouwbare verbinding tussen mensen en plekken. De HOV-baan zorgt er voor dat de R-NET bussen vaak, op tijd en filevrij kunnen blijven rijden. Ook het overige verkeer in het Gooi profiteert, want er komt meer ruimte voor automobilisten en fietsers. Voor bewoners kan er hinder ontstaan tijdens en na de bouw. De busbaan en de verlegde weg worden uiteraard zo goed mogelijk ingepast om te voldoen aan de wettelijke normen. Het is mogelijk dat ten gevolge van de aanleg van project HOV in 't Gooi bewoners en/of bedrijven schade lijden. In bepaalde gevallen komt de schade die als gevolg van de realisatie van het project optreedt voor vergoeding in aanmerking. U kunt na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen, mocht u van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling. Verder kennen wij de Regeling Nadeelcompensatie; schade die voortvloeit uit het handelen van de provincie kan voor vergoeding in aanmerking komen. Verantwoordelijkheid voor eventuele bouwschade of onrechtmatige daad schade anderzins ligt bij de aannemer. U suggereert verder dat het project zorgt voor aantasting van de natuur bij Anna's Hoeve. Wij delen deze mening niet. De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het project maakt de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk, waardoor dieren zich tussen het Gooi en de Utrechtse Heuvelrug kunnen verplaatsen. Begin 2015 heeft de Hilversumse gemeenteraad besloten de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Het project maakt deze verlegging mogelijk, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt.	Nee
29	1	De bundeling van trein-, bus- en lokaal autoverkeer in het voorgestelde oost-west tracé zal een geconcentreerde uitstoot van fijn stof opleveren welke, afgezien van de overschrijding van de wettelijke toegestane voorkeurswaarde geluidshinder voor woonwijken, door de intensiteit van de drie verkeersstromen gezamenlijk een vrijwel continu karakter hebben.	We hebben het onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. De bus- en autoroute zijn in het model opgenomen en toetsing aan de normen heeft plaatsgevonden. Het onderzoek toont aan dat voldaan wordt aan de geldende normen. U noemt tevens de treinverbinding. Echter, doordat de trein elektrisch is aangedreven stoot deze geen fijn stof of andere luchtverontreinigende stoffen uit.	Nee
29	2	Onbegrijpelijk voor de stichting is dat er niet gekozen is voor een traject langs de Soestdijkerstraatweg en langs het te vernieuwen en te vergroten ziekenhuis Ter Gooi. Juist omdat het nieuwe ziekenhuis een belangrijke regionale functie heeft zou de verhoogde verkeers- en parkeerdruk door de directe bereikbaarheid vanuit de bus aanzienlijk teruggebracht kunnen worden.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Uit dit onderzoek is ook gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein, deze route is lastig inpasbaar waardoor meerijden met het verkeer noodzakelijk is. Het huidige voorkeurstrace is goed inpasbaar. In het PIP is geen afslag opgenomen vanaf de busbaan in de richting van het Tergooi ziekenhuis, maar deze aftakking is wel opgenomen in het bestemmingsplan Monnikenberg. De realisatie van deze aftakking valt buiten de scope van het project HOV in ´t Gooi. Na realisatie van de aftakking kunnen in de toekomst bussen ook bij de ingang van het toekomstige ziekenhuis stoppen.	Nee
29	3	De stichting beschouwt de voorgestelde compensatie bij het AZC terrein Crailo voor de duizenden bomen die gerooid zullen moeten worden ten behoeve van het tracé HOV als volstrekt onvoldoende, geen structurele bijdrage aan natuurontwikkeling en niet relevant gelet op de onzekere planontwikkeling rondom het gehele deelgebied Crailo.	De aantasting van zowel het NNN als areaal aan bos wordt gecompenseerd conform de hiervoor geldende wet- en regelgeving. Een en ander is uitgewerkt in het Compensatieplan bomen en natuur (bijlage 16 bij het PIP). Door het gebied bij Crailo als natuur te bestemmen wordt de garantie gegeven dat dit deel van Crailo als natuur wordt ingericht.	Nee
29	4	De voorgestelde natuurbrug zou een veel geringere overspanning krijgen en dus goedkoper zijn als alleen het spoor zou worden overkluisd.	Het ecoduct dient naast het spoor ook de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de HOV baan te overspannen. Zowel de busbaan als de Verlegde Weg over Anna's Hoeve liggen parallel aan het spoor.	Nee
29	5	Er zijn veel meer infrastructurele werken (viaducten, op- en afritten, bredere natuurbrug, geluidsschermen, enz.) nodig dan het tracé met een eenvoudige af/oprit ter hoogte van de Soestdijkerstraatweg.	Het huidige voorkeurstracé maakt een fly-over over de verlegde weg over Anna's Hoeve en het spoor noodzakelijk. Hiermee ontstaat wel de snelste verbinding naar het station van Hilversum waardoor het voorkeurstrace de hoogste vervoers- en exploitatiewaarde heeft. Daarnaast is het tracé goed inpasbaar in de omgeving. Het ecoduct is een reeds gepland project in het rijksprogramma ontsnippering. Door de uitvoering van dit ecoduct te combineren met de aanleg van de busbaan en verlegde weg over Anna's Hoeve wordt de ruimtelijke inpassing geoptimaliseerd. Uit ons onderzoek is gebleken dat het tracé langs de Soestdijkerstraatweg lastig inpasbaar is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
29	6	Overigens schaart de stichting zich geheel achter de zienswijze die door de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve al eerder naar voren is gebracht met het door haar voorgestelde alternatieve tracé voor de HOV tussen de A27 en de Van Linschotenlaan, mede vanwege de betere bereikbaarheid van het ziekenhuis Ter Gooi, de minder ingrijpende infrastructurele werken, de snellere realisering van de HOV en de aanzienlijk lagere kosten.	Zie onze beantwoording onder 29.2.	Nee
30	1	Hierbij willen wij van de gelegenheid gebruik maken een zienswijze in te dienen over het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Plan Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi, ten aanzien van bijlage 2, "Verkeersgegevens", paragraaf 2.3 "Openbaar Vervoer". In de haalbaarheidsstudie naar HOV 't Gooi is voor 'de 'situatie na 2020 met HOV' uitgegaan van het lijnennet in 2013, waarbij de oorspronkelijke buslijn 109 (Bussum-Laren-Eemnes-Hilversum) was opgeknipt in twee afzonderlijke delen, namelijk lijndeel 109 (Bussum-Laren (Singer) en lijndeel 119 (Eemnes-Hilversum). Hierdoor was er geen busverbinding meer tussen Laren (Singer) en Eemnes. Wij hechten eraan te vermelden dat het bovenstaande uitgangspunt niet klopt met de feitelijke situatie van dit moment. Sinds 2014 is de lijnvoering van bus 109 namelijk weer hersteld tot één busverbinding over het volledige oorspronkelijke traject (ook tussen Laren en Eemnes) om, aldus de provincie: "hiermee een heldere dienstregeling te bieden en een betere bereikbaarheid van het Tergooi ziekenhuis vanuit Laren en Eemnes, een betere bereikbaarheid van het College De Brink in Laren vanuit Bussum en een betere bereikbaarheid van station Naarden-Bussum vanuit Laren en Eemnes en deze lijn beter te kunnen laten feederen vanuit Laren op R-net lijn 320 bij Blaricum Tergooiziekenhuis".	U heeft inderdaad gelijk dat de aangehaalde informatie verouderd is. Wij hebben dit aangepast in de rapportage in bijlage 2. Overigens heeft dit geen verdere consequenties voor de conclusies uit het onderzoek.	Nee
30	2	Graag zouden wij om bovengenoemde redenen zien dat buslijn 109 over het volledige traject, ook tussen Laren en Eemnes, gehandhaafd blijft. En voorts om het voor en na transport van de HOV halte A27 Eemnes/Laren te kunnen verzorgen, waarmee positief wordt bijgedragen aan de vervoerwaarde van HOV in 't Gooi.	Uw vraag heeft geen betrekking op het inpassingsplan HOV in 't Gooi zelf, maar op ander openbaar vervoer in de regio. Op dit moment zijn er geen voornemens om de lijnvoering of frequentie van lijn 109 ingrijpend te wijzigen. Wij onderkennen het belang van lijn 109 voor de bereikbaarheid van de gemeenten, maar kunnen niet geheel uitsluiten dat zich in de toekomst ontwikkelingen aandienen die een aanpassing van het lijnennet noodzakelijk maken.	Nee
31	1	Cliënten zijn eigenaar van de percelen met de daarop gevestigde bedrijfspanden gelegen op en rondom het bedrijventerrein Liebergerweg/Venetapark, welk terrein wordt ontsloten door de Oosterengweg: • Van Heerdt Motoren VOF is eigenaar van het perceel Oosterengweg 8; • Van Vugt Onroerend Goed BV is eigenaar van het perceel Oosterengweg 32/32a; • de heer R.D.J. Bonnema is eigenaar van het perceel Oosterengweg 34; • Karl Dungs B.V. is eigenaar van het perceel Oosterengweg 36; • Buhl Beheer BV is eigenaar van het perceel Oosterengweg 38; en • De Vries Beheer B.V. is eigenaar van het perceel Oosterengweg 40. Het bedrijventerrein Liebergerweg/Venetapark is gelegen aan de zuidelijke uitvalsweg naar de A27 en is in de huidige situatie zeer gemakkelijk te bereiken (zie ook de conclusie van het rapport van Arcadis, 'Hilversum - Oosterengweg, bereikbaarheid Venetapark en aanliggende bedrijven', 17 februari 2015, Bijlage 1 [bijlage 1, zie zienswijze]. Ook de zichtfunctie van het bedrijventerrein is momenteel optimaal. De percelen van cliënten zijn gelegen in de onmiddellijke nabijheid van deelproject 6 van het ontwerp PIP: "Oosterengweg". In dit deelgebied zal de nieuwe HOV-baan naast de bestaande spoorbaan worden aangelegd en zal de Oosterengweg via een tunnel onder de spoorbaan en de HOV-baan worden doorgeleid. De tunnel zal worden gerealiseerd ter plaatse van de huidige (gelijkvloerse) kruising van de Oosterengweg met de spoorbaan.	Wij hebben kennis genomen van het rapport van Arcadis, 'Hilversum - Oosterengweg, bereikbaarheid Venetapark en aanliggende bedrijven', d.d. 17 februari 2015. De conclusie van het rapport van Arcadis is dat in de huidige situatie de bedrijven op het Venetapark goed zijn te bereiken en dat de beide in de rapportage aangehaalde alternatieven (via de Liebergerweg en via de Mussenstraat) geen gelijkwaardige toegangsweg bieden voor het Venetapark en aanliggende bedrijven in het kader van bereikbaarheid. Deze conclusie op zich is juist. Om de bereikbaarheid ten aanzien van de bedrijven op het Venetapark zo optimaal mogelijk te laten zijn is door de projectorganisatie een ander, derde, alternatief uitgewerkt. Deze variant, ontsluiting via het IFF-terrein in combinatie met een aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve, is opgenomen in het PIP. Wij zijn van mening dat de in het PIP opgenomen ontsluitingsroute via het IFF-terrein een goede bereikbaarheid van het Venetapark garandeert.	Nee
31	2	Cliënten kunnen zich met het ontwerp PIP niet verenigen. Cliënten maken zich zorgen over de gevolgen van het ontwerp PIP voor de omgeving en voor de Oosterengweg en het Venetapark in het bijzonder. Zo heeft het ontwerp PIP grote gevolgen voor de verkeersstructuur ter hoogte van de Oosterengweg. 10. De grootste zorgen van cliënten zijn de bereikbaarheid van hun percelen en de daarop gevestigde bedrijven tijdens en na de aanleg van deelproject 6, en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid. Als gezegd volgt uit de toelichting op het ontwerp PIP dat het bedrijventerrein Venetapark tijdens en na de aanleg van de tunnel niet langer bereikbaar is en op een andere wijze zal moeten worden ontsloten. Hiertoe is met het ontwerp PIP voorzien in een nieuwe weg over het IFF terrein. Cliënten achten deze nieuwe weg echter ontoereikend, en menen bovendien dat deze weg zal leiden tot verkeersonveilige situaties. Cliënten zullen hun standpunt hierna verder toelichten.	Om een goede bereikbaarheid met grotere voertuigen te realiseren zal er een nieuwe toegangsweg vanaf de Liebergerweg worden aangelegd, (gedeeltelijk) over het IFF-terrein. Het Venetapark zal in de toekomst worden ontsloten via deze nieuwe weg. Via de nieuwe toegang zullen de bedrijven op het Venetapark een directe aansluiting krijgen op de Liebergerweg en de hoofd-verkeerstructuur van Hilversum. Bij het ontwerpen van de nieuwe weg over het IFF-terrein is rekening gehouden met de door de eigenaren opgegeven maatgevende voertuigen. Daarnaast zal een aansluiting worden gerealiseerd van de Mussenstraat op de Verlegde Weg over Anna's Hoeve. Verkeer vanaf het Venetapark kan het bedrijventerrein ook via deze route verlaten.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	3	Implementatie van het ontwerp heeft aanzienlijke gevolgen op de omgeving en op de situatie op en rondom de percelen van cliënten. De in artikel 3:2 Awb neergelegde zorgvuldigheidseis, alsmede het rechtszekerheidsbeginsel brengen in dat kader met zich dat in de toelichting van het ontwerp PIP duidelijk moet worden gemaakt wat de concrete gevolgen van dit project zijn voor de directe omgeving en de percelen van cliënten. De inhoud van het ontwerp PIP brengt voor cliënten echter een grote mate van rechtsonzekerheid met zich. Meer in het bijzonder is voor cliënten niet duidelijk wat de effecten van het onderhavige ontwerp zijn op (onder meer): • de bereikbaarheid en ontsluiting van de percelen van cliënten; • de zichtbaarheid van de percelen van cliënten; • de afstand van de ontwikkelingen tot de percelen van cliënten; • de gevolgen van de realisering van de tunnel voor de verkeerssituatie en verkeersveiligheid rondom de percelen van cliënten; • de bereikbaarheid en uitstraling van 'het gebied rondom de percelen van cliënten tijdens en na de realisering van de HOV-lijn en de tunnel; en • de door cliënten te lijden schade als gevolg van het ontwerp PIP. Cliënten verzoeken Provinciale Staten ('PS') hierover in het licht van de zorgvuldigheid alsnog meer inzicht te geven, te meer nu het ontwerp PIP een grote impact heeft op de omgeving, de verkeerssituatie en de bereikbaarheid ter plaatse.	Het PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de verschillende belangen in het gebied te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de Awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan huis bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen konden burgers en belanghebbenden opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar mogelijk dan wel nodig - hebben geleid tot aanpassing van het plan. U geeft in uw zienswijze aan dat de concrete gevolgen van het project voor uw cliënten niet duidelijk waren aangegeven in het ontwerp PIP. Dit is een terecht punt. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we een extra notitie aan het PIP toegevoegd, genaamd 'Zichtbaarheid en bruikbaarheid bedrijven omgeving'. Voor deze notitie hebben we kaartmateriaal laten opstellen met rijroutes, niet alleen ten aanzien van uw cliënten maar ook ten aanzien van een aantal andere bedrijven in de omgeving. U vindt de notitie Zichtbaarheid en bereikbaarheid bedrijven in bijlage 23.	Nee
31	4	Als gezegd vrezen cliënten dat hun percelen tijdens en na de aanleg van de tunnel niet langer (goed) bereikbaar zijn. In de plantoelichting staat dat vanwege de aanleg van de tunnel een nieuwe ontsluiting dient te worden gerealiseerd voor het bedrijventerrein Venetapark. Na realisatie van de tunnel is het Venetapark namelijk alleen nog te bereiken via de parallelweg waar ook het doorgaande (brom)fietsverkeer gebruik van maakt. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de menging van vrachtverkeer en langzaam verkeer op de parallelweg ongewenst (p. 14 en 28 toelichting en bijlage 15 bij het ontwerp PIP: Grontmij, HOV 't Gooi, deelproject 5, 6 & 7, notitie parallelweg Oosterengweg, 26 augustus 2015). In de plantoelichting staat dat de alternatieve ontsluiting van het Venetapark zal worden gerealiseerd door de aanleg van een nieuwe weg over het IFF terrein (p. 29 plantoelichting): 'Uitgangspunt bij het ontwerp van deze nieuwe weg is om een balans te vinden tussen voldoende ruimte voor de vrachtwagens en een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag. Onder andere hierom is voorzien in een versmalling tot 3,5 m., die gepasseerd kan worden door middel van verkeerslichten. Om het hoogteverschil (ca 1,5 m) in het dwarsprofiel te overbruggen tussen de nieuwe ontsluitingsweg en het huidige maaiveld worden er kerende constructies toegepast ter beperking van het ruimtebeslag.'	De ontsluitingsweg is ontworpen voor een trekker-oplegger met een lengte van 18,75 m. De ontsluitingsweg zal zo dicht mogelijk tegen de kadastrale grens tussen het IFF-terrein en de appartementen komen te liggen, met als uitgangspunt zo min mogelijk ruimtebeslag op het terrein van IFF. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat de bedrijven op het Venetapark als gevolg van de aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg niet langer (goed) bereikbaar zullen zijn. Voor een nadere uitwerking van de situatie ter plaatse van de Oosterengweg en het Venetapark wordt verwezen naar het Beeldkwaliteitsplan, dat te vinden is op de website van het project, www.hovgooi.nl en bijlage 17. Het Beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uitmaken van het contract met de aannemer, in het kader van het PIP dient het te worden beschouwd als indicatief document. Het deel van de Oosterengweg aan de noordzijde van het spoor en naast de onderdoorgang zal worden ingericht als een straat voor éénrichtingsverkeer. Vanaf de rotonde Liebergerweg zal hoofdzakelijk bestemmingsverkeer het gebied inrijden aan de westzijde van de onderdoorgang. Vrachtverkeer voor de aanwezige bedrijven en overig autoverkeer zal aan de westzijde van de onderdoorgang blijven rijden en via de Mussenstraat het gebied uitrijden. De breedte van de ruimte is aan deze zijde van de onderdoorgang zo gekozen dat er genoeg manouvreerruimte is voor het vrachtverkeer. De aannemer dient de nieuwe ontsluitingsweg via het IFF-terrein eerst op te leveren, alvorens de Oosterengweg ten noorden van het spoor wordt afgesloten.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	5	De tekening op p. 29 van de toelichting en figuur 3 uit bijlage 15 zouden de alternatieve ontsluiting van het Venetapark moeten illustreren/verduidelijken. Cliënten menen dat deze tekening lastig tot niet te lezen is en hen daarom geen duidelijkheid biedt over de aanleg en het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg. Cliënten kunnen daarom moeilijk beoordelen welke gevolgen deze alternatieve ontsluiting heeft voor de (verkeers)situatie op en rondom hun percelen. In het kader van de zorgvuldigheid verzoeken cliënten PS om een beter leesbare, grotere versie van voornoemde schetsen en een nadere toelichting op de gevolgen van deze nieuwe weg voor hun percelen. Vooruitlopend daarop merken cliënten nu vast op dat zij, gelet op het volgende, ernstig betwijfelen of deze alternatieve ontsluitingsweg een toereikende oplossing biedt voor de bereikbaarheid van hun percelen. In Bijlage 15 staat dat de alternatieve ontsluiting via het IFF-terrein op de Liebergerweg een verkeersveiligere oplossing is dan voornoemde parallelweg, maar dat deze ontsluiting ook niet ideaal is ter plaatse van de kruising Liebergerweg - Oosterengweg.	In bijlage 23 bij het PIP zijn kaartjes opgenomen waarop de bereikbaarheid van de bedrijven met rijlijnen is aangegeven (in zowel de tijdelijke situatie, tijdens de bouwfase van de onderdoorgang Oosterengweg, als de eindsituatie). Ook is in deze bijlage nader ingegaan op de aspecten zichtbaarheid en bruikbaarheid. Zie verder ook de beantwoording onder 31.4. Wij zijn van mening dat de ontsluiting van het Venetapark via het IFF-terrein op de Liebergerweg een voldoende (verkeers)veilige oplossing biedt.	Nee
31	6	Voor de aanleg van deze alternatieve ontsluitingsweg is bovendien onteigening noodzakelijk, nu IFF heeft aangegeven niet bereid te zijn medewerking te verlenen aan de aanleg van de weg over haar gronden. Onteigening zal leiden tot vertraging, en voorts is onduidelijk of er überhaupt nog middelen beschikbaar zijn om de onteigening te kunnen voldoen (zie ook paragraaf IV. 13 inzake uitvoerbaarheid hierna).	Zowel in de planning als in de raming van de kosten voor grondverwerving is rekening gehouden met mogelijke onteigeningsprocedures.	Nee
31	7	Onduidelijk is hoe PS de bereikbaarheid van de percelen van cliënten wil garanderen zolang de weg over het IFF terrein niet kan worden aangelegd. Dit klemt te meer nu er een alternatieve ontsluiting van het Venetapark mogelijk is, een mogelijkheid die cliënten ook aan de Woningbouwcorporaties De Alliantie en Dudok Wonen, de gemeente Hilversum en de Provincie hebben voorgelegd: • Verkoop kavels Oosterengweg 32, 34, 36, 38 en 40 aan projectontwikkelaar; • Wijziging bestemming naar "Wonen"; • Ontwikkeling woningen volgens bijgaande schets (Bijlage 2); • Het terrein verhuren ten behoeve van het werkterrein voor de tunnelbouw; • Verkoop sociale woningen aan woningcorporatie. Door voornoemde partijen is in beginsel positief en meedenken op dit voorstel gereageerd. Het verbaast cliënten daarom dat er over dit alternatief niets terug te vinden is in de ontwerp PIP.	Hoewel het buiten de scope van het project HOV in 't Gooi valt, volgen we de ontwikkelingen op het Venetapark met interesse. De (financiële) haalbaarheid van deze plannen is echter onzeker, waardoor hier niet op voorgesorteerd kan worden in de huidige plannen. Vanuit het project worden de beoogde ontwikkelingen echter niet onmogelijk gemaakt.	Nee
31	8	Onduidelijk is wat de gevolgen van het ontwerp PIP en de aanleg van de tunnel zijn voor de verkeerssituatie rondom de percelen van cliënten. Zo kan op basis van de informatie in de toelichting niet worden vastgesteld wat de concrete gevolgen en de impact van het ontwerp PIP zijn op de verkeersintensiteiten, de verkeersveiligheid, de verkeersdoorstroming en de bestaande en de toekomstige wegenstructuur rondom de percelen van cliënten.	De percelen van cliënten blijven bereikbaar, zowel in de tijdelijke situatie als in de eindsituatie. Zie verder de beantwoording onder 31.4 en 31.5.	Nee
31	9	Naast zorgen over de bereikbaarheid, hebben cliënten tevens zorgen over de gevolgen voor de verkeersveiligheid, nu uit het ontwerp PIP en bijlage 15 blijkt dat de mogelijke (alternatieve) ontsluitingswegen niet ideaal zijn. Zoals ook is aangegeven in het ontwerp PIP, is deze alternatieve weg erg smal (p. 29), terwijl er veel vrachtverkeer van en naar de bedrijven gebruik van zal moeten maken.	Zoals al is aangegeven is de ontsluitingsweg ontworpen voor een trekker-oplegger met een lengte van 18,75 m. Een dergelijke trekker-oplegger is een representatief type voertuig; een en ander is voortgekomen uit de stakeholder-overleggen waarin naar voren is gekomen dat vrachtwagens die de bedrijven in het Venetapark bevoorraden een maximale lengte hebben van 18,75 m. De ontsluitingsweg zal zo dicht mogelijk langs het IFF-terrein worden gelegd. Mede om een goede balans te vinden tussen voldoende ruimte voor de vrachtwagens en een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag op het terrein van IFF is voorzien in een versmalling tot 3,5 m, die gepasseerd kan worden door middel van verkeerslichten.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	10	Zoals ook is aangegeven in het ontwerp PIP, is deze alternatieve weg erg smal (p. 29), terwijl er veel vrachtverkeer van en naar de bedrijven gebruik van zal moeten maken. In dat kader merken cliënten op dat de verkeerstellingen die ten grondslag liggen aan Bijlage 15 (p. 1) onjuist zijn. In de week van 28 oktober 2014 heeft een visuele verkeerstelling plaatsgevonden, terwijl in die week nauwelijks tot geen verkeer plaatsvond naar Oosterengweg 32/32a omdat de toenmalige huurder van Van Vugt Onroerend Goed B.V., Imbema, de bedrijfsactiviteiten sinds eind 2013 gestaakt heeft. De heer Van Vugt heeft hierover e-mail contact gehad met de heer Van Dijk van de Provincie Noord-Holland (Bijlage 3). Naar aanleiding daarvan is de verkeerstelling op 2 juli 2015 aangepast met daarin opgenomen een aangepaste verkeersprognose naar het pand van Van Vugt Onroerend Goed BV. Bij deze aanpassing is echter ten onrechte uitgegaan van te lage getallen (zie ook bijgevoegde mail van de heer Van Vugt van 10 augustus 2015, bijlage 4), namelijk 70 in plaats van 125 vrachtwagens per week.	In de Grontmij rapportage 'Visuele en elektronische tellingen, Oosterengweg Hilversum', d.d. 2 juli 2015 is (pag. 5) aangegeven dat in de situatie dat het pand aan de Oosterengweg 32/32A wel in gebruik zou zijn geweest, het totale verkeer ongeveer 35% hoger zou liggen: ca. 70 vrachtauto's per week (in plaats van 51). De notitie Venetapark (bijlage 17 bij het PIP) is gebaseerd op de Grontmij rapportage van 2 juli 2015, maar in de notitie Venetapark is abusievelijk uitgegaan van 51 vrachtauto's naar het Venetapark per week (i.p.v. 70). Wij hebben de notitie Venetapark laten aanpassen (zie notitie Venetapark, d.d. april 2016). De conclusies van het onderzoek wijzigen evenwel niet; ook indien zou zijn uitgegaan van 70 vrachtwagens naar het Venetapark is de conclusie dat na aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg de ontsluiting van het bedrijventerrein via het IFF-terrein verkeersveiliger is dan ontsluiting van het bedrijventerrein via de Oosterengweg. Daarnaast merken wij het volgende op. Zowel in de mail van 18 december 2014 als in de mail van 10 augustus 2015 wordt gesteld dat voor de bedrijven aan de Oosterengweg 32/32A (75 i.p.v. 55) en Oosterengweg 34 en 36 (55 i.p.v. 51) tezamen uitgegaan moet worden van 130 vrachtwagens per week (en niet 125, zoals is aangegeven in de zienswijze). Deze laatste getallen kunnen wij niet afleiden uit de Grontmij rapportage van 2 juli 2015. De Grontmij rapportage gaat uit van 51 vrachtwagens per week als gemiddeld aantal vrachtwagens voor alle bedrijven op het Venetapark tezamen en niet van 51 vrachtwagens voor alleen Oosterengweg 34 en 36. Voor ons is niet duidelijk waar het getal 130 c.q. 125 vandaan komt.	Nee
31	11	Voorts zal, als gevolg van de aanleg van de tunnel en met de schaarse ruimte binnen het project, het voorterrein van cliënte Buhl Beheer BV - naast laden, lossen bij de roldeur en parkeren (9 auto's) - ook gebruikt worden om voor het vachtverkeer een in- en uitgang van het Venetapark te realiseren, deels over het voorterrein van Buhl Beheer BV. Echter in verband met het hoogte verschil van ca 60-70 cm van het terrein met het maaiveld, zullen de laad- en losplaats alsmede de parkeerplaatsen onbereikbaar worden. Laden en lossen bij het perceel van cliënte De Vries Beheer BV zal op de parallel-Oosterengweg moeten plaats vinden. Voor vrachtwagens terzijde van het pand is daarvoor geen mogelijkheid. Vanzelfsprekend heeft dit voor cliënten grote en onacceptabele gevolgen.	Het is onvermijdelijk dat enige vorm van overlast ontstaat tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg, ook voor de bedrijven op het Venetapark. De percelen van de bedrijven op het Venetapark blijven echter bereikbaar en bruikbaar, zowel in de tijdelijke situatie als in de eindsituatie. Zie de beantwoording onder 31.5 en bijlage 23 bij het PIP. De bruikbaarheid van de percelen - die overigens in de huidige situatie niet optimaal is gezien de ligging van het bedrijventerrein (direct aan een doorgaande weg, ingeklemd tussen het spoor en woonbebouwing en nog eens doodlopend met weinig draairuimte) - zal als gevolg van de HOV-plannen enigszins wijzigen maar in grote lijnen gelijk blijven. De laad- en losplaats alsmede de parkeerplaatsen van Buhl Beheer BV blijven in de eindsituatie bereikbaar. Wel zal het uitrijdende vrachtverkeer vanaf het Venetapark richting Mussenstraat voor een klein deel gebruik maken van het terrein van Buhl Beheer BV. Ook in de tijdelijke situatie, tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg, zijn de parkeerplaatsen en de laad- en losplaatsen bereikbaar voor personenauto's en bestelbussen. Vrachtwagens kunnen op de toegansgweg naar het Venetapark staan, direct naast de laad- en losplaats. Het klopt dat laden en lossen bij het perceel van De Vries Beheer BV gedurende de bouwfase van de onderdoorgang Oosterengweg op het doodlopende deel van de de parallelweg Oosterengweg moet plaatsvinden. Dit is inderdaad minder indeaal dan in de huidige situatie het geval is, maar ons inziens leidt dit niet tot onacceptabele gevolgen voor de bedrijfsvoering van De Vries Beheer BV. Bovendien is sprake van een tijdelijke situatie die alleen aan de orde is tijdens de bouw van de onderdoorgang en niet in de eindsituatie. Het bij het project betrokken ingenieursbureau verzamelt de diverse eisen ten behoeve van het BLVC-kader (BLVC = Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). De uitvoerende marktpartij zal na gunning het BLVC-plan opstellen op basis van deze eisen. In dit plan wordt de bereikbaarheid van de percelen tijdens de bouwfase in detail uitgewerkt.	Nee
31	12	Tevens vrezen cliënten dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten wordt bemoeilijkt na de aanleg van de tunnel. Het verkeer rondom de tunnel zal vooral tijdens de spits minder goed doorstromen, nu de tunnel de enige route voor vrachtwagens is van Hilversum-Noord naar Zuid. Dit betekent dat er veel (vracht)verkeer door de tunnel zal moeten rijden, hetgeen, mede gelet op de smalle tunnel, zal gaan leiden tot opstoppingen aan weerszijden van de tunnel. Dit wordt verergerd doordat aan de zuidzijde van de tunnel binnen 100 meter stoplichten zijn gepland en aan de noordzijde van de tunnel direct een rotonde is voorzien met veel afslaand vrachtverkeer en na 100 meter ook stoplichten. Het voorgaande zal leiden tot opstoppingen hetgeen weer leidt tot verkeersonveilige situaties en langere aanrijtijden voor de hulpdiensten (bijvoorbeeld van het nabij gelegen ziekenhuis en brandweerkazerne) en het overige verkeer. Opstopping, onveilige situaties en langere aanrijtijden zijn uitermate onwenselijk op de oostelijke buitenring, waar de tunnel deel van uitmaakt.	Op dit moment is ter plaatse een overweg gelegen, die deel uitmaakt van de oostelijke buitenring van Hilversum. Deze overweg is regelmatig gesloten vanwege kruisend treinverkeer. Na oplevering van de onderdoorgang Oosterengweg is deze barrière er niet meer. De onderdoorgang Oosterengweg vormt een belangrijke aanvulling op het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. (IBP). Met de onderdoorgang wordt ook het laatste knelpunt van de Hilversumse ring opgelost. Hiermee wordt de doorstroming van het verkeer in de rest van de stad aanzienlijk verbeterd. Ook voor fietsers en voetgangers wordt het hier veiliger.	nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	13	In de "Halfjaarrapportage HOV in 't Gooi - februari t/m juli 2015" (hierna: "Halfjaarrapportage", p. 7) wordt over de aanrijtijden van en naar het ziekenhuis tijdens bouw het volgende opgemerkt: 'Voor nood- en hulpdiensten wordt met een tijdelijke overweg een voorziening aangelegd, die borgt dat de aanrijtijden van en naar het ziekenhuis gehaald worden.' Deze tijdelijke overweg komt uit op de smalle inrit van het bedrijvenpark "Oude Amersfoortseweg 249/253". Cliënten betwijfelen of dit een adequate aanrijroute voor de hulpdiensten vormt.	De locatie van de tijdelijke overweg (Mussenstraat) is bepaald in overleg met de nood- en hulpdiensten. in overleg met de diverse partijen wordt bekeken welke aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn om een adequate aanrijroute te realiseren.	Nee
31	14	Voorts is onduidelijk wie de kosten van deze tijdelijke overweg zal dragen. Die vraag is van belang nu de financiële uitvoerbaarheid van het project reeds onder druk staat	De kosten voor de tijdelijke overweg zijn reeds verwerkt in de kostenraming van het project.	Nee
31	15	Nu onduidelijk is wat de gevolgen van het ontwerp PIP zijn voor de verkeerssituatie rondom de percelen van cliënten, is tevens onduidelijk welke gevolgen dit heeft op de geluidssituatie [en de luchtkwaliteit] op en rondom de percelen van cliënten.	Wij hebben de geluidsbelasting van de nieuwe ontsluitingsweg berekend in het akoestisch onderzoek (bijlage 3 van de toelichting). In de paragrafen 4.5 en 5.6 wordt hierop ingegaan. Hieruit blijkt dat de ontwikkelingen geen nadelige gevolgen hebben voor de geluidsituatie.	Nee
31	16	Nu onduidelijk is wat de gevolgen van het ontwerp PIP zijn voor de verkeerssituatie rondom de percelen van cliënten, is tevens onduidelijk welke gevolgen dit heeft op [de geluidssituatie en] de luchtkwaliteit op en rondom de percelen van cliënten.	We hebben het onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. Dit onderzoek richt zich op het gehele tracé van zowel busbaan als autowegen die bij dit project betrokken zijn. Het uitgevoerde onderzoek voldoet aan de geldende normen ten aanzien van luchtkwaliteit. In paragraaf 4.3.4 van het onderzoek luchtkwaliteit (bijlage 4 van de toelichting) wordt specifiek ingegaan op de berekende concentraties in de omgeving van de percelen van clienten.	Nee
31	17	Uit de toelichting (p. 44) blijkt dat er door het project op enkele locaties in Hilversum parkeerplaatsen verdwijnen. Aan de zuidzijde van het spoor nabij de Oosterengweg verdwijnen door het project 24 parkeerplaatsen, die vooral zouden worden gebruikt door bewoners van de Oosterengweg en de omliggende straten en door bezoekers van het lokale winkelcentrum (p. 46). In overleg met de gemeente en vertegenwoordigers van de winkeliersvereniging is "een aantal mogelijke compensatiemogelijkheden geïnventariseerd" en de "verwachting is dat deze compensatiemogelijkheden voldoende ruimte bieden om de op te heffen parkeerplaatsen te compenseren" (p. 46 toelichting). Cliënten vrezen voor parkeeroverlast door het verdwijnen van de 24 parkeerplaatsen in de nabijheid van hun percelen. Cliënten menen dat uit het ontwerp PIP onvoldoende blijkt welke compensatiemogelijkheden voor de te verdwijnen parkeerplaatsen zullen worden ingezet, en dat tevens onvoldoende is onderzocht danwel inzichtelijk is gemaakt of en hoe deze mogelijkheden de verdwenen parkeerplaatsen zullen compenseren. Een enkele "verwachting" is onvoldoende, nu een concrete onderbouwing hiervan ontbreekt.	In relatie tot parkeren is van grof naar fijn gewerkt. Ten tijde van de bekendmaking van het ontwerp PIP stond vast dat er op de korte termijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het parkeerareaal van de gemeente Hilversum om de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen op te vangen. Destijds (december 2015) was echter onduidelijk of dit ook op de lange termijn (rekening houdend met andere geplande ontwikkelingen in de gemeente) mogelijk zou zijn. Het hiervoor benodigde aanvullende onderzoek is inmiddels afgerond. Uit het onderzoek blijkt dat zowel op de korte als de lange termijn voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in het centrum van Hilversum om de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen op te vangen. Zie verder paragraaf 4.2 in de toelichting en de bijlagen 20 en 21.	Nee
31	18	In het ontwerp is niet ingegaan op de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunneis en de daarbij behorende Regeling. Onduidelijk is of de tunnel zoals deze is opgenomen in het ontwerp PIP kan voldoen aan deze Wet en Regeling en wat de gevolgen hiervan zijn voor het ontwerp PIP. Cliënten verzoeken PS hier in het licht van de zorgvuldigheid alsnog op in te gaan.	U verwijst naar een wet die niet van toepassing is op het PIP. De Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (WARVW) is van toepassing op tunnels langer dan 250 meter (artikel 2). Aangezien er in het project geen sprake is van de aanleg van een tunnel langer dan 250 meter zijn de genoemde wet en regeling niet van toepassing.	Nee
31	19	Zoals in de plantoelichting is aangegeven ligt het plangebied deels binnen bestaand bebouwd gebied en deels binnen landelijk gebied. Op grond van artikel 14 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening ("Verordening") is verstedelijking, waaronder begrepen nieuwe infrastructuur, buiten bestaand bebouwd gebied niet toegestaan. In afwijking van dit verbod kan op grond van artikel 14 lid 2 jo. artikel 15 Verordening toch nieuwe verstedelijking buiten bestaand bebouwd gebied worden toegestaan indien de noodzaak is aangetoond en is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd. Tevens moet dan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie in acht worden genomen. Cliënten menen dat met name de noodzaak van de verstedelijking onvoldoende is aangetoond. Cliënten verzoeken PS in het licht van de zorgvuldigheid en gelet op de Verordening alsnog in te gaan op de verhouding tussen de Verordening en het ontwerp PIP, en de noodzaak van de nieuwe verstedelijking binnen het landelijk gebied.	Het PIP voldoet aan het gestelde in de PRV (zie paragraaf 3.2.2 in de toelichting). Door het realiseren van het project onstaat er een betere ontsluiting van de regio (zie ook paragraaf 1.2 van het PIP), waardoor er ook een verbeterde (economische) positie ontstaat. Tevens wordt voldaan aan de Provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De realisatie van het PIP leidt niet tot effecten op de beschermde dan wel erkende bouwhistorische of historisch geografische waarden. Er is wel sprake van aantasting van enkele landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle elementen. Door de bundeling van infrastructuur blijft de aantasting evenwel beperkt. De toetsing aan de artikelen 14 en 15 van de PRV is verder uitgewerkt in bijlage 12. Voor een nadere onderbouwing van de noodzaak van het project HOV in 't Gooi wordt verwezen naar bijlage 19.	Nee
31	20	De onderzoeken waaruit zou blijken dat er sprake is van behoefte aan de nieuwe infrastructuur zijn bovendien verouderd en deels onjuist en achterhaald (de referentiesituatie is 2011), en zullen moeten worden geactualiseerd.	Wij zijn van mening dat de gegevens die gebruikt zijn ter onderbouwing van nut en noodzaak nog altijd actueel zijn. In het rapport Vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1 bij het PIP) is inderdaad 2010 als uitgangssituatie gebruikt. Maar relevant is vooral de vergelijking die in het rapport gemaakt wordt tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben we het rapport Vervoerwaarde en exploitatie aangepast. Voorts is in bijlage 19 een nadere onderbouwing van de noodzaak van het project HOV in 't Gooi opgenomen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	21	In het ontwerp is niet ingegaan op (de vereisten uit) de Wegenverordening van de Provincie Noord-Holland en de gevolgen daarvan voor het ontwerp PIP. Cliënten verzoeken PS daar in het licht van de zorgvuldigheid en gelet op de Wegenverordening alsnog op in te gaan.	De provinciale wegenverordening (Wegenverordening Noord-Holland 2015) bevat bepalingen omtrent aanleg, instandhouding en bruikbaarheid van provinciale wegen in Noord-Holland en omtrent de vrije, veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer daarover. Het project HOV in 't Gooi omvat de aanleg van een HOV busbaan en het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. De provinciale wegenverordening is van toepassing op de (aanleg van de) busbaan. Zowel bij het verder uitwerken van het ontwerp van de busbaan als bij de realisatie ervan zal rekening worden gehouden met de bepalingen uit de wegenverordening van Noord-Holland. De wegenverordening op zichzelf heeft geen gevolgen voor het PIP; in het PIP wordt de busbaan planologisch vastgelegd. De wegenverordening van Noord-Holland is niet van toepassing op het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. De huidige Weg over Anna's Hoeve is een gemeentelijke weg en ook de Verlegde Weg over Anna's Hoeve zal een gemeentelijke weg zijn.	Nee
31	22	In de plantoelichting (p. 52-54) staat dat het reëel is dat de benodigde ontheffingen op grond van een wettelijk belang uit de Flora- en faunawet ('Ffw') zullen worden verleend. In de toelichting wordt echter niet onderbouwd waarom met het onderhavige project een belang als bedoeld in de Ffw zou worden gediend. Cliënten menen daarom dat onvoldoende is onderbouwd of verlening van de benodigde ontheffingen reëel is, reden waarom het ontwerp PIP niet uitvoerbaar is.	Wij hebben in de Ecologische effectbepaling (bijlage 5 van de toelichting) in paragraaf 3.4 aangegeven op welke gronden ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet kan worden verleend. Op basis van de Ecologische effectbepaling, het mitigatieplan en voor de diverse soorten opgestelde werkprotocollen wordt een ontheffingsaanvraag ingediend bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. De ontheffing wordt aangevraagd op grond van belang e (dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten).	Nee
31	23	In de plantoelichting (p. 58) staat dat in het kader van de vergunningverlening voor het gehele tracé een verkennend bodemonderzoek moet worden uitgevoerd (asbest) met het oog op de toekomstige graafwerkzaamheden. Uit het vooronderzoek bodem (bijlage 8 bij het ontwerp) wordt geconcludeerd dat tijdens de aanleg van de HOV-baan in deelgebied 6 met een aantal locaties rekening dient te worden gehouden bij bijvoorbeeld eventuele graaf- en bemalingswerkzaamheden. Zo zijn ter hoogte van de Oosterengweg 44 bijmengingen met puin waargenomen, waardoor deze locatie verdacht is voor de aanwezigheid van asbest. Ook liggen een aantal locaties met grondwaterverontreinigingen in de buurt van het tracé van deelgebied 6: de locaties Liebergerweg 72-76, Oude Amersfoortseweg 99, Arendstraat/Mussenstraat, Liebergerweg riool en Liebergerweg 200-310. Cliënten vernemen graag wat de gevolgen zijn van deze bodemverontreinigingen voor de percelen van cliënten. Ook vernemen cliënten graag welke gevolgen het ontwerp PIP heeft voor deze locaties en de bodem nabij de percelen van cliënten.	Uit het verkennend bodemonderzoek (Grontmij, d.d. 22-10-2015) is naar voren gekomen dan er maximaal lichte verontreinigingen met PAK zijn aangetoond in de bovengrond ter hoogte van het geplande HOV tracé. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetoond. In het grondwater zijn wel sterke verontreinigingen aangetoond die gerelateerd kunnen worden aan voormalige bedrijfsactiviteiten ter hoogte van Oosterengweg 38. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden ter hoogte van de onderdoorgang wordt in het rapport geadviseerd om een deelsaneringsplan voor de grondwaterverontreiniging op te stellen aangezien er sprake zal zijn van bemaling tijdens de werkzaamheden. De aangetoonde verontreinigingen hebben geen directe gevolgen voor de percelen van de cliënten. Eerder uitgevoerde bodemonderzoeken ter hoogte van de Oosterengweg 38 en 40 zijn beoordeeld als voldoende onderzocht. Indien werkzaamheden (bouwen/graven) of functiewijzigingen op de locaties zelf gaan plaats vinden dient de situatie opnieuw beoordeeld te worden en dient mogelijk aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd te worden.	Nee
31	24	In de plantoelichting (p. 60) staat dat de cultuurhistorische en landschappelijke verkenning (bijlage 11 ontwerp PIP) laat zien dat er binnen deelgebied 6 geografische elementen voorkomen die niet zijn aangegeven op de provinciale of gemeentelijke waardekaarten, maar wel van waarde zijn. Zo blijkt uit de verkenning dat "specifieke, voor de kap van bomen ter plaatse van de Oosterengweg, compensatie ter plaatse van de kruising met de Oude Amersfoortseweg kansen biedt de historische beplantingstructuur te herstellen" (p. 43). Ook uit de vormvrije mer beoordeling (bijlage 13, p. 28), blijkt dat met voornoemde waarden zoveel mogelijk rekening gehouden dient te worden. In het ontwerp PIP is echter niet toegelicht hoe PS voornemens is deze kap van bomen te compenseren en de historische beplantingstructuur te herstellen, en of en hoe dit in het PIP zal worden gewaarborgd. In het kader van de zorgvuldigheid verzoeken cliënten PS hier alsnog op in te gaan.	Het detailniveau van de het huidige ontwerp van de onderdoorgang Oosterengweg is nog onvoldoende om exact te kunnen bepalen welke bomen in de buurt van de onderdoorgang moeten worden gekapt. Er is wel een eerste inventarisatie gedaan; deze is opgenomen in bijlage 13 bij het PIP. Er is inmiddels ook een compensatieplan opgesteld (bijlage 16). Volgens de geldende regelgeving van de gemeente Hilversum moeten alle bomen die binnen de bebouwde kom worden gekapt, worden herplant zo dicht mogelijk bij de locatie van de gevelde bomen. Is herplant niet mogelijk dan is een financiële compensatie mogelijk. Het plein op de kruising van de Oude Amersfoortseweg en Oosterengweg krijgt geen groen bestemming, maar de bestemming Verkeer. Binnen deze bestemming zijn onder meer parkeerplaatsen en groenvoorzieningen mogelijk. De (gedeeltelijk groene) aankleding van het plein is geborgd door middel van het Beeldkwaliteitsplan, waarin bomen zijn voorzien ter plaatse van het plein. Overigens is in de Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning (bijlage 12 bij het PIP) aangegeven dat de historische bomenstructuur langs de Oude Amersfoortseweg als zodanig niet zal worden aangetast als gevolg van de herinrichting van de Oosterengweg.	Nee
31	25	Ten behoeve van het project is een bomeninventarisatie uitgewerkt (bijlage 12 bij het ontwerp PIP). Cliënten kunnen hieruit echter niet afleiden of er bomen op of in de nabijheid van hun percelen gekapt moeten worden, wat daarvoor de voorwaarden dan wel vereisten zijn en wat de gevolgen van het ontwerp PIP zijn op bomen op of in de nabijheid van hun percelen. Cliënten verzoeken PS hier in het licht van de zorgvuldigheid alsnog op in te gaan en deze gevolgen inzichtelijk te maken.	Uit bijlage 1 bij het bomeninventarisatierapport (bijlage 12 bij het PIP), de Overzichtskaart bomen en bosvakken, blijkt dat in de nabijheid van de betreffende percelen 18 bomen zijn geïnventariseerd (boomnummers 1 t/m 7, en (langs de Oosterengweg) 122, 128, 130, 132, 135, 136, 140 t/m 143 en 145). Het klopt dat nog niet exact bekend is hoeveel bomen uiteindelijk daadwerkelijk worden gekapt; dit zal duidelijk worden in de realisatiefase van het project. Omdat alle bomen binnen de projectgrenzen zijn geïnventariseerd, is er wel een overzicht van de maximale hoeveelheid te kappen bomen. In het bomeninventarisatierapport respectievelijk het Compensatieplan bomen en natuur (bijlage 16 bij het PIP) is aangegeven hoeveel bomen (maximaal) worden gekapt, welke bomen dit zijn, hoeveel bomen zullen worden herplant en waar dit zal gebeuren (binnen dan wel buiten het project). Kappen, herplanten en compenseren gebeurt - in de realisatiefase, door de aannemer - conform de daartoe geldende regels van de APV van de gemeente Hilversum.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	26	Uit de vormvrije mer beoordeling (bijlage 13) volgt dat voor de ontwikkeling van het ontwerp PIP momenteel de watertoetsprocedure wordt doorlopen met het waterschap Amstel, Gooi en Vecht & Waternet en dat in dit kader de volgende aandachtspunten naar voren zijn gebracht (p. 31): • Gevolgen grondwaterverontreiniging tijdens aanleg van de tunnels (drainage); • Grondwater: Op diverse delen van het tracé zijn maatregelen nodig om voldoende ontwateringsdiepte voor de weg te creëren. Dit als gevolg van het dempen van het Laarderwasmeer; • Tunnels: hoe om te gaan met de aanwezige verontreinigingen, nadere detaillering ter voorkoming blokkeren grondwaterstroming; • Ecoduct: Voorkomen erosie en handhaven watercapaciteit van de nabijgelegen vijver. In het kader van de zorgvuldigheid verzoeken cliënten PS in te gaan op voornoemde aandachtspunten en de gevolgen daarvan voor het ontwerp PIP, en meer in het bijzonder de aanleg van de tunnel en de percelen van cliënten.	In bijlage 7 behorend bij de toelichting van het PIP zijn de resultaten van de Watertoets nader beschreven. Het waterschap heeft ingestemd met deze watertoets. Voor het inpassingsplan zijn de wateraspecten zodoende voldoende beschreven. In de ontwerpfase die volgt op het inpassingsplan worden de verschillende wateraspecten verder uitgewerkt.	Nee
31	27	Volgens de plantoelichting (p. 72) is de PIP financieel uitvoerbaar: 'Provinciale Staten hebben op 3 februari 2014 besloten in te stemmen met de bestuursovereenkomst en het geld beschikbaar te stellen voor de verdere voorbereiding en uitvoering van het project HOV in 't Gooi. Voor het project is een bedrag van in totaal €107 miljoen gereserveerd. Dit bedrag bestaat uit provinciale-, gemeentelijke- en rijksmiddelen en is opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst met de gemeenten. Met het tekenen van deze overeenkomst is dit bedrag voor het project HOV in 't Gooi beschikbaar gesteld. Hierin is ook rekening gehouden met eventuele planschades.' Cliënten betwijfelen echter of deze conclusie juist is. In de Halfjaarrapportage (p. 5) staat dat uit de nieuwe kostenprognose blijkt dat de financiële kaders van het project onder druk staan: 'De prognose van de totale projectkosten d.d. 31 juli 2015 is EUR 114 miljoen. In deze prognose is een bedrag van EUR 13,6 miljoen voor risico's en onvoorziene gebeurtenissen opgenomen. De kostenprognose is EUR 6,7 miljoen boven het taakstellende budget van EUR 107,3 miljoen. De toename is onder meer het gevolg van een langere doorlooptijd van het project en meerkosten voor benodigde grondverwerving. Kostenbesparende maatregelen zijn in onderzoek.'	Het gerapporteerde tekort is op basis van voorziene risico´s en verwachte maatregelen. De genoemde punten zijn hierin reeds verwerkt. Er zijn daarnaast risicoreserveringen per deelproject en algemeen aangebracht. Bovenop het door u genoemde taakstellende budget van € 107,3 miljoen hebben Provinciale Staten bijna € 11 miljoen extra gereserveerd voor indexering en excessieve kosten door grondverwerving. Het bedrag van € 118,25 miljoen is het maximaal beschikbare budget dat naar verwachting ruim voldoende zal zijn om het project te realiseren.	Nee
31	28	Voorts is nog steeds onduidelijk of de gemeenten Huizen en Blaricum hun medewerking aan het project zullen verlenen (ter illustratie leggen cliënten een artikel over uit de Gooi en Eemlander van 29 december 2015, bijlage 5). Uit de Halfjaarrapportage volgt dat daarom nog onzeker is of het project in zijn geheel tot stand komt. Het gevolg zou zijn dat de HOV-lijn niet tot stand komt. Dit heeft gevolgen voor de uitvoerbaarheid van het ontwerp PIP. Zo staat in de Halfjaarrapportage (p. 6): 'In de stuurgroep van 13 mei 2015 is geconcludeerd dat er nog geen overeenstemming was over de verdere aanpak van de deelprojecten in Huizen en Blaricum. Om te voorkomen dat de voortgang van de andere deelprojecten daardoor in de knel zou komen, heeft de stuurgroep voorgesteld het PIP op te splitsen. De deelprojecten 1-3 worden dan, zodra duidelijkheid is over hoe verder, via een aparte planologische procedure voorbereid.' Verderop in de Halfjaarrapportage wordt gesteld dat het hele project geschaad kan worden door en afhankelijk is van de medewerking van de gemeenten Huizen en Blaricum (p. 9): 'Het proces van bestuurlijke besluitvorming naar aanleiding van het gezamenlijk onderzoek met de gemeente Huizen en Blaricum kan het (bestuurlijk) draagvlak schaden voor dit deelproject en in het verlengde daarvan voor het hele project. Ondanks het feit dat er een overeenkomst getekend is, kan dit partijen er toe doen besluiten om het project vroegtijdig te beëindigen.'	Zoals bekend onderzoekt de gemeente Huizen al enige tijd op welke wijze zij invulling wil geven aan het begrip HOV in haar gemeente. Over nut en noodzaak van hoogwaardig openbaar vervoer in de regio is geen discussie. Dit wordt in alle collegeprogramma´s onderschreven, ook in die van de colleges van Huizen en Blaricum. Om te voorkomen dat de ingebruikname van de busbaan door de onzekerheid in Huizen naar achteren zou schuiven, is in 2015 besloten het PIP in 2 fasen uit te voeren. Met het nu voorliggende PIP ('fase 1') worden de benodigde maatregelen in Hilversum en Laren mogelijk gemaakt. In een volgende fase, die zal starten zodra er duidelijkheid en overeenstemming is met betrekking tot Huizen en Blaricum, zullen de benodigde maatregelen daar mogelijk gemaakt worden middels een apart PIP of gemeentelijke bestemmingsplannen.	Nee
31	29	Bovendien betwijfelen cliënten of de tunnel bij de Oosterengweg technisch uitvoerbaar is. In ieder geval is onvoldoende aangetoond dat op de voorziene locatie voldoende ruimte is om de bouw van een twee-laags tunnel in een smalle ruimte te realiseren. Voorts is onduidelijk hoe het vervuilde water, dat zal worden opgepompt bij de aanleg van de tunnel, geloosd zal worden.	De HOV-organisatie heeft de onderdoorgang Oosterengweg door 2 verschillende ingenieursbureaus laten uitwerken op haalbaarheid en maakbaarheid. Beiden geven aan dat de onderdoorgang maakbaar en haalbaar is. Daarnaast heeft de HOV-organisatie in januari 2015 een expert-sessie georganiseerd met verschillende experts op het gebied van ondergronds bouwen. Doel van de expertsessie was om de maakbaarheid en haalbaarheid te toetsen. Uitkomst is dat de experts aangeven dat de onderdoorgang Oosterengweg in 2-laagse uitvoering maakbaar en haalbaar is. Bij het lozen van (grond)water dat vrijkomt bij de aanleg van de onderdoorgang, zal worden voldaan aan de gelden wet- en regelgeving op het gebied van bemaling en lozing. Indien niet kan worden voldaan aan de lozingsnormen zal het water niet (ongezuiverd) worden geloosd.	Nee
31	30	Gelet op het voorgaande betwijfelen cliënten of het ontwerp PIP (financieel) uitvoerbaar is. Graag ontvangen zij op dit punt een nadere toelichting van PS.	Zie onze beantwoording onder 31.27.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	31	Tijdens de aanleg van de tunnel zullen de percelen van cliënten nagenoeg niet bereikbaar zijn (zie hiervoor ook het rapport van Arcadis, Bijlage 1 bij deze zienswijze). Dit klemt te meer nu de aanleg ca. 960 werkdagen in beslag zal nemen (dit blijkt uit het document "Doorlooptijden en voornaamste werkzaamheden Oosterengweg Noord, gepresenteerd tijdens de informatie avond van 16 februari 2015, bijlage 6). Over deze uitvoeringsfase wordt in het ontwerp PIP echter onvoldoende duidelijkheid geboden. Zo is onduidelijk hoe het autoverkeer en het vrachtverkeer tijdens de bouw zal worden omgeleid. Ook is onduidelijk hoe het bouwmateriaal en de graafmachines ten behoeve van de aanleg van de tunnel zullen worden aangevoerd en opgeslagen tijdens de bouw, terwijl het gebied dan nagenoeg niet bereikbaar zal zijn. In het gepresenteerde tunnel bouwplan wordt langs en op de geplande tunnel geen enkele voorziening getroffen ten behoeve van de nodige werkruimte, opslagruimte, stalling van (graaf)machines en bouwketen die nodig zullen zijn bij de bouwrealisering (in ieder geval bij de bouw van de diepwanden van 20 meter diep). Dit zal voor cliënten tot onaanvaardbare overlast leiden. Ook uit de Halfjaarrapportage blijkt dat de tijdelijke maatregelen die moeten worden genomen om de verkeershinder tijdens de bouw te beperkten nog zeer onzeker zijn (p. 7): Er is onderzoek gedaan naar mogelijke tijdelijke maatregelen om gedurende de bouw van het project de verkeershinder te beperkten. Uit dit onderzoek is gebleken dat de oostelijke ring van Hilversum, de Oosterengweg, gedurende ca. 2 tot 2,5 jaar afgesloten moet worden om de beoogde tunnel te kunnen realiseren. Tijdelijk een volledige omleiding realiseren is financieel niet haalbaar. De kosten hiervoor bedragen ca. EUR 6 miljoen. Samen met de gemeente Hilversum wordt gewerkt aan een maatregelenpakket gericht op het minimaliseren van de hinder als gevolg van het afsluiten van de Oosterengweg. Deze maatregelen zijn gericht op verbetering van de doorstroming op de overige wegen in Hilversum en de mogelijkheden om met behulp van mobiliteitsmaatregelen mensen te stimuleren om via een andere route, op een ander tijdstip of met een ander vervoermiddel te gaan reizen. Voor nood- en hulpdiensten wordt met een tijdelijke overweg een voorziening aangelegd, die borgt dat de aanrijtijden van en naar het ziekenhuis gehaald worden. In het kader van de zorgvuldigheid verzoeken cliënten PS om nader in te gaan op de maatregelen die tijdens de uitvoeringsfase zullen worden genomen, en op de gevolgen die deze maatregelen zullen hebben voor (de bereikbaarheid van) de percelen van cliënten.	Het is onvermijdelijk dat enige vorm van overlast ontstaat tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg, ook voor de bedrijven op het Venetapark. De percelen van de bedrijven op het Venetapark blijven echter bereikbaar en bruikbaar, zowel in de tijdelijke situatie als in de eindsituatie. Zie bijlage 23 en met name de kaartjes daarin, waarop de bereikbaarheid van de bedrijven met rijlijnen is aangegeven. Op het aspect bruikbaarheid is nader ingegaan bij de beantwoording onder 31.11. Zoals al is aangegeven verzamelt het bij het project betrokken ingenieursbureau de diverse eisen ten behoeve van het BLVC-kader (BLVC = Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie), en zal de uitvoerende marktpartij na gunning het BLVC-plan opstellen op basis van deze eisen. In dit plan wordt de bereikbaarheid van de percelen tijdens de bouwfase in detail uitgewerkt. De door u genoemde vormen van schade kennen verschillende oorzaken en verschillende vergoedingssystematieken. De punten a t/m c lijken in eerste instantie planschade, hiervoor kan een tegemoetkoming worden aangevraagd op basis van de verordening Planschade Noord-Holland. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling. Punt d is schade als gevolg van feitelijke uitvoeringswerkzaamheden, dergelijke schade valt onder de verantwoordelijkheid van de aannemer van het werk en kan worden geclaimd bij de aannemer van het werk. Punt e en f kunnen zowel vallen onder de eerder genoemde planschade, maar ook onder de regeling Nadeelcompensatie (op grond van deze regeling kan schade die voortvloeit uit het handelen van de provincie voor vergoeding in aanmerking komen), een daadwerkelijke claim kan hier meer inzicht in geven.	Nee
31	32	Voor zover cliënten kunnen vaststellen, leidt het ontwerp PIP tot schade voor cliënten. Daarbij denken cliënten in eerste instantie aan: a. waardedaling van het vastgoed; b. verslechtering van de verhuurbaarheid van het vastgoed en daarmee samenhangende daling van de te realiseren huuropbrengst; c. kosten voor de aanpassing van de percelen en daarop gelegen gebouwen en bouwwerken ter bestrijding van overlast; d. schade aan de percelen en daarop gelegen panden ten gevolge van de feitelijke uitvoeringswerkzaamheden (verzakking, scheurvorming etc); e. omzetdaling door verminderde bereikbaarheid van de op de percelen gevestigde bedrijven; en f. noodzakelijke verplaatsing van de bedrijfsactiviteiten teneinde langdurige schade dan wel faillissement van bedrijven te voorkomen als gevolg van dusdanige verslechterde bereikbaarheid en overlast waardoor de normale bedrijfsuitoefening onmogelijk wordt. Graag vernemen cliënten hoe deze schade bij de vaststelling van het PIP zal worden meegenomen. Tevens ontvangen zij graag een kopie van het planschaderapport, voor zover dit door PS is opgesteld.	Wij zijn van mening dat het besluit weloverwogen en zorgvuldig tot stand is gekomen met een gedegen motivering. HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Zie ten aanzien van het aspect zorgvuldigheid onze beantwoording onder 31.3. U geeft verder aan de zienswijze graag mondeling te willen toelichten. Volgens een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 13 juli 2011, 201004516/1/H1, voorziet de uniforme openbare voorbereidingsprocedure niet in een recht voor degenen die zienswijzen hebben ingediend om te worden gehoord respectievelijk een nadere mondelinge toelichting op de zienswijze te geven. Uw schriftelijk aangedragen punten hebben we in deze nota van beantwoording behandeld. Artikel 3.46 Awb ziet er op toe dat de motivering het besluit moet kunnen dragen. Het moet gaan om het aspect van de juiste vaststelling van de feiten en het aspect dat de vaststelling van de feiten dient te leiden tot de genomen beslissing. Wij zijn van mening dat het besluit in alle opzichten voldoet aan een deugdelijke motivering. Bij het evenredigheidsbeginsel gaat het om een afweging van belangen. De vraag is aan de orde of wij in evenredigheid tot het voorliggende besluit hebben kunnen komen. Het voorliggende besluit is gepaard gegaan met een zorgvuldige afweging van belangen. Dit blijkt onder meer uit het betrekken van belanghebbenden, stakeholders en omwonenden bij de voorbereiding van het besluit. Wij zijn van oordeel dat het algemeen belang dat gediend is met een goede bereikbaarheid van de regio en daardoor de vooruitgang/ontwikkeling op maatschappelijk en economisch vlak, in dit geval doorslaggevend is.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	33	Op basis van het voorgaande concluderen cliënten dat vooralsnog geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voorts is sprake van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, het evenredigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel. Namens cliënten verzoek ik PS deze zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerp aan te passen met inachtneming van deze zienswijze, dan wel af te zien van de vaststelling daarvan. Graag maken cliënten gebruik van de mogelijkheid om deze zienswijze mondeling nader toe te lichten.	Wij zijn van mening dat het besluit wel overwogen en zorgvuldig tot stand is gekomen met een gedegen motivering. HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat niet onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de Awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen kunnen burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig- aanleiding kunnen geven tot aanpassing van het plan. Indiener geeft verder aan dat de zienswijze graag mondeling te willen toelichten. Volgens een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 13 juli 2011, 201004516/1/H1, voorziet de uniforme openbare voorbereidingsprocedure niet in een recht voor degenen die zienswijzen hebben ingediend om te worden gehoord respectievelijk een nadere mondelinge toelichting op de zienswijze te geven. Uw schriftelijk aangedragen punten hebben we in deze nota van beantwoording behandeld. Artikel 3.46 Awb ziet er op toe dat de motivering het besluit moet kunnen dragen. Het moet gaan om het aspect van de juiste vaststelling van de feiten en het aspect dat de vaststelling van de feiten dient te leiden tot de genomen beslissing. Wij zijn van mening dat het besluit in alle opzichten voldoet aan een deugdelijke motivering. Bij het evenredigheidsbeginsel gaat het om een afweging van belangen. De vraag is aan de orde of wij in evenredigheid tot het voorliggende besluit hebben kunnen komen. Met het voorliggende besluit is gepaard gegaan met een zorgvuldige afweging van belangen. Dit blijkt onder meer uit het betrekken van belanghebbenden, stakeholders en omwonenden bij de voorbereiding van het besluit. Wij zijn van oordeel dat het algemeen belang dat gediend is met een goed bereikbaarheid en de daardoor de vooruitgang/ontwikkeling op maatschappelijk en economisch vlak, in dit geval doorslaggevend is.	Nee
31	34	Bijlage 1 bij de zienswijze is een rapport van Arcadis, 'Hilversum - Oosterengweg, bereikbaarheid Venetapark en aanliggende bedrijven', 17 februari 2015. In dit rapport wordt o.a. de huidige situatie van het bedrijventerrein Venetapark beschreven.	Zie de beantwoording onder 31.1.	Nee
31	35	Bijlage 2 bij de zienswijze is een schetsplan tbv de herontwikkeling van Buhl en omgeving.	Parallel aan de PIP-procedure wordt de haalbaarheid van de herbestemming van de kavels Oosterengweg 32, 34, 36, 38 en 40 naar woningbouw verkend. Daarover zijn de bedrijven op het Venetapark in overleg met de gemeente Hilversum en de projectorganisatie HOV in 't Gooi (Provincie Noord-Holland). Zie verder onze beantwoording onder 31.7.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
31	36	Bijlage 3 bij de zienswijze is een mailwisseling tussen de heer Van Vugt, gemeente en projectorganisatie, betreffende de verkeerstellingen t.a.v. het Venetapark.	Zie de beantwoording onder 31.10.	Nee
31	37	Bijlage 4 bij de zienswijze is een mailwisseling tussen de heer Van Vugt, gemeente en projectorganisatie, betreffende de verkeerstellingen t.a.v. het Venetapark.	Zie de beantwoording onder 31.10.	Nee
31	38	Bijlage 5 bij de zienswijze is een artikel over uit de Gooi en Eemlander van 29 december 2015, om te illustreren dat nog steeds onduidelijk is of de gemeenten Huizen en Blaricum hun medewerking aan het project zullen verlenen.	Zie de beantwoording onder 31.28.	Nee
31	39	Bijlage 6 bij de zienswijze is het document "Doorlooptijden en voornaamste werkzaamheden Oosterengweg Noord", dat is gepresenteerd tijdens de informatie avond van 16 februari 2015.	De genoemde bijlage is tijdens de informatieavond op 16 februari 2015 getoond om de aanwezigen een indicatie te geven van de mogelijke doorlooptijden en voornaamste werkzaamheden betreffende de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg. Er wordt uitgegaan van een bouwperiode van 2 tot 3 jaar. De uiteindelijke uitvoeringsplanning wordt opgesteld door de uitvoerende marktpartij.	Nee
32	1	Ik meen dat het huidige plan voor het realiseren van een HOV-busbaan en het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve, zoals beschreven en weergegeven in het ontwerp PIP HOV in 't Gooi niet bijdraagt aan een goede en veilige toekomst van de gemeente Hilversum en haar bewoners. Bovendien meen ik dat dit plan het leef- en woonklimaat in Hilversum-Oost, bij de Oosterenweg en langs het Wandelpad aantast.	Wij zijn van mening dat het project HOV in 't Gooi bijdraagt aan de toekomst van Hilversum. Onderderzoeken die in het kader van dit project zijn uitgevoerd tonen aan dat de bereikbaarheid van de regio zal verslechteren, als er niks gedaan wordt. Door een toenemende mobiliteit en toenemende bevolkingsgroei zullen de verkeersknelpunten toenemen. Nu al is in Hilversum de verkeersdruk erg hoog, vooral in de spits. Dit project levert een bijdrage aan oplossingen om de verkeersdruk te verminderen en de bereikbaarheid te verbeteren. De onderzoeken die we in het kader van het PIP hebben laten uitvoeren hebben aangetoond dat nergers ter hoogte van het Wandelpad een overschrijding van de wettelijke normen optreedt. De onderdoorgang Oosterengweg zorgt voor een verbetering van de leefbaarheid ter plaatse van deze onderdoorgang omdat de geluidsbelasting voor de woningen ter hoogte van de onderdoorgang afneemt. Langs het Wandelpad wordt de busbaan ruimtelijk goed ingepast, er komt een zichtscherm langs de busbaan.	Nee
32	2	De economische uitvoerbaarheid van de exploitatie van HOV-bus en de HOV-busbaan is niet aangetoond. Er is nu reeds aangetoond dat er een enorm financieel tekort (nu reeds 6,7 miljoen) is.	Wij onderschrijven uw stelling dat de economische uitvoerbaarheid niet voldoende is aangetoond niet. Het gerapporteerde tekort is op basis van voorziene risico´s en verwachte maatregelen. De genoemde punten zijn hierin reeds verwerkt. Er zijn daarnaast risicoreserveringen per deelproject en algemeen aangebracht. Het totaalbedrag van € 118,25 miljoen is het maximaal beschikbare budget dat naar verwachting ruim voldoende zal zijn om het project te realiseren. De uiteindelijke exploitatiekosten en opbrengsten van de buslijnen die over de busbaan gaan rijden zijn in deze fase niet gedetailleerd te berekenen. Te zijner tijd verrekent de provincie met de vervoerder op basis van Dienstregelingsuren (DRU, lees: exploitatiekosten). Op basis van een inschatting van de toekomstige DRU's en reizigerkilomers (lees: exploitatieopbrengsten) is in bijlage 1, rapport Vervoerwaarde en exploitatie, een indexcijfer van 1,02 berekend als indicator voor de verandering van de kostendekkingsgraad. De kostendekkingsgraad geeft de mate aan waarin de exploitatiekosten worden gedekt door de vervoersopbrengsten. Het indexcijfer 1,02 betekent dat de verwachting is dat de verhouding reizigerskilomers/DRU zal stijgen met 2%. Per saldo zal de exploitatie van de bus dus gunstiger worden. Een meer gedetailleerde berekening kan pas gemaakt worden als een compleet dienstregelingvoorstel voor de toekomstige situatie na realisatie HOV-plannen door de vervoerder is gemaakt.	Nee
32	3	De technische uitvoerbaarheid van het PIP is onvoldoende aangetoond. De technische uitvoerbaarheid heeft u niet aangetoond in de toelichting op het PIP. Dit is wel gebruikelijk en noodzakelijk bij het vaststellen van een PIP en een bestemmingslplan . De technische uitvoerbaarheid van de bouw van een 2-laags tunnel in een smalle ruimte heeft u niet aangetoond. U dient aan te tonen dat deze tunnel in 2 lagen kan worden aangelegd. U dient aan te toenen dat de bouwplek voldoende groot is om deze tunnel te kunnen bouwen. U heeft onvoldoende aangetoond, dat het technisch mogelijk is om verantwoord om te gaan met het vervuilde grondwater. U geeft niet aan hoe u het vervuilde water, dat opgepomp wordt bij de aanleg van de tunnel, binnen de regels die daarvoor zijn, zal lozen. U geeft niet aan hoe u rekening houdt met het Beheerplan 't Gooi, dat opgesteld is om de grondwateverontreinigingen te beheersen.	De HOV-organisatie heeft de onderdoorgang Oosterengweg door 2 verschillende ingenieursbureaus laten uitwerken op haalbaarheid en maakbaarheid. Beiden geven aan dat de onderdoorgang maakbaar en haalbaar is. Daarnaast heeft de HOV-organisatie in januari 2015 een expert-sessie georganiseerd met verschillende experts op het gebied van ondergronds bouwen. Doel van de expertsessie was om de maakbaarheid en haalbaarheid te toetsen. Uitkomst is dat de experts aangeven dat de onderdoorgang Oosterengweg in 2-laagse uitvoering maakbaar en haalbaar is. Bij het lozen van (grond)water dat vrijkomt bij de aanleg van de onderdoorgang, zal worden voldaan aan de gelden wet- en regelgeving op het gebied van bemaling en lozing. Indien niet kan worden voldaan aan de lozingsnormen zal het water niet (ongezuiverd) worden geloosd. Op de grondwatersituatie in Hilversum (huidige en toekomstige) is ingegaan in de watertoets (bijlage 7 bij het PIP).	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
32	4	De externe veiligheid is onvoldoende onderzocht. U heeft geen rapport opgesteld over de externe veiligheid. Wij menen, evenals de gemeente Hilversum, dat dit wel nodig is: De tunnel bij de Oosterengweg wordt aangelegd onder het spoor door, grotendeels terwijl de treinen blijven rijden. Dit spoortrace maakt onderdeel uit van de Basisnet voor transport van gevaarlijke stoffen per trein. De HOV busbaan wordt aangelegd pal naast het spoor, waar treinen met gevaarlijke stoffen over heen gaan. Er is niet berekend op grond van het groepsrisico, of dit een aanvaardbaar risico is. De tunnel onder het spoor door wordt een smalle dubbeldeks-tunnel. Voor autoverkeer is het een diepe, smalle tunnel, Voor en na de tunnel kan het autoverkeer moeilijk doorstromen. Dit betekent dat het autoverkeer kan vaststaan. U heeft niet onderzocht hoe de hulpdiensten in de definitieve situatie op tijd door de tunnel kunnen, ook als deze vaststaat en hoe de aanrijtijden gewaarborgd worden. U heeft ook niet onderzocht hoe een auto die in brand gaat, geblust kan worden in de tunnel, en hoe de rookontwikkeling afgevoerd kan worden.	Ten aanzien van het onderdeel externe veiligheid hebben we voldaan aan de wettelijke verplichtingen. De busbaan brengt geen vervoer van gevaarlijke stoffen met zich mee en is geen (beperkt) kwetsbaar object. Onderstaand gaan we nog specifiek in op de door u aangedragen punten: - Het is correct dat de spoorlijn onderdeel uitmaakt van het Basisnet spoor. Echter, de aanpassingen aan het spoor vallen binnen het Veiligheidsmanagement Systeem van ProRail, zoals PRC00036 (Plan Veilige Berijdbaarheid). - De HOV-bus is geen (beperkt) kwetsbaar object. Om deze reden is toetsing van het groepsrisico wettelijk gezien niet noodzakelijk. - Bij het ontwerp van de onderdoorgang Oosterengweg wordt voldaan aan de wettelijke richtlijnen ten aanzien van brandpreventie (de brandweer heeft in zijn zienswijze aangegeven dat wat betreft de externe veiligheid deze in voldoende mate is behandeld in het PIP). In overleg met de nood- en hulpdiensten is een toegang op het niveau van de auto (-2) voorzien voor de nood- en hulpdiensten. Zij kunnen dan centraal in de onderdoorgang komen tijdens een calamiteit. Ook zijn de watertappunten met de nood- en hulpdiensten afgestemd. Daarnaast wordt met de aanleg van de onderdoorgang de doorstroming op de Oosterengweg verbeterd. Auto's en hulpdiensten staan niet meer vast voor een gesloten overweg.	Nee
32	5	De extra parkeerdruk die in de wijk Klein Rome zal ontstaan nadat er vele parkeerplaatsen zullen verdwijnen. (zie toelichting PIP 4.2 Verkeer). De huidige parkeerssituatie in de wijk is nu reeds slecht. In de smalle straatjes is het moeilijk parkeren en de huizen zijn moelijk bereikbaar voor hulpdiensten. Dit zal in de toekomst nog erger worden.	In de wijk Klein Rome verdwijnen geen parkeerplaatsen als gevolg van het project HOV in ´t Gooi. De parkeerplaatsen langs het Wandelpad die door het project komen te vervallen, zijn niet-openbare, met slagbomen afgesloten parkeerplaatsen; 87 parkeerplaatsen behoren tot het P+R-terrein van NS (deze parkeerplaatsen worden niet/nauwelijks gebruikt) en 107 parkeerplaatsen worden momenteel gebruikt door de politie. Met zowel de NS als de politie worden afspraken gemaakt over het vervallen van deze 194 parkeerplaatsen. Langs het Wandelpad worden door het project nieuwe openbare parkeerplaatsen gecreëerd (conform de huidige plannen gaat het om 16 parkeerplaatsen). Netto komen er hiedoor meer openbare parkeerplaatsen bij langs het Wandelpad dan er verdwijnen. Zie verder paragraaf 4.2 in de toelichting en de bijlagen 20 en 21.	Nee
32	6	De geluidsbelasting en milieugevolgen voor het Wandelpad e.o. Door het treinverkeer hebben wij al te maken met geluidsoverlast en trillende meubels in huis. Als daar straks nog bussen komen te rijden met schadelijke uitstoot hebben we het dubbel te verduren. Ik spreek uit ervaring aangezien ik jarenlang aan de Kerkbrink heb gewoond en dagelijks velen bussen passeerden; het roet lag op de vensterbank.	De geluidbelasting van de HOV busbaan bij de Roosendaalstraat 36 en het Wandelpad voldoet aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Dit betekent dat er geen sprake is van een relevante samenloop met andere geluidbronnen zoals het treinverkeer. Trillingshinder speelt geen rol bij HOV busbaan omdat er geen drempels en voegovergangen ter hoogte van het Wandelpad komen en het wegdek bestaat uit asfalt waardoor er geen trillingen zullen optreden. De spoorwegovergang die in deze buurt gerealiseerd wordt, wordt zo vlak mogelijk uitgevoerd. Daarnaast rijden de bussen hier langzaam overheen omdat ze op deze locatie direct een bocht moeten nemen. Trillingshinder wordt hier niet verwacht. Voor wat betreft de luchtverontreiniging hebben wij onderzoek uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. De bus- en autoroute zijn in het model opgenomen en toetsing aan de normen heeft plaatsgevonden. Het onderzoek toont aan dat voldaan wordt aan de geldende normen.	Nee
33	1	Als gevolg van uw plannen zal de bereikbaarheid van het winkelcentrum slechter worden. Immers de afslag naar de Oude Amersfoortseweg zal afgesloten worden door het tunnel trace. Verder zal als gevolg van de aanleg van de tunnel ook de zichtbaarheid van het winkelcentrum vanaf de Oosterengweg ernstig belemmert worden. Het tunnel trace zal ongeveer halverwege de huidie entree van het winkelcentrum vanaf de Oosterengweg eindigen met als gevolg dat de automobilist de winkels al voorbij is.	De zichtbaarheid van het winkelcentrum zal inderdaad wijzigen. Dat dit ook daadwerkelijk leidt tot een nadeligere situatie is ons niet gebleken. Het autoluwe plein aan de voorzijde heeft immers ook een publiekaantrekkende functie, terwijl bovendien de barriere van de huidige Oosterengweg verdwijnt. De toegangswegen zullen weliswaar wijzigen, maar het winkelcentrum blijft gewoon bereikbaar.	Nee
33	2	Verder zullen als gevolg van de aanleg van het tunnel trace vele parkeerplaatsen direct voor de supermarkt aan de Oosteengweg opgeheven worden zonder dat daar een goed alternatief voor wordt geboden.	Het klopt dat er door het project parkeerplaatsen aan de voorkant van het winkelcentrum komen te vervallen. Uit de uitgevoerde parkeerdrukmeting blijkt echter dat de parkeerplaatsen die komen te vervallen vooral een belangrijke voorziening zijn voor de bewoners. Bij het zoeken naar mogelijkheden om de parkeerplaatsen die komen te vervallen te compenseren, is daarom vooral gezocht naar geschikte alternatieven voor de bewoners. Uit de parkeerdrukmeting blijkt bovendien dat er rondom het winkelcentrum voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om aan de vraag te voldoen, ook wanneer de parkeerplaatsen aan de voorzijde komen te vervallen. Wel wordt in overleg met de winkeliers en de gemeente gekeken of het mogelijk is om extra parkeerplaatsen te creëren om het winkelcentrum aantrekkelijker te maken. Dit staat echter los van het vervallen van parkeerplaatsen en het compenseren ervan, in relatie tot het project HOV in 't Gooi. Zie verder paragraaf 4.2 in de toelichting en de bijlagen 20, 22.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
34	1	De VVG is een groot pleitbezorger van de versterking van De Groene Schakel. Het realiseren van deze ecologische verbinding tussen de natuurgebieden van het Gooi en van het Utrechtse deel van de Utrechtse Heuvelrug is van groot belang voor de "heling" van de Heuvelrug en voor de realisering van het landelijke natuurnetwerk. De VVG heeft bij het bestuderen van het Provinciaal Inpassingsplan tot haar genoegen kunnen constateren dat dit plan ruimte biedt voor de realisering van een ecoduct bij Anna's Hoeve in samenhang met de verlegging van de weg over Anna's Hoeve, waarbij deze verlegde weg zodanig wordt gecombineerd met de nieuw aan te leggen busverbinding en de spoorlijn Hilversum - Amersfoort, dat de nieuwe natuurverbinding deze drie verbindingen in één keer overkluist. De VVG heeft zich in het recente verleden bij de regionale besluitvorming in het kader van de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve voor deze oplossing sterk gemaakt.	Wij waarderen uw instemming voor het plan om de busbaan, de spoorlijn en de verlegde weg over Anna's Hoeve te overkluizen met een ecoduct.	Nee
34	2	De VVG is van mening dat de kwaliteit van deze oplossing niet tot zijn recht kan komen als niet met het verleggen van de weg over Anna's Hoeve ook tegelijkertijd de aanleg van het in de plannen opgenomen wandelpad op het oude tracé van de weg over Anna's Hoeve daadwerkelijk wordt uitgevoerd, zodanig dat de verharding van de huidige weg geheel wordt verwijderd. Daarmee wordt niet alleen een wezenlijke ecologische kwaliteitsverbetering gerealiseerd, maar ook een deel van de vereiste natuurcompensatiemaatregelen . Voor zover wij hebben kunnen opmaken uit de toelichting op het plan is dat ook inderdaad de bedoeling.	Zoals ook blijkt uit de Ecologische effectbeoordeling (bijlage 5 bij het PIP) en het Compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi (bijlage 16), krijgen de vrijkomende gronden van de huidige Weg over Anna's Hoeve de bestemming natuur. In de toelichting op het PIP is aangegeven dat de huidige weg, het fietspad en de bijbehorende inrichtingselementen worden verwijderd. Op het tracé van de te verwijderen Weg over Anna's Hoeve wordt een onverhard voetpad gerealiseerd.	Nee
34	3	Uit de Beslisnotitie van 5 juli 2013 maken wij op dat er voor de uitvoering van het volledige tracé van de HOV met alle daarbij behorende maatregelen een vastgesteld budget beschikbaar is van € 107,3 miljoen. Uit deze notitie blijkt ook dat, daarvan afgeleid, voor de uitvoering van de inpassing Anna's Hoeve een bedrag van maximaal € 3,8 miljoen beschikbaar is. Wij schatten in dat dit bedrag onvoldoende is om de noodzakelijke ecologische inpassing inclusief het te bouwen ecoduct te kunnen financieren.	Het bedrag van € 3,8 mln heeft betrekking op de inpassingsmaatregelen 'ten behoeve van de Weg over Anna's Hoeve'. Concreet is dit het bedrag dat het project ter beschikking zou stellen voor een eventueel andere oplossing (tweede ecoduct). Hiervoor is echter niet gekozen.	Nee
34	4	Op 18 december 2013 hebben uw Staten besloten voor de uitvoering van het project HOV in 't Gooi een krediet van € 110,95 miljoen als maximaal budget (inclusief € 8,85 miljoen aan reeds beschikbaar gestelde TWIN-H voorbereidings-budget) ter beschikking te stellen. Daarbij is voor de Ontsnippering en kwaliteitsimpuls Natuur voor het ecoduct Groene Schakel € 1 miljoen, en uit de reserve Groen Inpassingsmaatregelen voor Anna's Hoeve € 10 miljoen beschikbaar gesteld. Bovengenoemde bedragen zijn niet met elkaar in overeenstemming. Vooral het bedrag dat beschikbaar is voor de inpassingsmaatregelen bij Anna's Hoeve verschilt aanmerkelijk. Wij verzoeken u een verklaring voor de verschillen tussen de bedragen in beide beslisdocumenten te verschaffen. Daarbij vragen wij u expliciet te willen aangeven welk bedrag specifiek beschikbaar is voor de verwijdering van de bestaande weg over Anna's Hoeve.	Deze vraag heeft geen betrekking op de inhoud van het PIP maar op Anna's Hoeve. Het bedrag van in totaal € 11 mln wordt ingezet voor extra inpassingsmaatregelen van het project HOV in 't Gooi in Anna's Hoeve. Een deel hiervan is benodigd voor het verleggen en inpassen van de Weg over Anna's Hoeve. Andere maatregelen betreffen onder andere het realiseren van schermen op de fly-over en het verbreden van het ecoduct over het spoor. Over het precieze bedrag dat beschikbaar is voor de verwijdering van de bestaande weg over Anna's Hoeve doen we in verband met de aanbesteding geen uitspraken: het verwijderen van de bestaande weg wordt mogelijk gemaakt door het project.	Nee
34	5	In de wetenschap dat overschrijdingen van budgetten bij grote werken geen uitzondering zijn willen wij graag benadrukken dat, hoezeer wij het ook eens zijn met de voorgestelde oplossing, wij ons niet zouden kunnen vinden in het niet verwijderen van de oude weg (asfalt) over Anna's Hoeve als gevolg van een budgettair tekort. Wij vrezen met name dat bij gebruik van het tracé door fietsen, bromfietsen, crossmotoren en eventueel sluipverkeer van auto's, de beoogde en ook binnen bereik zijnde ecologische én recreatieve kwaliteitsverbetering niet tot stand komt. Bovendien zou er dan geen sprake zijn van realisering van de noodzakelijke natuurcompensatie!	Het verwijderen van de weg over Anna's Hoeve gebeurt in het kader van het NNN compensatie. Dit is omschreven in de regels die gelden voor natuurcompensatie; wij zijn verplicht dit uit te voeren los van mogelijke financiële tekorten.	Nee
34	6	Wij willen hierbij onder uw aandacht brengen dat naar de mening van de VVG alle natuurcompensatiemaatregelen - dus ook die buiten het plangebied dat direct gekoppeld is aan de HOV, met name Crailo, - (financieel) gezekerd dienen te zijn, zo nodig met aanvullende financiering van andere betrokken partijen. Hierdoor kan voorkomen worden dat te zijner tijd wel de infrastructurele onderdelen van het integrale plan worden gerealiseerd, maar niet de afgesproken natuurcompensatie. De integriteit dient op dit punt ook in planologische zin verzekerd te zijn.	Wij zijn verplicht de natuurcompensatie in het kader van het NNN uit te voeren, volgens artikel 19 en 25 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Een en ander is verder uitgewerkt in het Compensatieplan bomen en natuur (bijlage 16 bij het PIP).	Nee
34	7	Graag zouden wij van u de toezegging krijgen dat binnen de financiële reservering voor de inpassing Anna's Hoeve de verwijdering van het oude wegtracé als noodzakelijke en uit te voeren post wordt opgenomen. Wij realiseren ons dat dit bestemmingsplan formeel "slechts" de realisering van het ecoduct mogelijk maakt alsmede het herstel van de natuurwaarden in het gebied Anna's Hoeve en de natuurcompensatie bij Crailo (toelatingsplanologie). Naar onze mening is in dit geval echter ook duidelijkheid over de daadwerkelijke uitvoerbaarheid, zowel voor wat betreft het natuurherstel bij Anna's Hoeve als de compensatie bij Crailo, essentieel. En dat niet alleen in ecologisch opzicht maar zeker ook in recreatief opzicht, dat laatste met het oog op het maatschappelijk draagvlak voor deze grote ingreep in dit gebied, met name voor de bewoners van de omliggende woongebieden.	De verwijdering van het oude wegtracé en de compensatie bij Crailo zijn onderdeel van de natuurcompensatie. Zie verder de beantwoording onder 34.5 en het Compensatieplan bomen en natuur in bijlage 16.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
35	1	De realisatie van het Ontwerp PIP HOV 't Gooi tast natuurgebieden aan en dringt de vrije natuur en natuurbeleving terug tussen de Anthony Fokkerweg in Hilversum en de Albert Schweitzerweg in de Gemeente Baarn. De spaarzame vrij natuur direct tegen de bebouwing van Hilversum aan dient niet aangetast te worden door het plan tot realisatie van een busbaan in het Ontwerp PIP HOV 't Gooi. Met het realiseren van een nieuwe woonwijk rond Anna's Hoeve wordt de natuur en natuurbeleving al teruggedrongen. De busbaan voegt daar een negatieve dimensie aan toe. In het Ontwerp PIP HOV 't Gooi wordt voorgesteld de Weg over Anna's Hoeve (gedeeltelijk ook liggend in de gemeente Laren NH) te sluiten en te verleggen langs de spoorlijn Hilversum-Baarn, om dan na de A2 7 haar normale tracé te hernemen. Deze verplaatste verkeersdruk tast de huidige natuurlijke stiltegebieden aan. Het zet de vrije recreatiebeleving langs de Albert Schweitzerweg zwaar onder druk, waar nu al de natuurlijke rust begint vanaf de Weg over Anna's Hoeve.	Met realisatie van dit plan geven we invulling aan een raadsbesluit van de gemeente Hilversum. De gemeenteraad heeft tenslotte ingestemd met het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Door het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve vindt bundeling plaats van infrastructuur (busbaan, spoor en weg). Daarnaast geven we met dit plan uitvoering aan het versterken van de Groene Schakel. Dit doen we onder meer door het ecoduct te realiseren, maar ook door de huidige Weg over Anna's Hoeve te verwijderen en om te vormen tot een recreatief voetpad.	Nee
35	2	Juist omdat provinciegrenzen hier parallel aan de Albert Schweitzerweg lopen is het de vraag of niet aan een zienswijze van de Provincie Utrecht, de Gemeente Baarn wordt voorbijgegaan.	De gemeente Baarn en de Provincie Utrecht zijn op de hoogte van de plannen. Er hebben afstemmingsoverleggen plaatsgevonden tussen de gemeente Baarn en het project om er voor te zorgen dat het PIP goed aansluit op het aansluitende bestemmingsplan in de gemeente Baarn. De gemeente Baarn en de provincie Utrecht hebben geen zienswijzen igediend.	Nee
35	3	Laat dan het woongenot rond de bestaande natuurgebieden zeer zwaar meewegen, meer dat tot nu toe. Duurzaam woon- en leefgenot is goedkoper dan een dure aanslag op de natuur met dit Ontwerp.	Wij hebben de impact van de plannen op de woonomgeving en de natuur meegewogen volgens de hiervoor geldende normen. Wij hebben uitgebreid onderzoek laten doen naar de impact van de busbaan en de verlegde weg over Anna's Hoeve op de woonomgeving en de natuur. De resultaten uit dit onderzoek zijn getoetst aan de geldende wet en regelgeving. Voor wat betreft geluid en ecologie zijn mitigerende en compenserende maatregelen uitgewerkt in respectievelijk het akoestisch onderzoek, de ecologische effectbepaling en het mitigatieplan ecologie. Deze rapporten zijn als bijlage bij het PIP gevoegd.	Nee
35	4	Het is allerminst de vraag of HOV wel de prioriteit nodig heeft die de Provincie Noord-Holland er aan wil geven. Het zijn ,,leuke lijnen'', die in het Gooi tot een forse aanslag op de bestaande buslijnen heeft geleid, met name in het in stand houden van de regulariteit van diensten. Half-uursdiensten werden uurdiensten, kleinere wooncentra verloren busverbindingen in het geheel, vroege ochtend- en late avonddiensten weggesneden toen HOV ingevoerd werd. De presentatie van het Ontwerp PIP HOV 't Gooi lijkt eerder op prognoses dan werkelijke behoefte te zijn gebaseerd. De bussen zijn nooit propvol, eerder leeg. De vervoerscijferanalyse is zwak. Om die redenen dit miljoenenproject te willen realiseren, wat meer investering met zich meebrengt, dan het überhaupt de komende 10 jaar zal opleveren laat zich makkelijk raden. De busbaan kost honderden miljoenen, nog zonder een zekerheid van berekende rentabiliteit.	Over nut en noodzaak van hoogwaardig openbaar vervoer in de Gooise regio is geen discussie. Dit wordt in alle collegeprogramma´s onderschreven. De wegen in het Gooi raken vol. Als er nu niet nagedacht wordt over de bereikbaarheid van het Gooi in de toekomst, dan slibt het wegennetwerk steeds verder dicht. Daarom wordt er geïnvesteerd in openbaar vervoer en zo gezorgd voor een betrouwbare verbinding tussen mensen en plekken. De HOV-baan zorgt er voor dat de R-NET bussen vaak, op tijd en filevrij kunnen blijven rijden. Ook het overige verkeer in het Gooi profiteert, want er komt meer ruimte voor automobilisten en fietsers. Voor een nadere onderbouwing van de noodzaak van het project HOV in 't Gooi wordt verwezen naar bijlage 19.	Nee
35	5	Bovendien is het bestaande HOV misschien met enkele minuten vertraging al in staat goed te functioneren. De bussen puilen nog steeds niet uit, geen files van rode HOV-bussen in het centrum van Hilversum, zoals in Londen, dus waar praten we over. Laat de busdienst zich vooral eerst maar eens bewijzen. Een HOV dat, zoals tot nu toe, het ROC en Arenapark bij de halte Sportpark aan de Soestdijkerstraatweg bedient, valt weg bij het huidige Ontwerp PIP HOV 't Gooi. Pieter Breugel de Oudere heeft in zijn schilderij met de 100 spreekwoorden en zegswijzen zo'n treffende verbeelding op deze situatie verbeeld: ,,Men laat het ganzenei lopen voor een kippenei''. De blinde halsstarrigheid in het Ontwerp PIP HOV 't Gooi om de voorziening aan de halte Sportpark te laten vervallen is tekenend voor tekentafelontwerp en ambtelijk-bestuurlijke ambitiedrang, dan dat het recht doet aan bestaande vervoersbehoeften. De realisatie van het honderden miljoenen kostende Ontwerp PIP HOV 't Gooi weegt niet op tegen het op dit moment volwaardig in stand houden van de bestaande vervoersbehoeften in het Gooi, in zoverre dat deze medebekostigd worden via de Provincie Noord-Holland.	Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus rijdt in de bebouwde kom van Hilversum een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen die Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdrukte in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Zie ook onze beantwoording onder 35.4.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
35	6	In detail zal ik niet treden, behalve, en dat komt in de andere zienswijze ter zake aan de orde, dat voor die gedeelten van de geplande busbaan, waar 30-km-zones zijn geen onderzoek naar geluidstoename en uitstoot gedaan is.	In het akoestisch onderzoek (bijlage 3 van de toelichting) is aangegeven dat deze wegen weliswaar geen zone kennen volgens de systematiek van de Wet geluidhinder, maar dat ten behoeve van een goede ruimtelijke onderbouwing we wel degelijk onderzoek hebben gedaan naar deze wegen. Voor de 30 km wegen waarvoor een voor de geluidemissie significante toename wordt verwacht van het verkeer zijn dus wel geluidberekeningen uitgevoerd en heeft voorts een maatregelenafweging plaatsgevonden. In het akoestisch onderzoek wordt in de paragrafen 4.1, 4.2, 5.1 en 5.5 ingegaan op de 30 km/uur wegvakken.	Nee
37	1	IFF bepleit niet dat er gevaarlijke situaties moeten ontstaan op de Oosterengweg na aanleg van de tunnel onder de bestaande spoorwegovergang, maar het argument dat na de aanleg van de HOV-verbinding en ondertunneling van de kruising met de Oosterengweg een nieuwe ontsluitingsweg naar het Venetapark nodig is over haar terrein om vrachtverkeer van langzaam verkeer te scheiden hangt niet samen met de HOV verbinding-. Immers in de bestaande situatie is het Venetapark -anders dan in de bovenvermelde toelichting wordt gesuggereerd - ook alleen maar vanaf de Oosterengweg te bereiken. Het vrachtverkeer van en naar het Venetapark moet dus, ongeacht de aanleg van de nieuwe HOV verbinding, ook nu al rekening houden met het langzaam verkeer op de Oosterengweg. IFF is dan ook van mening dat de vermeende noodzaak van de ontsluitingsweg over de oostelijke gronden van haar terrein niet samenhangt met of voortkomt uit de aanleg van de HOV-verbinding, die ten zuiden van de spoorverbinding Hilversum-Amersfoort is voorzien.	Ten gevolge van de nieuwe inrichting van de Oosterengweg (in relatie tot de aanleg van de HOV-busbaan en de onderdoorgang) verandert de ligging van de kruisende beweging tussen vrachtverkeer en langzaam verkeer. In bijlage 17 bij het PIP (Notitie Venetapark) zijn drie mogelijke conflictpunten ten gevolge van de menging van het vrachtverkeer en het (brom)fietsverkeer op de parallelweg richting Venetapark aangegeven (zie hoofdstuk 2 van deze notitie). Deze verkeersbeweging vindt in de gewijzigde situatie nabij het verkeersplein Liebergerweg - Jan van der Heijdenstraat plaats. Dit maakt de kruisende beweging voor het vrachtverkeer complexer dan in de huidige situatie het geval is. Bovendien is de kruisingshoek in de gewijzigde situatie ongunstiger (= meer in de dode hoek, zie afbeelding 2 in de genoemde notitie) dan die is bij de huidige verkeersbeweging. Wij beoordelen de gewijzigde situatie als verkeersonveilig. Dit is de reden om de ontsluiting van het Venetapark in de toekomst via een nieuw aan te leggen route over het IFF-terrein te faciliteren. Tot slot merken wij op dat de IFF-route (ook) noodzakelijk is om in de tijdelijke situatie - tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg - de bereikbaarheid van de bedrijven op het Venetapark te garanderen.	Nee
37	2	Ook de Structuurvisie 2040 Noord-Holland, die in het ontwerp PIP wordt genoemd ter onderbouwing van het provinciaal belang dat daarmee is gemoeid, verwijst niet naar de noodzaak om de bereikbaarheid van het Venetapark te verbeteren en vracht- en langzaam verkeer te scheiden. Deze structuurvisie benadrukt alleen het provinciale belang om op basis van een duurzaam ruimtegebruik openbaar vervoersverbindingen en ov-kooppunten te verbeteren (zie par. 6 Structuurvisie 2040 Noord-Holland). Als de bereikbaarheid het Venetapark al een infrastructureel probleem zou zijn, dan is er dus hooguit sprake van een - kennelijk al jarenlang bestaand - lokaal c.q gemeentelijk probleem. Bij gebreke van een belang als bedoeld in artikel 3.26 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (verder: Wro) kan een PIP niet worden ingezet voor de aanpak van een dergelijk belang.	De realisatie van HOV in 't Gooi is van provinciaal belang. De aanleg van de onderdoorgang en inpassing in de omgeving zijn een integraal onderdeel van het project HOV in 't Gooi. De aanleg van de onderdoorgang heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de bedrijven Venetapark en moet daarom worden uitgewerkt in het inpassingsplan. Met betrekking tot uw opmerking over artikel 3.26 lid 1 Wet ruimtelijke ordening, merken wij het volgende op: In de Memorie van Toelichting bij de Wro (TK 2002-2003, 28 916, nr. 3, blz. 39) wordt het inpassingsplan vergeleken met het tracébesluit. De rechtspraak voor tracébesluiten staat ook de wijziging van aanliggende infrastructuur toe in een tracébesluit, bijvoorbeeld voor een nieuwe ontsluitingsweg voor een bedrijventerrein (zie AbRvS 4 januari 2012, 201104518/1/R4 (TB Schiphol-Amsterdam-Almere), r.o. 2.33.3). In dat licht kan de maatregel voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein in het inpassingsplan worden opgenomen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
37	3	IFF ondersteunt het standpunt van de bewoners in de directe omgeving van haar gronden dat de Liebergerweg aan de noordzijde van haar terrein nu al zwaar belast is met verkeer, waaronder zwaar vrachtverkeer. De vrachtbewegingen naar haar locatie zijn vrij beperkt (het betreft uitsluitend een kantoorlocatie), maar het vrachtverkeer van en naar het logistiek centrum van Hunkemöller aan de westzijde van haar terrein is fors, zelfs vele male groter dan de vrachtbewegingen naar het kleinschalige industrieterrein Venetapark1. De Liebergerweg kent aan de noordzijde van het IFF-terrein een breedte van circa 8 meter. Werknemers van IFF, die van dit deel van de Liebergerweg gebruik maken om op het IFF-terrein te komen, evenals bewoners en overige gebruikers van de Liebergerweg ondervinden met grote regelmaat hinder van het zware verkeer dat via deze weg rijdt. Het is dan ook een tekortkoming in het ontwerp van het PIP dat tellingen van het zware vrachtverkeer over de Liebergerweg niet zijn betrokken bij het voornemen om het Venetapark door een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg met de Liebergerweg te verbinden.2 Het punt waar het vrachtverkeer van het Venetapark samen zal komen met het verkeer op de Liebergerweg is zo smal en ligt dermate dicht op de onoverzichtelijke kruising Liebergerweg, Oosterengweg en Jan van de Heijdenstraat dat deze toch al overbelaste en gevaarlijke verkeerssituatie verder zal verslechteren (bijlage 1). Dat betekent dat de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg over de oostelijke gronden van IFF geen oplossing brengt voor het vracht- en langzaamverkeer op de Oosterengweg, maar een verlegging teweegbrengt van een probleemsituatie naar het bedoelde deel van de Liebergerweg en de kruising van deze weg met Oosterengweg en Jan van der Heijdenstraat. Dit gevolg moet worden betrokken bij de verkeerskundige varianten die voor de ontsluiting van het Venetapark zijn bestudeerd. In dit verband ondersteunt IFF de variant van haar omwonenden die een route van en naar het Venetapark wensen via de Mussenstraat en een aansluiting op de verlegde Weg over Anna's Hoeve (bijlage 2). Deze variant zou het vrachtverkeer van en naar het Venetapark volledig scheiden van het langzaamverkeer op de Oosterengweg en ook de Liebergerweg niet belasten. Het intussen op ambtelijk niveau al gehoorde tegenargument dat de open tunnelbak onder het spoor en de HOV-verbinding te weinig ruimte zou bieden voor vrachtverkeer in twee richtingen via de Mussenstraat vindt IFF niet overtuigend, aangezien tot dusver uit geen enkel onderzoek blijkt dat deze variant bij de inpassing van de HOV-verbinding is betrokken, laat staan dat bekeken is of door het aanbrengen van een gedeeltelijke overkapping van de tunnelbak, alsnog de benodigde ruimte gecreëerd kan worden. Deze oplossing brengt niet alleen minder overlast teweeg voor de omgeving, maar past bovendien beter bij het uitgangspunt in de Structuurvisie 2040 van een duurzaam ruimtegebruik.	De verkeerstellingen bij het Venetapark geven inzicht in de extra te verwachten verkeersbelasting op de Liebergerweg bij realisatie van een weg over het IFF terrein. Deze extra verkeersbelasting (door vrachtverkeer) is gering en zal het verkeersbeeld op de Liebergerweg niet wezenlijk beïnvloeden. De huidige en toekomstige verkeersbelasting van de Liebergerweg voor de autonome situatie (situatie zonder project) is daarbij wel degelijk in beeld: het regionale verkeersmodel (dat is gekalibreerd aan de hand van verkeerstellingen) geeft een goed beeld van de verkeersdruk. De verkeersdruk overschrijdt daarbij geen gangbare grenswaarden voor erftoegangswegen. Naar aanleiding van de zienswijzen is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de toename van verkeer in de straten van de Vogelbuurt en de ontsluiting van het Venetapark. In bijlage 18 bij het PIP is over dit onderzoek gerapporteerd. Uit het onderzoek is gebleken dat de bedoelde variant niet haalbaar is. Voor het zware vrachtverkeer is het niet mogelijk om in twee richtingen over en langs de tunnelbak te rijden. Er is hiervoor te weinig ruimte en het kan daarnaast ook verkeersonveilige situaties opleveren. Voorts zou tijdens de bouw van de onderdoorgang het Venetapark minimaal twee maanden niet bereikbaar zijn. Een aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is wel haalbaar gebleken; deze is in het onpassingsplan opgenomen. Naar aanleiding van het aanvullende onderzoek is het inpassingsplan aangepast.	Ja, ter plaatse van de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Verlegde Weg over Anna's Hoeve is de PIP grens aangepast en is de bestemming Verkeer geworden.
37	4	De noodzaak om de gronden van IFF op te offeren ten behoeve van een nieuwe ontsluiting van het Venetapark is bovendien niet onderzocht op andere dan verkeerskundige effecten. In opdracht van de provincie Noord-Holland is ten behoeve van de HOV-verbinding het Milieu-effecterapport "Vormvrije m.e.r.-beoordeling HOV in 't Gooi" d.d. 24 mei 2014 (verder: MER) opgesteld. Dit MER beperkte zich destijds tot de begrenzing van het PIP zoals dat was vastgelegd in de tekeningen behorende bij het MER. De nieuwe ontsluiting via het oostelijke terreindeel van IFF maakte geen onderdeel uit van dit vormvrije MER. Het MER van 23 november 2015, dat als bijlage 13 van het ontwerp PIP in december 2015 ter inzage is gelegd, vermeldt plotseling dat deelproject 6 ook de nieuwe ontsluiting omvat van het Venetapark naar de Liebergerweg (pagina 15 van het MER). De milieu-effecten van het kappen van de vele oude bomen en verwijderen van beplanting op het terrein van IFF zijn echter niet in het MER onderzocht. Dat blijkt althans niet uit dit MER. IFF meent dan ook dat deze gevolgen niet zijn meegewogen in de keuze die in het PIP wordt gemaakt voor de ontsluiting van het Venetapark, als onderdeel van het project HOV in 't Gooi.	Zoals in paragraaf 1.1 van de vormvrije m.e.r.-beoodeling is beschreven dient in het kader van de m.e.r.-wetgeving 'het project en de effecten die hier het gevolg van zijn in samenhang met en voor alle deelgebieden in zijn totaliteit te worden beschouwd'. Hierbij wordt gebruik gemaakt van alle beschikbare onderzoeken. In paragraaf 1.3 is dit aangegeven ('De belangrijkste conclusies van deze onderzoeken zijn in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. Voor de meer gedetailleerde effectbeschrijving wordt verwezen naar de bovenstaande rapporten'). In de afzonderlijke rapporten hebben we de effecten van de nieuwe ontsluitingsweg nader beschouwd. Wat betreft de bomen op het terrein van IFF merken wij op dat deze in de bomeninventarisatie zijn meegenomen (zie bijlage 1 'Overzichtskaart bomen en bosvakken' in bijlage 13 bij het PIP).	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
37	5	De gevolgen van de aanleg van een ontsluitingsweg via de gronden van IFF voor IFF zelf zijn ook niet betrokken bij de gemaakte keuze voor de ontsluiting van het Venetapark. IFF wijst erop dat zij in het (verre) verleden op het betreffende deel van haar gronden diverse planten en bomen heeft aangeplant. De parkachtige omgeving van haar kantoorgebouw wordt benut voor de ontvangst van klanten, die geïnteresseerd zijn in de geur- en smaakstoffen die door IFF worden samengesteld en geproduceerd. De toegevoegde waarde van deze gronden voor haar bedrijfsvoering (waaronder dus de verkoop van haar producten) vervalt als zij een groot deel van de aangelegde gronden moet opofferen voor een ontsluitingsweg voor zwaar vrachtverkeer. Ook is geen rekening gehouden met de verslechtering van de veiligheidssituatie als de oostelijke terreingrens van IFF niet langer grenst aan privégronden (overwegend tuinen van het naastgelegen appartementencomplex), maar aan de openbare weg. IFF heeft in het verleden al diverse malen investeringen moeten doen om de toegankelijkheid van haar terrein vanaf de openbare weg te beveiligen om indringers te weren. Die investeringen zullen dus moeten worden uitgebreid, als de bereikbaarheid van haar gronden voor ongewenste bezoekers vanwege de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg verslechtert.	De huidige ligging van de ontsluitingsweg is zodanig gekozen dat deze de rand van de perceelsgrens volgt en zo min mogelijk op het eigendom van IFF ligt. Een groot deel van de parkachtige omgeving van het kantoorgebouw zal dan ook behouden blijven. Indien door de gewijzigde situatie (de ontneming) een andere c.q. meer adequate beveiliging nodig is door de ligging aan de openbare weg, dan worden deze voorzieningen meegenomen in de schadeloosstelling die hoort bij de minnelijke verwerving/onteigeing.	Nee
37	6	Tot slot brengt IFF naar voren, in het geval er rechtens geen gronden zouden bestaan om de aanleg van de bedoelde ontsluitingsweg tegen te gaan, dat het profiel van deze ontsluitingsweg zo smal is daf vrachtverkeer elkaar niet kan passeren. Om die reden zijn passeerstroken met verkeerslichten in de weg voorzien waar tegenliggers op elkaar moeten wachten. Dat betekent dat vrachtwagens herhaaldelijk met draaiende motor moeten stilstaan om elkaar te passeren, waarna zij weer kunnen optrekken om van en naar het Venetapark te gaan. IFF heeft geen onderzoeken of berekeningen bij het PIP gezien, waaruit blijkt welke gevolgen dit heeft voor de luchtkwaliteit van haar locatie. Het zou naar haar mening een verbetering zijn, niet alleen voor de luchtkwaliteit, maar ook voor de verkeersveiligheid, als de bedoelde ontsluitingsweg alleen gedurende tijdvensters in de vroege ochtend en namiddag in één richting toegankelijk is, namelijk via de Liebergerweg. Verkeer dat het Venetapark verlaat kan via de Mussenstraat zijn weg vervolgen.	Bij het onderzoek luchtkwaliteit (bijlage 4 van de toelichting) is rekening gehouden met stagnerend verkeer. Hierin is het afremmen en optrekken van auto's meegenomen. In paragraaf 3.2.3 van het genoemde onderzoek is dit uitgangspunt beschreven. Tijdvensters zijn daarom niet nodig.	Nee
38	1	Bij onze beoordeling van het ter visie gelegde PIP staat een goed werkende ecologische verbinding tussen het Gooi en de Heuvelrug centraal. Immers, er zijn de afgelopen jaren miljoenen euro's maatschappelijk geld geïnvesteerd in natuurverbindingen in het GNR en die zijn in hun werking afhankelijk van een effectieve inpassing van de 'Groene Schakel'. Om die werking te borgen is in gezamenlijkheid met partijen de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve opgesteld, waarin maatregelen op het gebied van natuur en recreatie zijn geïntegreerd. Het PIP biedt voor het totaal het planologisch kader.	Het PIP betreft niet het planologisch kader voor de natuurverbinding de Groene Schakel, noch voor de inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Het PIP borgt de realisatie van de verlegde Weg over Anna´s Hoeve, de HOV-busbaan en het ecoduct. Daarnaast wordt NNN mogelijk gemaakt bij Crailo. Op verzoek van GNR (reactie uit vooroverleg) zijn grondwallen ten zuiden en ten noorden van het spoor toegevoegd.	Nee
38	2	Om tot een succesvolle regionale groencorridor en een goede inpassing van de infrastructuur te komen, is nodig dat de door het bureau Alterra geadviseerde maatregelen integraal worden uitgevoerd. Dat is voor ons dan ook de ondergrens.	Het PIP betreft niet het planologisch kader voor de natuurverbinding de Groene Schakel, noch voor de inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Het PIP borgt de realisatie van de verlegde Weg over Anna´s Hoeve, de HOV-busbaan en het ecoduct. Op verzoek van GNR (reactie uit vooroverleg) zijn grondwallen ten zuiden en ten noorden van het spoor toegevoegd. De wettelijk benodigde en uit te voeren mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven in het mitigatieplan en het compensatieplan.	Nee
38	3	Daarom hebben zowel het Dagelijks als het Algemeen Bestuur van het GNR (zie pagina 5 van de notulen d.d. 27-11 -2013) unaniem uitgesproken dat de integrale uitvoering van de door Alterra geadviseerde maatregelen als basisrandvoorwaarde aan de PIP HOV wordt meegegeven. Tevens heeft het Bestuur aangegeven dat het proces niet mag leiden tot extra kosten, financiële risico's en extra werkdruk omdat hiervoor in de begroting van de Stichting GNR geen bedragen zijn opgenomen. Van laatstgenoemde punt is overigens inmiddels ruimschoots afgeweken, omdat wij hechten aan het behoud van goede bestuurlijke relaties, ook als dat extra inzet van GNR-personeel vraagt. Het Algemeen Bestuur heeft de directeur-rentmeester opdracht gegeven om als daar aanleiding toe is, te reageren conform de mogelijkheden tijdens de PIP procedure.	Het realiseren van de natuurverbinding Groene Schakel en de inrichtingsvisie Anna's Hoeve is geen onderdeel van het PIP.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	4	Helaas geeft het voorliggende PIP ons vooralsnog onvoldoende vertrouwen dat de ecologische verbinding tussen 't Gooi en de overige Heuvelrug goed gaat functioneren en dat het integrale pakket aan maatregelen zoals geadviseerd door Alterra wordt gerealiseerd. Het HOV budget is immers ontoereikend om het integrale Alterra-pakket te realiseren. Zo wordt in het ontwerp PIP ook nog niet voorzien in een uitgewerkt compensatieplan Natuurnetwerk Nederland (NNN) confonn de Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie Noord-Holland. Wij willen u dan ook verzoeken om binnen de kaders van deze uitvoeringsregeling een transparant compensatieplan op te stellen, waarin aantastingen van NNN adequaat worden gecompenseerd. Bijlage 1 bij deze brief, onze ambtelijke reactie gaat nader in op enkele onderdelen van de PIP.	Wij compenseren en mitigeren de natuur en ecologie ter plaatse van Anna's Hoeve volgens de geldende wet- en regelgeving. Het project HOV in 't Gooi is niet verantwoordelijk voor het goed laten functioneren van de Groene Schakel. Wel wordt het ecoduct gerealiseerd binnen het project HOV in 't Gooi. Wij hebben inmiddels door bureau Ruimtewerk een natuurcompensatieplan laten opstellen conform de Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie Noord-Holland. Dit wordt als bijlage 16 aan het inpassingsplan toegevoegd.	Nee
38	5	In het PIP wordt de HOV, de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve (WoAH) en het ecoduct Anna's Hoeve over HOV, spoorlijn en verlegde WoAH, afschermende grondwallen/schermen en faunavoorzieningen planologisch mogelijk gemaakt. Omdat de planologie een directe relatie heeft met het ontwerp en de realisatie van planonderdelen zal in deze reactie ook hierop worden ingaan. Vertrekpunt voor het Goois Natuurreservaat is dat de HOV, de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve (WoAH) en het ecoduct over HOV, spoorlijn en verlegde WoAH, afschermende grondwallen/schermen en faunavoorzieningen als integraal project in het kader van het HOV project (het project) worden gerealiseerd. Daarbij is het van belang dat de inpassing zodanig is dat de ecologische verbinding De Groene Schakel goed kan functioneren. De provincie Noord-Holland heeft onderzoek laten doen cloor Alterra naar de daarvoor benodigde maatregelen. De resultaten van dit onderzoek zijn vertaald in de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve die provincie Noord-Holland, de gemeenten Hilversum en Laren en het Goois Natuurreservaat gezamenlijk hebben opgesteld. Realisatie van de alle maatregelen uit de inrichtingsvisie als onderdeel van het project is noodzakelijk om de effecten van de infrastructuur op natuur en recreatie te beperken en te mitigeren met als resultaat een kwalitatief goede inrichting van Anna's Hoeve en Monnikenberg voor natuur en recreatie. Daarbij is het voor het Goois Natuurreservaat van belang dat verlies van natuurgebied en recreatiemogelijkheden en -voorzieningen tot een minimum wordt beperkt en dat daar waar dit toch gebeurt het project voorziet in goede en effectieve compensatie.	In de inrichtingsvisie is aangegeven dat de maatregelen zich niet alleen richten op aanvullende maatregelen die de verwachte ecologische effecten van de HOV mitigeren, maar ook op maatregelen die de ecologische effecten van de bestaande infrastructuur – de rijksweg, spoorlijn, WoAH en Gooyergracht- (rapport 2459, Alterra) mitigeren. Het opheffen of mitigeren van de reeds aanwezige verstoring door de bestaande spoor- en weginfrastructuur (A27) valt niet onder de verantwoordelijkheid van het project HOV in 't Gooi. Dit is ook opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst HOV in 't Gooi als bijlage 3. Het opheffen of mitigeren van de reeds aanwezige verstoring wordt door betrokken partijen opgepakt in het kader van de inrichtingsvisie Anna´s Hoeve.	Nee
38	6	Ik verzoek u om de WoAH over de gehele lengte de verkeersfunctie te ontnemen en derhalve geheel te verwijderen en dit in de verbeelding van het PIP en compensatieplan Natuurnetwerk Nederland (NNN) tot uitdrukking te laten komen. Dit betekent: • De WoAH ook verwijderen tussen de Liebergerweg en de parkeergelegenheid ten zuiden van het scoutingclubhuis. Het functioneel houden van delen van de WoAH ten behoeve van ontsluiting van het te bouwen scoutingclubhuis is niet nodig, leidt tot ongewenst asfalt doorsnijding van het natuurgebied. Bovendien beperkt het de mogelijkheid om deze oppervlakte te gebruiken als compensatiegrond NNN. Zie bijlage 2 onderdeel a en b en bijlage 1 onderdeel 1.15 en 1.31. • Het parkeerterrein ten zuiden van het scoutingclubhuis en de huidige WoAH veerwijderen zodat het kan worden benut voor natuurcompensatie NNN. Zie bijlage 3 onderdeel d, e en f. • De WoAH tussen Zandheuvelviaduct en Albert Schweitzerweg aan de oostzijde van de A27 verwijderen en benutten voor compensatie NNN. Zie bijlage 3 onderdeel i.	Wij stemmen in met uw voorstel om de stukken van de Weg over Anna's Hoeve tussen de Liebergerweg en het scoutingterrein eveneens toe te voegen aan het NNN. Voor een belangrijk deel is dit al gebeurd, een klein stukje aan de westzijde wordt eveneens toegevoegd. Ten aanzien van het parkeerterrein ten zuiden van het scoutingclubhuis: dit deel is al meegenomen in de NNN compensatie en zal inderdaad als natuur worden ingericht. In figuur 5.4 van het ecologisch onderzoek, bijlage 5 van de toelichting van het PIP is te zien dat dit terrein al tot het NNN compensatie behoort. Dit terrein kent echter al een planologische natuur bestemming, zodat opname in het PIP niet noodzakelijk is. Ook voegen we het stuk weg aan de oostzijde van de A27 toe aan het NNN. Dit terreindeel wordt aan het PIP toegevoegd.	Ja, PIP grens is opgeschoven. Bestemming natuur is toegevoegd.
38	7	Een deel van de verlegde WoAH is geprojecteerd aan de oostzijde van de A27. In het PIP is de verkeersbestemming zodanig dat een strook bosgebied tussen de A27 en de verlegde WoAH komt te liggen. Dit betreft ongeveer 2 ha als NNN begrensde natuur die na aanleg van de verlegde WoAH geen directe relatie meer heeft met omliggende gebieden. Ik verzoek u om de verkeersbestemming voor de verlegde WoAH in westelijke richting te verschuiven en deze zo dicht mogelijk tegen de A27 aan te projecteren om aantasting en versnippering van natuur zo veel mogelijk te beperken. Zie bijlage 2 onderdeel k en bijlage 3 onderdeel j. Ter plaatse van de onderdoorgang A27 in de bocht van de verlegde WoAH zou winst kunnen worden behaald door de bocht westelijker te laten beginnen.	In afstemming met Rijkswaterstaat is de Verlegde Weg over Anna's Hoeve zo dicht mogelijk langs de A27 gelegd. Onderaan het talud van de A27, aan de oostzijde van de weg, is echter een zogenaamde zaksloot aanwezig, welke een belangrijke functie heeft ten aanzien van de afwatering van de A27. Het is niet mogelijk de VWoAH op deze zaksloot te projecteren. Rekening houdend met het voorgaande is de verkeersbestemming ter plaatse zo ver mogelijk in westelijke richting opgeschoven.	Ja, PIP grens is aangepast.
38	8	De door Alterra geadviseerde en in de inrichtingsvisie Anna's Hoeve beschreven benodigde inpassingsmaatregelen worden in het PIP grotendeels planologisch mogelijk gemaakt, maar onduidelijk is in welke mate ze ook zullen worden gerealiseerd.	Het realiseren van grondwallen ten noorden en ten zuiden van het spoor wordt op verzoek van het GNR planologisch mogelijk gemaakt in het PIP, onder de voorwaarde dat hierover voor vaststelling van het PIP financiële afspraken gemaakt worden. Dit is een gezamenlijke opgave van GNR, provincie en betrokken gemeenten. Wij verwachten dat voor vaststelling van het PIP deze afspraken tot stand zijn gekomen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	9	Een aantal documenten behorend bij het PIP geeft tegenstrijdige informatie over de maatregelen die in het kader van het project zullen worden uitgevoerd. In de rapportage voor de ARO (bijlage 2 in document Cultuurhistorie en landschappelijke verkenning behorend bij het PIP) wordt vermeld dat er schermen worden gerealiseerd tussen fly-over en het Zandheuvelviaduct, terwijl deze in andere onderdelen van het PIP niet worden genoemd. In de Ecologische effectbeoordeling behorend bij het PIP, wordt aangegeven dat er een 4 meter hoge afscherming langs HOV en verlegde WoAH wordt gerealiseerd, terwijl in de plantoelichting wordt aangegeven dat er over financiering van deze afschermende voorzieningen nog nadere afspraken moeten worden gemaakt met betrokken partijen. Ik verzoek u om onduidelijkheden en onzekerheden over uitvoering van de afschermende voorzieningen weg te nemen en realisatie van deze maatregelen als uitgangspunt te hanteren in alle onderzoeken bij het PIP.	Leidend is de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, www.hovgooi.nl). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi. De door indiener genoemde voorzieningen horen daar niet bij maar deze afschermende voorzieningen zijn wel opgenomen in de inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Deze visie kent een bredere scope dan het project HOV in 't Gooi en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. In het kader van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve zijn het Goois Natuurreservaat, de provincie en de gemeenten Laren en Hilversum met elkaar in gesprek. De verwachting is dat partijen over de financiering van de inrichtingsvisie in de komende maanden overeenstemming bereiken. Alle documenten behorende bij het PIP zijn in overeenstemming gebracht met de totaalkaart van het Beeldkwaliteitsplan.	Nee
38	10	In de adviezen van Alterra wordt o.a. beschreven dat de negatieve effecten van de HOV en verlegde WoAH op de omgeving (door licht, geluid en beweging) dienen te worden gemitigeerd door middel van afschermende grondwallen en schermen. Ik verzoek u om in het PIP ook de realisatie van een afschermende grondwal en scherm ten zuidenin het de spoorlijn tussen de fly-over en de Albert Schweitzerweg binnen de een natuurbestemming (gecombineerd met tijdelijk gebruik als bouwweg) mogelijk te maken. Zie bijlage 2 onderdeel f.	In de adviezen van Alterra worden aanvullende maatregelen beschreven die het functioneren van de Groene Schakel kunnen optimaliseren. De inrichtingsvisie voor Anna's Hoeve beoogt daarnaast een sturend instrument te zijn in de toekomstige ontwikkeling van het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve. Zowel de adviezen van Alterra als de inrichtingsvisie maken geen onderdeel uit van het PIP. De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan) behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi. Grondwallen worden in het PIP planologisch mogelijk gemaakt, maar maken geen deel uit van het project. Een grondwal en scherm ten zuiden van de spoorlijn, tussen de fly-over en de Dr. Albert Schweitzerweg, behoren niet tot de scope van het project maar wij kunnen er mee instemmen het PIP zodanig te wijzigen dat deze voorzieningen (planologisch gezien) ter plaatse kunnen worden gerealiseerd.	Ja, een scherm en grondwal ten zuiden van het spoor zijn toegevoegd aan het PIP.
38	11	Ik verzoek u zekerheid te bieden dat de onderstaande voorzieningen zullen worden gerealiseerd als onderdeel van het project. Het gaat om: • Schermen van 4 meter hoog langs de HOV tussen afrit A27 en het ecoduct Anna's Hoeve (inclusief gehele binnen- en buitenbocht fly-over). Zie bijlage 4 onderdeel e; • Schermen van minmaal 2 meter hoog op en langs de rand talud ecoduct Anna's Hoeve. Zie bijlage 4 onderdeel i; • Grondwal met beplanting van 4 meter hoog langs de verlegde WoAH tussen het ecoduct Anna's Hoeve en de A. Fokkerweg op Anna's Hoeve. Zie bijlage 4 onderdeel a; • Grondwal met beplanting van 4 meter hoog langs de verlegde WoAH tussen het ecoduct Anna's Hoeve en A27 op Anna's Hoeve. Zie bijlage 4 onderdeel c; • Grondwal met beplanting van 4 meter hoog langs de HOV tussen het ecoduct Anna's Hoeve enTergooi ziekenhuis op Monnikenberg. Zie bijlage 4 onderdeel k; • Grondwal en scherm ten zuiden van de spoorlijn tussen de fly-over en de Albert Schweitzerweg. Zie bijlage 4 onderdeel f en g.	Wij verwijzen hiervoor naar de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, www.hovgooi.nl). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi. Zoals u bekend is kent de inrichtingsvisie Anna's Hoeve een bredere scope dan het project HOV in 't Gooi en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. In het kader van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve zijn het Goois Natuurreservaat, de provincie en de gemeenten Laren en Hilversum met elkaar in gesprek. De verwachting is dat partijen over de financiering van de inrichtingsvisie in de komende maanden overeenstemming bereiken.	Nee
38	12	Naast de realisatie van het ecoduct Anna's Hoeve als onderdeel van het MJPO project De Groende Schakel wordt in het project de realisatie van kleine faunatunnels meegenomen. Ik ga ervan uit dat deze planologisch mogelijk worden gemaakt binnen de natuur- en verkeersbestemmingen in het PIP. Nut en noodzaak van deze kleine faunatunnels vloeit voort uit het advies van Alterra en het mitigatieplan bij het PIP. In het mitigatieplan wordt gesproken over realisatie van 4 kleine faunatunnels ten westen van het ecoduct (twee onder de HOV en twee onder de verlegde WoAH). Om de faunatunnels naar behoren te laten functioneren is het van belang dat deze niet alleen onder de HOV en verlegde WoAH doorgaan, maar ook onder de bestaande spoorlijn. Ik verzoek u om als onderdeel van het project ten westen van het ecoduct Anna's Hoeve twee faunatunnels te realiseren, waardoor dieren veilig onder de gehele bundel van infrastructuur (verlegde WoAH, spoorlijn en HOV) door kunnen. Zie bijlage 4 onderdeel b en l. Dit in aanvulling op de geprojecteerde faunatunnels aan beide zijden van het Zandheuvelviaduct. Zie bijlage 4 onderdeel d en behoud van de bestaande passage onder de A27 ten zuiden van de spoorlijn Zie bijlage 4 onderdeel h.	U heeft gelijk dat deze maatregel niet helder is omschreven in het mitigatieplan. In het kader van de ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet zijn door Tauw werkprotocollen opgesteld. In de werkprotocollen is hier wel rekening mee gehouden. Bij de ontheffingsaanvraag worden dus ook faunatunnels meegenomen als maatregel. Het mitigatieplan is aangepast.	Nee.
38	13	De laatstgenoemde passage dient ook voor beheervoertuigen passeerbaar te blijven. Het huidige ontwerp voor de fly-over lijkt hiervoor een belemmering te vormen. Met een kleine aanpassing van het ontwerp van het grondlichaam kan de doorgang worden behouden.	Ten behoeve van de bouw van het ecoduct en de fly-over is ontsluiting van het bouwterrein noodzakelijk. Het voornemen is om het bouwterrein te ontsluiten via de N415 en de Dr. Albert Schweitzerweg, aan de oostzijde van de A27, via een tijdelijke bouwroute. De route c.q. passage van de beheervoertuigen van indiener onder de A27, tussen de fly-over en de Dr. Albert Schweitzerweg, blijft echter gehandhaafd, zowel in de tijdelijke situatie (bouwfase) als in de eindsituatie.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	14	Voor het goed functioneren van het ecoduct en de kleine faunatunnels binnen De Groene Schakel is het van belang dat alle infrastructuur rond het ecoduct en de kleine faunatunnels wordt voorzien van wildkerende rasters zodat aanrijdingen worden voorkomen en dieren worden gedwongen gebruik te maken van faunapassages. Op basis van het PIP en bijbehorende documenten is onvoldoende duidelijk of hierin geheel wordt voorzien. Ik verzoek u om de geleiding van dieren naar alle faunatunnels door een op elkaar aansluitend stelsel van rasters binnen het project te realiseren conform de Leidraad Faunavoorzieningen bij Infrastructuur, MJPO juni 2013, en hierbij de verlegde WoAH aan de oostzijde A27 ook uit te rasteren. Ook vraag ik speciale aandacht voor het gebied dat zich onder het Zandheuvelviaduct tussen twee faunatunnels in bevindt, Zie bijlage 4 onderdeel d. Op plaatsen waar schermen worden geplaatst die een wildkerende functie vervullen zijn rasters vanzelfsprekend niet noodzakelijk.	Langs alle faunatunnels en het ecoduct plaatsen we wildkerende rasters. Uiteraard gebeurt dit conform de Leidraad Faunavoorzieningen bij Infrastructuur.	Nee
38	15	Het PIP beschrijft de bestemmingen en voorschriften voor de functies verkeer en natuur. In het huidige PIP lijken verkeersfunctie en natuurfunctie soms door elkaar te lopen. Ik verzoek u om duidelijker onderscheid te maken. Gebieden die worden gebruikt voor wegverhardingen, parkeren, wegbermen, taluds langs de HOV en voorzieningen voor opvang van hemelwater afkomstig van de HOV dienen naar ons inzicht een verkeersbestemming te krijgen. Overige gebieden zouden, mits deze reeds natuurgebied zijn of in het kader van het project als natuur worden ingericht een natuurbestemming moeten krijgen. Hierbij moet uitgangspunt zijn dat de voor verkeersdoeleinden te gebruiken oppervlakte tot een minimum wordt beperkt om aantasting van bestaande natuur te voorkomen. Ik verzoek u om: 1. De benodigde ruimte tussen de A27 en de verlegde WoAH voor zover gelegen aan de oostzijde van de A27 een verkeersbestemming te geven, zie bijlage 2 onderdeel k, en voorts de benodigde ruimte voor deze bestemming indien mogelijk te verkleinen door het opschuiven van de weg in westelijke richting tegen de A27 aan. 2. De verlegde WoAH ter hoogte van het ecoduct een verkeersbestemming te geven, zie bijlage 2 onderdeel i. 3. Het talud van de HOV baan parallel aan de A27, inclusief sloten en/of infiltratievoorzieningen een verkeersbestemming te geven, zie bijlage 2 onderdeel h, en voorts de benodigde ruimte voor deze bestemming te minimaliseren door sloten of infiltratievoorzieningen te laten vervallen of anders te verkleinen. 4. De sloot en/of infiltratievoorziening ten zuiden van de fly-over een verkeersbestemming te geven, zie bijlage 2 onderdeel g, en voorts de benodigde ruimte voor deze bestemming te minimaliseren door sloten of infiltratievoorzieningen te laten vervallen of anders te verkleinen. 5. De parkeerterreinen ten zuiden van het scoutingclubhuis alsmede het gedeelte van de WoAH tussen Liebergerweg en deze parkeerterreinen een natuurbestemming te geven, zonder medebestemming verkeer, zie bijlage 2 onderdeel a en bijlage 3 onderdeel d, e en f 6. Het gehele gebied ten oosten van het scoutingclubhuis een natuurbestemming te geven (in de verbeelding is een rand buiten het PIP gehouden), zie bijlage 2 onderdeel c. 7. Het gedeelte van de WoAH tussen Zandheuvelviaduct en Albert Schweitzerweg dat zijn functie als weg verliest door aanleg van de verlegde WoAH een natuurbestemming te geven, zie bijlage 2 onderdeel d. 8. Binnen de bouwregels voor zowel de bestemming natuur als verkeer geluidwerende voorzieningen tot 4 meter hoog mogelijk te maken, zie bijlage 1 onderdeel 3 (planregels). 9. Binnen de bouwregels voor de bestemming natuur bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting maximaal 15 m niet mogelijk te maken, door deze passage uit paragraaf 3.2 van de Planregels van het PIP te schrappen, zie bijlage 1 onderdeel 3 (planregels).	ad 1. Het PIP bestemd alleen die gronden die nodig zijn voor de HOV-baan en de WOAH. Aangegeven gronden maken hier geen onderdeel van uit, deze zijn immers niet noodzakelijk voor realisatie van het PIP en behouden de bestemming Natuur (bestemmingsplan Natuurgebied 2009, gemeente Laren). De ligging van de weg is verder geoptimaliseerd en waar mogelijk verschoven richting de A27. Het PIP is hierop aangepast. ad 2. Wij komen hieraan tegemoet. Op de verbeelding zal deze strook, conform de wijze van bestemmen van onderliggend spoortraject en HOV-baan, een verkeersbestemming krijgen. ad 3. Naar onze mening kan het talud weer ingericht worden als natuur en is de gegeven bestemming Natuur dus passend. Ook de andere voorzieningen zijn passend binnen de bestemming Natuur. De breetdte van de bestemming heeft ook te maken met een reservering om eventueel grondwallen langs de busbaan te kunnen aanleggen. ad 4. Naar onze mening kan de infiltratievoorziening weer ingericht worden als natuur en is de gegeven bestemming Natuur dus passend. Ook de andere voorzieningen zijn passend binnen de bestemming Natuur. ad 5. De gemeente Hilversum heeft een ontwerp uitgewerkt voor het parkeren ten behoeve van en het ontsluiten van Scoutingvereniging Heidepark. Dit ontwerp is met indiener afgestemd. De consequentie van dit ontwerp is dat parkeren voor de scouting zal worden gefaciliteerd op een uitbreiding van het bestaande parkeerterrein nabij de sportvelden. De Weg over Anna's Hoeve zal ter hoogte van dit parkeerterrein worden afgesloten door middel van een slagboom. Het scoutinggebouw blijft bereikbaar via de Weg over Anna's Hoeve voor laden en lossen. De functieaanduiding 'verkeer' kan komen te vervallen. De PIP grens zal worden uitgebreid tot aan de slagboom zodat dit gedeelte van de Weg over Anna's Hoeve ook kan worden toegevoegd aan NNN. ad 6. De plangrens is hier afgestemd op de onderliggende bestemming Horeca, de omliggende gronden hebben al een Natuurbestemming. ad 7. Dit gedeelte heeft in het geldende bestemmingsplan Natuurgebied 2009 van de gemeente Laren al een bestemming Natuur. Opname in het PIP is daardoor niet nodig. ad 8. De bouwhoogte zal in de regels (lid 3.2.a, lid 4.2.b.4 en lid 5.2.b.5.) worden aangepast naar 6 meter. ad 9. Aan deze zienswijze komen wij tegemoet.	Ja, PIP grens en bestemmings aanpassingen vanwege verschuiven van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve richting A27.
38	16	Het is goed dat in het PIP wordt aangegeven dat het project naast realisatie van de busbaan als doelstelling heeft om invulling te geven aan de natuurdoelstellingen van de provincie Noord-Holland en dat er aandacht is voor natuurcompensatie. In verschillende delen van het PIP wordt ingegaan op de compensatie NNN, maar een duidelijk compensatieplan conform de regels in artikel 4 van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland ontbreekt. Ik verzoek u om een concreet compensatieplan en compensatieovereenkomst NNN conform de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland op te stellen waarin ruimhartige natuurcompensatie wordt opgenomen die structureel duidelijke meerwaarde voor natuur oplevert.	Wij hebben inmiddels een compensatieplan op laten stellen. Dit rapport wordt als bijlage 16 aan het inpassingsplan toegevoegd. Dit compensatieplan is opgesteld conform de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	17	Ik verzoek u om de natuurgronden voor zover deze niet worden gebruikt voor verkeersdoeleinden en deze functioneel aansluiten op het netwerk van natuurgebieden in het Gooi als NNN te begrenzen en voorts te streven naar minimale aantasting van natuur, compensatie in de nabije omgeving en indien niet anders mogelijk, compensatie verder weg. In bijlage 2 is de door het Gooise Natuurreservaat gewenste compensatie NNN weergegeven en is een vergelijking gemaakt met de in het PIP aangegeven compensatie. Het realiseren van nieuwe natuur op het voormalig AZC op Crailo zie ik als een goede mogelijkheid om de saldobenadering natuurcompensatie sluitend te krijgen. Het verdient daarbij de voorkeur om alle als natuur bestemde gronden op het AZC als NNN te begrenzen, zodat de toeloop van de natuurverbinding Laarderhoogt kan worden versterkt. Vestiging van een nieuw asielzoekerscentrum ter plaatse van de compensatiegronden is niet verenigbaar met de uitgangspunten van de uitvoeringsregeling natuurcompensatie. Hetzelfde geldt voor het gebruik van parkeerterrein en verharding WoAH nabij het scoutingclubhuis op Anna's Hoeve, zie bijlage 1 onderdeel 1.15 en 1.31.	Onderstaand gaan we in op de in bijlage 3 bij uw zienswijze door u genoemde punten: 1. Bijlage 3 onderdeel a, h: Wij stemmen in met uw voorstel om deze gebieden te onttrekken aan het NNN. De snippers die resteren hebben geen functie meer in het kader van het NNN. 2. Bijlage 3, onderdeel b: Wij stemmen in met uw voorstel om dit stukje weg toe te voegen aan het NNN. 3. Bijlage 3, onderdelen c, d: Deze terreindelen zijn al meengenomen in onze compensatieberekening van het NNN. Het toevoegen hiervan is dus niet noodzakelijk. Zie ook figuur 5.4 van het ecologisch rapport. 4. Bijlage 3, onderdeel e: Dit terreindeel maakt al deel uit van het NNN, toevoegen hiervan is niet mogelijk. 5. Bijlage 3, onderdeel f: Wij stemmen in met uw voorstel en voegen dit stukje toe aan het NNN. 6. Bijlage 3, onderdeel g: Het natuurbeheerplan is hierin niet leidend. De juiste markering van het NNN is opgenomen in de provinciale ruimtelijke verordening. Het onderdeel g is hierin nog onderdeel van het NNN, zodat we dit deel als aantasting van het NNN moeten beschouwen. 7. Bijlage 3, onderdeel i: Deze gronden zijn niet opgenomen in het PIP. De huidige bestemming (bestemmingsplan Natuurgebied 2009 van de gemeente Laren) is natuur, toevoegen aan het NNN is niet mogelijk. 8. Bijlage 3, onderdeel j: Dit terreindeel blijft gehandhaafd als onderdeel van het NNN. Door handhaving van een natuurbestemming blijft de garantie bestaan dat de natuurfunctie belangrijk is voor dit terreindeel. Wij komen tegemoet aan uw wens de weg zo dicht mogelijk op de A27 te realiseren. We hebben hier echter ook te maken met een onderhoudszone van Rijkswaterstaat waarin de weg niet gerealiseerd mag worden. Dichter naar de A27 toe is zodoende niet mogelijk. 9. Bijlage 3, onderdelen k, l: Deze terreindelen blijven gehandhaafd als onderdeel van het NNN. Door handhaving van een natuurbestemming blijft de garantie bestaan dat de natuurfunctie belangrijk is voor deze terreindelen. 10. Bijlage 3, onderdeel m: Wij stemmen gedeeltelijk in met uw voorstel. Er wordt NNN-gebied onttrokken ter plaatse van de VWoAH. Door realisatie van het ecoduct wordt een beperkt oppervlak aan het NNN toegevoegd.	Nee
38	18	Ten behoeve van het optimaal functioneren van de ecologische verbinding over het ecoduct Anna's Hoeve zijn een aantal voorzieningen nodig die zijn beschreven in de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Het betreft: • Natuurontwikkeling tussen het Laarder Wasmeer en het ecoduct Anna's Hoeve, inclusief natuurvriendelijke oevers rond de Bergvijver, zie bijlage 5 (versterken natuurwaarden). • Het instellen van een rustgebied dat is afgesloten voor publiek door middel van afschermende waterpartijen aan de voet van het ecoduct, zie bijlage 5 onderdeel k, en een raster, zie bijlage 5 onderdeel j. • Verlegging van de Goyergracht-Zuid nabij het Zandheuvelviaduct, zie bijlage 5 onderdeel f.	De genoemde maatregelen hebben geen enkele relatie met de inpassing van het project HOV in ´t Gooi, maar betreffen de realisatie van een natuurverbinding. Ze worden daarom niet opgenomen in het PIP	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	19	In het PIP wordt weinig gezegd over recreatie terwijl realisatie van de HOV, verlegging van de WoAH en de ecoduct Anna's Hoeve een grote impact zal hebben op Anna's Hoeve en het gebruik ervan door bezoekers. Op verschillende plaatsen wordt in het PIP verwezen naar de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve die in overleg met betrokken partijen en omwonenden tot stand is gekomen. In de inrichtingsvisie zijn ecreatieve maatregelen opgenomen ter compensatie van recreatiemogelijkheden die verloren gaan door realisatie van de verschillende onderdelen van het project. Voor het lokale draagvlak bij de bevolking is uitvoering van de compenserende recreatievoorzieningen van groot belang. Dit betreft: * Verlegging van paden die verdwijnen door aanleg van infrastructuur en/of afschermende voorzieningen, zie bijlage 5 onderdeel m, h en d; * Realisatie van recreatief fietspad Liebergerweg, zie bijlage 5 onderdeel e; * Realisatie recreatief fietspad tussen spoorwegovergang Albert Schweitzerweg en het fietspad langs de verlegde WoAH, zie bijlage 5 onderdeel i; * Een alternatief voor de wandeling rond de Bergvijver (vlonderpad), zie bijlage 5 onderdeel g; * Het herstellen van de berg op Anna's Hoeve, zie bijlage 5 onderdeel g en l; * Een laag scherm nabij de A. Fokkerweg om de verlegde WoAH af te schermen voor gebruikers speelvijver, zie bijlage 5 onderdeel a; * Speelvoorzieningen, zie bijlage 5 onderdeel b; * Vervangende parkeergelegenheid als compensatie voor het te verwijderen parkeerterrein ten zuiden van scoutingclubhuis, zie bijlage 5 onderdeel c; * Voetgangersbrug over de verlegde WoAH, zie bijlage 5 onderdeel n; * Hondenuitlaatplaats, zie bijlage 5 onderdeel o. De maatschappelijke acceptatie van de HOV zou kunnen worden versterkt als deze maatregelen voor natuur en recreatie zoveel mogelijk als onderdeel van het project gerealiseerd kunnen worden. We gaan hiervoor graag in overleg met u.	Het PIP heeft niet als doel de inrichtingsvisie Anna´s Hoeve planologisch mogelijk te maken. Eventuele recreatieve verbindingen die doorsneden worden door de te realiseren onderdelen in het PIP, worden hersteld. Hiervoor wordt een apart plan opgesteld.	Nee
38	20	Naast het realiseren van de HOV busverbinding tussen Huizen en Hilversum, is een belangrijk onderdeel van het project de versterking van de natuurverbindingen in de regio (Groene Schakel). Met name wordt de natuur bij Anna's Hoeve versterkt, alsmede bij Crailo. Er wordt voldaan aan de minimale eisen voor compensatie en mitigatie van de aantastingen van natuur als gevolg van de aanleg HOV en VWoAH. Voor versterking van de natuur in Anna's Hoeve is naast compensatie van oppervlakte ook een goede inpassing van de HOV en VWoAH nodig, conform advies Alterrarapport 2458 en de uitwerking daarvan in de inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Daarin voorziet het project helaas niet.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle maatregelen doorvoeren die in het rapport van Alterra zijn genoemd. In het genoemde rapport van Alterra is de aanleg van bijvoorbeeld grondwallen als advies opgenomen, niet als noodzakelijke maatregel om de Groene Schakel goed te laten functioneren. Ten tijde van het opstellen van het rapport was er nog geen sprake van het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Juist het verleggen van deze weg versterkt de Groene Schakel en NNN doordat meer aaneengesloten natuurgebied wordt gecreëerd. De maatregelen die in het project HOV in 't Gooi worden getroffen versterken het NNN en daarmee de werking van de Groene Schakel.	Nee
38	21	Het project maakt de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk en regelt de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt. Dit mede op basis van de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. De suggestie wordt gewekt dat zonder HOV geen natuurbrug gerealiseerd zou worden. De natuurbrug zou ook als zelfstandig project gerealiseerd worden in het kader van het MJPO. Goed dat inrichtingsvisie Anna's Hoeve wordt benoemd als basis voor het project.	De indiener geeft aan dat ten onrechte de suggestie wordt gewekt dat er zonder HOV in 't Gooi geen ecoduct zou worden aangelegd. Zonder de komst van de HOV-busbaan zou het ecoduct inderdaad ook aangelegd kunnen worden in het kader van het MJPO. Deze Rijksgelden zijn echter niet voldoende om ook de mitigatie van de verlegde Weg over Anna's Hoeve te realiseren. Hierin wordt in het kader van het MJPO namelijk niet voorzien. In tegenstelling tot wat de indiener verder aangeeft, vormt de inrichtingsvisie Anna´s Hoeve niet de basis voor het project HOV in ´t Gooi. De inrichtingsvisie Anna's Hoeve is een gezamenlijk product van de gemeenten Hilversum en Laren, het Goois Natuurreservaat en de provincie Noord-Holland. De inrichtingsvisie is echter met name van lokaal belang. De betrokkenheid van de provincie komt enerzijds voort uit het feit dat het gebied onderdeel uitmaakt van Natuurnetwerk Nederland (NNN voorheen EHS). Daarnaast maakt de inpassing van de weg onderdeel uit van project HOV Gooi. De kosten voor het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve komen, zoals aangegeven, voor rekening van het project. Voor de overige onderdelen van de inrichtingsvisie is geen dekking vanuit het project. Dit is een opgave voor de regio.	Nee
38	22	Een verdere versterking van de natuur vindt plaats bij Crailo. Daar wordt een stuk natuur ingericht dat van belang is als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug over de Al. Het betreft hier natuurcompensatie die noodzakelijk is om de aantaslngen door het HOV project te compenseren. Daarbij wordt volledig ontwikkelde natuur gecompenseerd door nog te ontwikkelen natuur. Voor substantiële versterking van de natuur is een transarante en ruimhartige compensatie benodigd. In het project blijft na compensatie de oppervlakte natuur per saldo vrijwel gelijk.	Wij voldoen met uitvoering van het project aan het beleid zoals opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Hierin staat in artikel 19, lid 7b dat de oppervlakte van de EHS ten minste gelijk blijft. Door compensatie van oppervlakten wordt voldaan aan dit criterium.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	23	Een verdere versterking van de natuur vindt plaats bij Crailo, Daar wordt een stuk natuur Ingericht dat van belang is als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug over de Al. Goed dat er op Crailo gezocht wordt naar compensatiemogelijkheden. Dit biedt de mogelijkheid om voldoende natuurruimte te realiseren in de toeloop naar natuurbrug Laarderhoogt. Mogelijk knelpunt vormt het voornemen voor het vestigen van een AZC ter plaatse van de geprojecteerde compensatiegronden. Een combinatie van gebruik als AZC en natuurcompensatie op hetzelfde oppervlak lijkt niet mogelijk en is ongewenst. Volgens de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland moet de compensatiegrond uiterlijk twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit worden gerealiseerd. De compensatiegronden dienen daarom buiten het gebruik als AZC te worden gehouden of elders geprojecteerd te worden.	Wij hebben de te compenseren gronden als 'natuur' bestemd. Wanneer de plannen voor de realisatie van een AZC op het terrein van Crailo doorgaan, moeten deze ook buiten de bestemming natuur worden gerealiseerd. De natuur bestemming staat een AZC namelijk niet toe.	Nee
38	24	Met het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve en het bundelen van de verlegde weg met de spoorlijn en de busbaan, wordt het natuurgebied Anna's Hoeve niet meer doorsneden door een verkeersweg. Daarnaast wordt de NNN in de omgeving versterkt door het realiseren van een nieuw ecoduct bij Anna's Hoeve, die de verlegde weg, spoorlijn en busbaan overspant. Goed dat de WoAH wordt verlegd en het ecoduct eroverheen gaat. Mitigatie van de verstoringseffecten van HOV en VWoAH conform advies Alterrarapport 2458 en de uitwerking daarvan in de inrichtingsvisie Anna's Hoeve is niet opgenomen In het project.	Het realiseren van de natuurverbinding Groene Schakel en de inrichtingsvisie Anna's Hoeve is geen onderdeel van het PIP.	Nee
38	25	Een verdere versterking van de Groene Schakel vindt plaats bij Crailo. Ook bij Crailo wordt een stuk natuur ingericht dat van belang is als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug over de Al die de Bussumer- en Westeheide met de Tafelberg- en Blaricummerheide verbindt. Op deze manier draagt het project bij aan een kwaliteitsimpuls van het NNN en de Groene Schakel. Zie opmerking 1.1 Compensatie dient volgens de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland te worden uitgewerkt in een compensatieplan of compensatieovereenkomst waarin realisatie en beheer wordt geregeld. Compensatie dient nabij de aantasting plaats te vinden, als aangetoond kan worden dat het niet anders kan, dan verderop. Verzocht wordt te onderzoeken hoe de aantasting geminimaliseerd kan worden, vervolgens te compensaeren nabij de aantasting en als het niet anders kan op Crailo. Daarbij rekening houdend met opmerking 1.3b. Wij treden graag in overleg over de mogelijkheden voor compensatie in relatie tot de overleggen voor grondverwerving tbv. HOV.	Wij voeren momenteel gesprekken met uw organisatie, waarin we onderlinge afspraken maken omtrent ondermeer compensatie en grondverwerving. Bij deze gesprekken wordt dit onderwerp meegenomen. Daarnaast hebben we inmiddels door bureau Ruimtewerk een natuurcompensatieplan op laten stellen. Dit is als bijlage 16 bij het inpassingsplan gevoegd.	Nee
38	26	Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat nut en noodzaak van het PIP voldoende onderbouwd zijn. Nut en noodzaak van HOV lijkt goed onderbouwd. Nut en noodzaak van de Groene Schakel blijkt uit provinciaal beleid (en beleid van lagere overheden en GNR). De In het PIP beschreven mitigatie en compensatie voldoet niet aan de adviezen die Alterra heeft gegeven voor een goed inpassing van de HOV in de Groene Schakel. Nut en noodzaak van deze maatregelen tot uitdrukking laten komen In het project.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbetert.	Nee
38	27	Vanwege de benodigde natuurcompensatie zijn zowel de bestaande weg over Anna's Hoeve, als ook de gronden van de aan deze weg gelegen scoutingterrein binnen de begrenzing van het PIP getrokken. Tot slot zijn ook gronden in de omgeving van Crailo binnen het Inpassingsplan meegenomen. De ligging van deze gronden is weergegeven op onderstaande afbeelding. Er zijn diverse aanvullende mogelijkheden voor natuurcompensatie binnen Anna's Hoeve. Deze mogelijkheden zijn weergegeven in bijlage 2 bij deze zienswijze. Deze onderdelen kunnen worden meegeteld indien ze als onderdeel van het project worden ingericht als natuur en worden begrensd als NNN. Het gaat om de volgende onderdelen: terreinen ten zuiden van de WoAH (respectievelijk 0,83,0,23 en 0,11 ha). Het gebied ten oosten van het scoutingclubhuis kan worden verruimd (0,23 ha). Een aantal snippers van de WoAH (respectievelijk X ha). Overigens zijn er ook een aantal aaanvullende aantastingen van de NNN. Zie ook: 1.5,1.14,1.19,1.21,1.22 en 2.10	Bij de beantwoording van uw zienswijze deel 38.17, compensatie natuur is uitgebreid ingegaan op de door uw genoemde mogelijkheden voor correctie van het NNN.	Nee
38	28,29	De HOV baan gaat hier via een natuurlijk talud omhoog, maakt ter hoogte van het park Anna's Hoeve een bocht naar rechts en gaat met een fly-over het spoor. In de bocht bij de fly-over wordt aan weerszijden een scherm geplaatst van 4 m hoog als mitigerende maatregel voor de ecologische inpassing van de HOV baan. Voor een goede afscherming zijn Inderdaad schermen nodig aan beide zijden van de HOV baan op de fly-over en in de bocht tussen fly-over en natuurbrug. Op andere plaatsen in het PIP worden echter alleen op het brugdeel van de fly-over schermen aan beide zijden aangegeven. Verder lijkt alleen een scherm voorzien te zijn in de buitenbocht van de HOV tussen fly-over en natuurbrug. Voor een goede afscherming zijn schermen langs de HOV nodig op alle delen waar deze op een grondlichaam ligt. Overige delen kunnen worden afgeschermd met een grondwal.	Leidend is de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart, behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	30	Ter plaatse van de bestaande spoorlijn maakt de komst van de HOV een ecoduct mogelijk. De suggestie wordt gewekt dat zonder HOV geen natuurbrug gerealiseerd zou worden. De natuurbrug zou ook als zelfstandig project gerealiseerd worden in het kader van het MJPO. Goed dat inrichtingsvisie Anna's Hoeve wordt benoemd als basis voor het project.	Zie onze beantwoording onder 38.21	Nee
38	31	Impressie fly over toont scherm alleen op viaduct aan beide zijden Voor een goede afscherming zijn Inderdaad schermen nodig aan beide zijden van de HOV baan op de fly-over en in de bocht tussen fly-over en natuurbrug. Op andere plaatsen in het PIP worden echter alleen op het brugdeel van de fly-over schermen aan beide zijden aangegeven. Verder lijkt alleen een scherm voorzien te zijn in de buitenbocht van de HOV tussen fly-over en natuurbrug. Voor een goede afscherming zijn schermen langs de HOV nodig op alle delen waar deze op een grondlichaam ligt. Overige delen kunnen worden afgeschermd met een grondwal.	Leidend is de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart, behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi.	Nee
38	32	Impressie natuurbrug suggereert rasters aan rand toeloop natuurbrug Hier zijn afschermende voorzieningen benodigd om de effecten van licht, geluid en beweging af te schermen. Dit is reeds besproken met Prorail. Het is niet duidelijk of dit in het project is overgenomen.	Leidend is de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart, behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi.	Nee
38	33	Impressie verlegde weg toont fietspaden ten zuiden van spoorlijn o.a. over grondgebied GNR. Deze paden zijn niet gewenst en/of gepland. Paden verwijderen uit kaartbeeld.	Fietspaden ten zuiden van spoorlijn maken geen onderdeel uit van het project. De betreffende impressie is aangepast.	Nee
38	34	De huidige weg, het fietspad, en de bijbehorende inrichtingselementen worden verwijderd. Op het tracé van de te verwijderen Weg over Anna's Hoeve wordt een onverhard voetpad gerealiseerd waarmee een extra dwarsverbinding ontstaat met de recreatiegebieden 'voorbij' de Groene Schakel, tevens vergroot dit de recreatieve mogelijkheden binnen Anna's Hoeve. Dit draagt bij aan het verminderen van verlies aan recreatieve mogelijkheden. Van een vergroting is geen sprake.	In de toelichting zal twee maal de volgende tekstpassage worden verwijderd: ", tevens vergroot dit de recreatieve mogelijkheden binnen Anna's Hoeve".	Nee
38	35	De nieuwe locatie van de Scoutingclub Heidepark zal bereikbaar blijven per weg. Om de bereikbaarheid van de Scouting te garanderen behoeft de WoAH niet te blijven liggen. Dit kan ook worden geregeld met een recht van overpad over het eigendom van GNR worden via het bestaande parkeerterrein nabij de sportvelden. GNR maakt hierover graag afspraken zodat de gebruikers van het scoutinggebouw door de slagboom kunnen. Het laten liggen van het deel van de WoAH tussen parkeerterrein sportvelden en het scoutinggebouw is ongewenst, niet nodig en staat natuurcompensatie in de weg. Ook leidt het laten liggen van dit stukje weg tot kruisend autoverkeer met het geprojecteerde recreatieve fietspad over de Liebergerweg. GNR wil graag in overleg komen tot een passende oplossing waarbij dit deel van de WoAH wel wordt verwijderd.	De gemeente Hilversum heeft een ontwerp uitgewerkt voor het parkeren ten behoeve van en het ontsluiten van Scoutingvereniging Heidepark. Dit ontwerp is met indiener afgestemd. De consequentie van dit ontwerp is dat parkeren voor de scouting zal worden gefaciliteerd op een uitbreiding van het bestaande parkeerterrein nabij de sportvelden. De Weg over Anna's Hoeve zal ter hoogte van dit parkeerterrein worden afgesloten door middel van een slagboom. Het scoutinggebouw blijft bereikbaar via de Weg over Anna's Hoeve voor laden en lossen. De functieaanduiding 'verkeer' kan komen te vervallen. De PIP grens zal worden uitgebreid tot aan de slagboom zodat dit gedeelte van de Weg over Anna's Hoeve ook kan worden toegevoegd aan NNN.	Ja, PIP grens wordt aangepast. Bestemming en regels worden aangepast.
38	36	Omdat de aanleg van een tijdelijke weg over het terrein van Tergooi en Anna's Hoeve tijdens de aanleg van de tunnel Oosterengweg zeer kostbaar bleek, wordt nog gezocht op welke manier tijdens de aanlegfase verkeersproblemen kunnen worden voorkomen door verkeersmaatregelen. Het is van belang dat er voldoende maatregelen worden getroffen. Deze verkeersmaatregelen kunnen bulten het PIP om worden genomen. Onder geen beding tijdelijke verkeersafwikkeling over GNR eigendommen, voor zover deze niet als uiteindelijke verkeersbestemming in het PIP zitten.	Voor de bouw van het ecoduct is het nodig om een tijdelijke ontsluiting voor bouwverkeer te faciliteren vanaf de Albert Schweitzerlaan, onder de A27 door. Tijdelijke verkeersmaatregelen voor doorgaand verkeer worden niet genomen op terrein van GNR.	Nee
38	37	In hoofdstuk 3 Beleidskader ontbreekt een paragraaf over natuurbeleid. Benoemen natuurbeleid (EVZ Groene Schakel als provinciale ambitie) en Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland en het project binnen dit kader uitwerken.	Hoofdstuk 3 behandeld alleen ruimtelijke regelgeving en geen sectorale wetgeving. Voor specifiek ecologisch beleid wordt verwezen naar paragraaf 4.5 Ecologie en bijbehorende bijlagen. Ook dit maakt onderdeel uit van de toelichting.	Nee
38	38	Voorliggend inpassingsplan maakt de verlegging van deze weg mogelijk, evenals de wallen langs de HOV-baan/spoorlijn. Afschermende grondwallen benodigd voor goed functioneren van de natuurverbinding worden planologisch mogelijk gemaakt, maar lijken niet te worden gerealiseerd. In de ecologische effectbeoordeling (zie ook opmerking 4.4 en 4.5) wordt aangegeven dat deze grondwallen worden gerealiseerd. Vervolgens vindt ecologische effectbeoordeling plaats alsof de wallen zijn gerealiseerd, Grondwallen meenemen in het project of toetsen op basis van niet realiseren van deze grondwallen.	In overleg met het Goois Natuur Reservaat is besloten de grondwallen met het inpassingsplan planologisch mogelijk te maken. Dat betekent dat toetsing hiervan ook noodzakelijk is. De realisatie van de grondwallen staat hier los van. De grondwallen vallen niet binnen de mitigerende of compenserende maatregelen.	Nee
38	39	In paragraaf 4,5 ontbreekt verwijzing naar onderzoeken van Alterra mitigatie HOV. Verwijzen naar advies Alterrarapport 2458 en de uitwerking/toetsing inrichtingsvisie Anna's Hoeve.	Er is niet getoetst aan het Alterra rapport. Wel is dit rapport gebruikt bij de algemene beoordeling van de onderzoeksresultaten. Een verwijzing is opgenomen in het rapport ecologische effectbepaling bijlage 5 bij de toelichting.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	40	Volgens dit onderzoek wordt voldaan aan de voorwaarden van de saldobenadering voor het NNN, Het rapport laat zien dat sprake is van één ruimtelijke visie waarbij de kwantiteit van het NNN gelijk blijft en de kwaliteit van het NNN wordt versterkt. Goed dat er op Crailo gezocht wordt naar compensatiemogelijkheden. Dit biedt de mogelijkheid om voldoende natuurruimte te realiseren in de toeloop naar natuurbrug Laarderhoogt. Mogelijk knelpunt vormt het voornemen voor het vestigen van een AZC ter plaatse van de geprojecteerde compensatiegronden. Een combinatie van gebruik als AZC en natuurcompensatie op hetzelfde oppervlak lijkt niet mogelijk en is ongewenst. Volgens de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland moet de compensatiegrond uiterlijk twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit worden gerealiseerd. De compensatiegronden dienen daarom buiten het gebruik als AZC te worden gehouden of elders geprojecteerd te worden. Het betreft hier natuurcompensatie die noodzakelijk is om de aantaslngen door het HOV project te compenseren. Daarbij wordt volledig ontwikkelde natuur gecompenseerd door nog te ontwikkelen natuur. Voor substantiële versterking van de natuur is een transarante en ruimhartige compensatie benodigd. In het project blijft na compensatie de oppervlakte natuur per saldo vrijwel gelijk. Een compensatieplan is noodzakelijk	De gronden op Crailo die we als compensatie gebruiken hebben we in het inpassingsplan bestemd als 'natuur'. Wanneer de plannen voor de realisatie van een AZC op het terrein van Crailo doorgaan, moeten deze ook buiten de bestemming natuur worden gerealiseerd. De natuur bestemming staat een AZC namelijk niet toe. Hiermee hebben we geborgd dat dit terrein niet als AZC gebruikt kan worden. Het is correct dat een natuur compensatieplan noodzakelijk is. Inmiddels is een dergelijk plan opgesteld. Dit wordt als bijlage bij het inpassingsplan opgenomen.	Nee
38	41	Een deel van de NNN nabij een natuurbrug over de Al wordt hierbij opgewaardeerd. Het plangebied ligt in de zuidelijke hoek van voormalig Asielzoekerscentrum Crailo (AZC) en wordt gekenmerkt door afwisseling van bos, akkers en graslanden. Nabij het plangebied is een natuurbrug over de Al aangelegd om Bussemer en Westehiede met de Tafelberg- en Blaricummerheide te verbinden. Het plangebied is van belang als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug. Zie opmerking hierboven. Indien beoogde compensatiegronden benut worden voor AZC, alternatieve compensatiegronden aanwijzen.	De gronden op Crailo die we als compensatie gebruiken hebben we in het inpassingsplan bestemd als 'natuur'. Wanneer de plannen voor de realisatie van een AZC op het terrein van Crailo doorgaan, moeten deze ook buiten de bestemming natuur worden gerealiseerd. De natuur bestemming staat een AZC namelijk niet toe. Hiermee hebben we geborgd dat dit terrein niet als AZC gebruikt kan worden.	Nee
38	42	De oppervlakte van nieuwe infrastructuur die binnen het NNN wordt aangelegd, zoals vastgelegd in de daarbij horende bestemmingen, is het bruto oppervlakteverlies in totaal 5,56 ha. Door de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve zal echter ook een oppervlakte bestaand bos langs de bestaande weg worden herbestemd als bos-/natuurgebied en kan deze aan het NNN worden toegevoegd. Deze toename in oppervlakte, totaal 2,66 ha, kan in mindering worden gebracht op het bruto oppervlakteverlies dat optreedt in het NNN. Daarnaast leveren de ontwikkelingen In het plangebied bij Crailo een toename van 3,02 ha op. Hierdoor wordt een netto oppervlaktewinst van 0,12 ha gerealiseerd.De oppervlakte van nieuwe infrastructuur die binnen het NNN wordt aangelegd, zoals vastgelegd in de daarbij horende bestemmingen, is het bruto oppervlakteverlies in totaal 5,56 ha. Door de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve zal echter ook een oppervlakte bestaand bos langs de bestaande weg worden herbestemd als bos /natuurgebied en kan deze aan het NNN worden toegevoegd. Goed dat er op Crailo gezocht wordt naar compensatiemogelijkheden. Dit biedt de mogelijkheid om voldoende natuurruimte te realiseren in de toeloop naar natuurbrug Laarderhoogt. Mogelijk knelpunt vormt het voornemen voor het vestigen van een AZC ter plaatse van de geprojecteerde compensatiegronden. Een combinatie van gebruik als AZC en natuurcompensatie op hetzelfde oppervlak lijkt niet mogelijk en is ongewenst. Volgens de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland moet de compensatiegrond uiterlijk twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit worden gerealiseerd. De compensatiegronden dienen daarom buiten het gebruik als AZC te worden gehouden of elders geprojecteerd te worden. Het betreft hier natuurcompensatie die noodzakelijk is om de aantaslngen door het HOV project te compenseren. Daarbij wordt volledig ontwikkelde natuur gecompenseerd door nog te ontwikkelen natuur. Voor substantiële versterking van de natuur is een transarante en ruimhartige compensatie benodigd. In het project blijft na compensatie de oppervlakte natuur per saldo vrijwel gelijk. Een compensatieplan is noodzakelijk Er zijn diverse aanvullende mogelijkheden voor natuurcompensatie binnen Anna's Hoeve. Deze mogelijkheden zijn weergegeven in bijlage 2 bij deze zienswijze. Deze onderdelen kunnen worden meegeteld indien ze als onderdeel van het project worden ingericht als natuur en worden begrensd als NNN. Het gaat om de volgende onderdelen: terreinen ten zuiden van de WoAH (respectievelijk 0,83,0,23 en 0,11 ha). Het gebied ten oosten van het scoutingclubhuis kan worden verruimd (0,23 ha). Een aantal snippers van de WoAH (respectievelijk X ha). Overigens zijn er ook een aantal aaanvullende aantastingen van de NNN. Zie ook: 1.5,1.14,1.19,1.21,1.22 en 2.10	De gronden op Crailo die we als compensatie gebruiken hebben we in het inpassingsplan bestemd als 'natuur'. Wanneer de plannen voor de realisatie van een AZC op het terrein van Crailo doorgaan, moeten deze ook buiten de bestemming natuur worden gerealiseerd. De natuur bestemming staat een AZC namelijk niet toe. Hiermee hebben we geborgd dat dit terrein niet als AZC gebruikt kan worden. Het is correct dat een natuur compensatieplan noodzakelijk is. Inmiddels is een dergelijk plan opgesteld. Dit wordt als bijlage bij het inpassingsplan opgenomen. Wij voldoen met uitvoering van het project aan het beleid zoals opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Hierin staat in artikel 19, lid 7b dat de oppervlakte van de EHS ten minste gelijk blijft. Door compensatie van oppervlakten wordt voldaan aan dit criterium. Bij de beantwoording van uw zienswijze 36.17. compensatie natuur is uitgebreid ingegaan op de door uw genoemde mogelijkheden voor correctie van het NNN.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	43	Deze toename in oppervlakte, totaal 2,66 ha, kan in mindering worden gebracht op het bruto oppervlakteverlies dat optreedt in het NNN. Daarnaast leveren de ontwikkelingen in het plangebied bij Crailo een toename van 3,02 ha op. Hierdoor wordt een netto oppervlaktewinst van 0,12 ha gerealiseerd Het betreft hier de minimaal vereiste compensatie waarbij volledig ontwikkelde natuur gecompenseerd wordt door nog te ontwikkelen natuur.	Wij voldoen met uitvoering van het project aan het beleid zoals opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Hierin staat in artikel 19, lid 7b dat de oppervlakte van de EHS ten minste gelijk blijft. Door compensatie van oppervlakten wordt voldaan aan dit criterium.	Nee
38	44	Er zijn diverse aanvullende mogelijkheden voor natuurcompensatie binnen Anna's Hoeve. Deze mogelijkheden zijn weergegeven in bijlage 2 bij deze zienswijze. Deze onderdelen kunnen worden meegeteld indien ze als onderdeel van het project worden ingericht als natuur en worden begrensd als NNN. Het gaat om de volgende onderdelen: terreinen ten zuiden van de WoAH (respectievelijk 0,83,0,23 en 0,11 ha). Het gebied ten oosten van het scoutingclubhuis kan worden verruimd (0,23 ha). Een aantal snippers van de WoAH (respectievelijk X ha). Overigens zijn er ook	In het genoemde rapport van Alterra zijn aanvullende maatregelen als advies opgenomen, niet als noodzakelijke maatregel om de Groene Schakel goed te laten functioneren. Ten tijde van het opstellen van het rapport was er nog geen sprake van het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Juist het verleggen van deze weg versterkt de Groene Schakel en NNN doordat meer aaneengesloten natuurgebied wordt gecreëerd. De maatregelen die in het project HOV in 't Gooi worden getroffen versterken het NNN en daarmee de werking van de Groene Schakel.	Nee
38	45	een aantal aaanvullende aantastingen van de NNN. Zie ook: 1.5,1.14,1.19,1.21,1.22 en 2.10	De doelstelling van natuurverbinding De Groene Schakel is het realiseren van een ecologische verbinding tussen de natuurgebieden in het Gooi (o.a. Bussummerheide, Westerheide, Zuiderheide, Laarder Wasmeer) en op de Utrechtse Heuvelrug (o.a. Boswachterij De Vuursche, Landgoed Pijnenburg). Het gebied Crailo behoort hier ook toe. De aantasting van NNN wordt binnen het project gecompenseerd.	Nee
38	46	Tenslotte wordt aanbevolen om gedurende de uitvoering: de werkruimte ter plaatse van de nog zichtbare walstructuren langs de A27 (zandhegge en wildwal) zo beperkt mogelijk te houden; De werkruimte zou altijd zo beperkt mogelijk moeten worden gehouden, waarbij bestaande kwaliteiten zoveel mogelijk worden ontzien. GNR voert graag overleg met betrokken partijen over de aan te wijzen werkruimte.	De uitvoerende marktpartij zal geen activiteiten uitvoeren buiten de PIP-grenzen. Ook werkruimte zal de aannemer inrichten binnen deze grenzen.	Nee
38	47	Daarnaast biedt het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve tot fietspad mogelijk kansen voor de herkenbaarheid van de aardkundige waarden. fietspad moet zijn: wandelpad	Deze opmerking is terecht. In de toelichting op het PIP is aangegeven dat de huidige weg, het fietspad en de bijbehorende inrichtingselementen worden verwijderd. Op het tracé van de te verwijderen Weg over Anna's Hoeve wordt een onverhard voetpad gerealiseerd. De betreffende tekst zal worden aangepast.	Nee
38	48	Er is mogelijk wel sprake van aantasting van het aardkundige monument 'Stuwwallengebieden 't Gooi'. Het aanvragen van de benodigde ontheffing van de Provinciale Milieuverordening hiervoor is inmiddels in gang gezet. Ten behoeve van het rustgebied op de toeloop van het ecoduct en de daarbij gewenste bariere voor mensen is in de inrichtingsvisie een waterpartij voorzien tussen de Bergvijver en de spoorlijn. GNR verzoekt het graven van dit water in overleg en overeenstemming mee te nemen in het project, waarbij de vrijkomende grond kan worden gebruikt voor de natuurbrug en/of andere onderdelen van het project. Daarvoor graag ook realisatie van de te graven waterpartij nabij natuurbrug en grondwallen meenemen in de ontheffingsaanvraag.	Het voorliggende inpassingsplan is primair bedoeld voor de aanleg van de HOV-busbaan en de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve. Op verzoek van GNR is ook de mogelijkheid opgenomen voor de aanleg van wallen of schermen langs de busbaan en weg. De bergvijver uit de inrichtingsvisie valt buiten de scope van het project en is niet nodig in het kader van de Flora en Faunawet en daarom niet in het PIP opgenomen.	Nee
38	49	Herplant / compensatie van bosbomen vindt plaats Ingevolge de Boswet. Binnen de projectgrenzen kunnen bosbomen deels worden herplant ter plaatse van het ecoduct en de weg over Anna's Hoeve. Voor de overige bosbomen is herplant binnen het project niet mogelijk. Deze bomen worden elders of financieel gecompenseerd. Financiële compensatie indien mogelijk inzetten voor inpassing HOV en verlegde WoAH of maatregelen natuur en recreatie. Verzoek om boscompensatie op natuurcompensatiegebieden in overleg en overeenstemming met GNR als beoogd eigenaar/beheerder uit te werken. Zie ook 7.4.	In het compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi (bijlage 16 bij het PIP), is onder meer de bomencompensatie nader uitgewerkt. In dit plan is aangegeven hoeveel bomen (maximaal) worden gekapt, welke bomen dit zijn, hoeveel bomen zullen worden herplant en waar dit zal gebeuren (binnen resp. buiten het project). Binnen het project kan herplant plaatsvinden op het ecoduct en ter plaatse van de Weg over Anna's Hoeve. Daar waar herplant binnen het projectgebied niet mogelijk is, zal herplant plaatsvinden buiten het projectgebied. Er wordt gezocht naar een herplantlocatie in de nabijheid van het plangebied, maar mocht dit onverhoopt niets opleveren, dan kan worden uitgeweken naar een of meer andere locaties in de provincie Noord-Holland, bijvoorbeeld Park21 in de gemeente Haarlemmermeer. Bij het kappen van bomen voor het HOV project moet worden voldaan aan zowel de Boswet (die vanaf 1 januari 2017 opgaat in de Wet natuurbescherming) als de APV. Financiële compensatie maakt deel uit van het compensatieplan; het plan is voorgelegd aan GNR.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	50	Tevens is een strook van circa 20 m breed ten noorden van de verlegde Weg over Anna's Hoeve en ten zuiden van de spoorlijn ter hoogte van het natuurgebied Monnikenberg bestemd als Natuur. Hier kunnen grondwallen, schermen of combinaties daarvan worden gerealiseerd, zodat de visuele en landschappelijke gevolgen van de busbaan en de verlegde Weg over Anna's Hoeve worden verminderd. Dit overeenkomstig de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Over de financiering van deze afschermende voorzieningen dienen nog nadere afspraken te worden gemaakt met betrokken partijen. Grondwallen met beplanting zijn nodig voor goede mitigatie en onderdeel van advies Alterra. Indien mogelijk financiële boscompensatie hiervoor benutten. Overigens kunnen de grondwallen niet fungeren als compensatie In oppervlakte omdat de beplanting op de grondwal als compensatie is voor de beplanting die voor de grondwal moet worden verwijderd. Uitgaande van oppervlakte compensatie kan er maar een keer op dezelfde oppervlakte worden gecompenseerd.	De grondwallen zijn op verzoek van het GNR (nav reactie uit vooroverleg) opgenomen in het PIP. De mogelijkheid om financiële boscompensatie te gebruiken voor de benodigde financiering is in onderzoek. Mogelijk vraagt dit (bestuurlijke) besluitvorming. Er kan niet vanuit gegaan worden dat op deze wijze de benodigde dekking verkregen wordt voor het realiseren van de grondwallen.	Nee
38	51	Het gedeelte tussen het scoutinggebouw en de Minckelersstraat kan pas aan de verkeersfunctie worden onttrokken zodra ook het parkeerterrein aan de zuidzijde van het scoutingterrein kan worden opgeheven. Dat is aan de orde zodra aanvullende parkeergelegenheid is gecreëerd bij de sportvelden. Om recht te doen aan deze verkeersfunctie is de aanduiding 'verkeer' opgenomen binnen de bestemming Natuur. Zodra de verkeersfunctie is onttrokken kan deze aanduiding door middel van een wijzigingsbevoegdheid worden verwijderd. Zolang de verkeersfunctie behouden blijft op dit deel van de weg en het parkeerterrein kunnen deze gebieden niet als compensatiegrond worden aangemerkt. Conform de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland moet de compensatiegrond uiterlijk twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit worden gerealiseerd. Het laten liggen van asfalt en gebruik voor autoverkeer kan niet worden gecombineerd met EHS. GNR treedt graag met betrokken partijen in overleg om te komen tot een plan waarbij het scoutingterrein bereikbaar blijft en de natuurcompensatie kan worden gerealiseerd. Zie ook opmerking 1.15	De gemeente Hilversum heeft een inmiddels een plan uitgewerkt met een parkeervoorziening ten noorden van het scouting terrein. Hiermee is de dubbelbestemming natuur en verkeer niet meer noodzakelijk. Wij passen dit aan in het definitieve PIP. Hiermee is er ook geen beletsel meer om NNN compensatie op de vormalige weg mogelijk te maken. De gemeente Hilversum heeft het plan in overleg met u uitgewerkt.	Ja, PIP grens wordt aangepast. Bestemming en regels worden aangepast.
38	52	Maatregelen natuur en recreatie uit Inrichtingsvisie Anna's Hoeve zitten niet In PIP Een aantal maatrgelen voor natuur en recreatie vloeien direct voort uit aantastingen door het project. Ten minste de compensatie van deze onderdelen In het project realiseren. Zie: zienswijze bijlage 5	Het realiseren van de natuurverbinding Groene Schakel en de inrichtingsvisie Anna's Hoeve is geen onderdeel van het PIP. De wettelijk benodigde werkzaamheden worden meegenomen in de realisatie van het project HOV in 't Gooi.	Nee
38	53	Benoemen wens VWoAH dichter tegen A27 te leggen De verkeersbestemming van de verlegde WoAH ten oosten van de A27 is geprojecteerd op enige afstand van de A27. De bosstrook tussen de A27 en de verkeersbestemming zal door versnippering en onbereikbaarheid geen betekenis meer hebben voor natuur en recreatie. Ook de uitbuiging van de weg in de bocht nabij het viaduct onder de A27 leidt tot vernlppering. Aantasting van natuur en noodzaak tot compensatie kan worden verminderd Indien de bocht en de weg zodanig worden ontworpen dat de verkeersbestemming kan worden verschoven in de richting van de A27. Verzoek om de weg zo veel mogelijk tegen de A27 aan te leggen en daarbij zo veel mogelijk dubbel grondgebruik na te streven (door ten minste de wegbermen op gronden van Rijkswaterstaat te projecteren).	In afstemming met Rijkswaterstaat is de Verlegde Weg over Anna's Hoeve zo dicht mogelijk langs de A27 gelegd. Onderaan het talud van de A27, aan de oostzijde van de weg, is echter een zogenaamde zaksloot aanwezig, welke een belangrijke functie heeft ten aanzien van de afwatering van de A27. Het is niet mogelijk de VWoAH op deze zaksloot te projecteren. Rekening houdend met het voorgaande is de verkeersbestemming ter plaatse zo ver mogelijk in westelijke richting opgeschoven.	Ja, PIP grens en bestemmings aanpassingen vanwege verschuiven van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve richting A27.
38	54	Verlegging Goyergracht Zuid mogelijk maken Een van de maatregelen die in de adviezen van Alterra wordt beschreven is de verlegging van de Goyergracht Zuid. Door deze maatregel wordt de versnipperde natuur tussen deze weg en de A27 toegevoegd aan het samenhangende netwerk van natuurgebieden in het Gooi. Deze Ingreep planologisch mogelijk maken en bij voorkeur meenemen in het project.	Het project HOV in 't Gooi omvat de aanleg van een busbaan en ecoduct alsmede de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve. Het aanpassen van omliggende infrastructuur behoort niet tot de scope van het project. Voor een goede ruimtelijke inpassing van de afrit van de busbaan vanaf de A27, aan de westzijde van de snelweg, is aanpassing van omliggende infrastructuur, waaronder de Goyersgracht Zuid, niet nodig.	Nee
38	55	Nut en noodzaak van sloten en/of wateropvang langs HOV Langs de bestaande taluds aan de westzijde van de A27 liggen in de huidige situatie geen greppels of wateropvangvoorzieningen. De bodem neemt regenwater goed op. GNR ziet liever geen sloten en indien deze voor de verkeersfunctie nodig zijn, dan dienen deze ook als zodanig te worden bestemd (en de benodigde gronden verworven). Eerst nut en noodzaak van sloten, greppels of andere waterbergingsvoorzieningen aantonen en indien noodzakelijk de afmeting tot een mimimum beperken.	Aan de oostzijde van de A27 is een zogenaamde zaksloot aanwezig, welke een belangrijke functie heeft ten aanzien van de afwatering van de snelweg. Wat betreft de afwatering van de busbaan en de VWoAH geldt dat hemelwater dat op de busbaan en de nieuwe weg valt in het buitengebied van Hilversum geïnfiltreerd wordt in de berm (gelijk aan de huidige situatie).	Nee
38	56	WoAH er helemaal uit halen van parkeerterrein bij sportvelden tot A. Schweitzerweg. In het PIP lijkt de WoAH aan de oostzijde A27 te blijven liggen. Deze zou net als aan de westzijde A27 verwijderd moeten worden en een natuurbestemming krijgen. Dit biedt ook mogelijkheden voor natuurcompensatie NNN.	De huidige Weg over Anna's Hoeve aan de oostzijde van de A27 is niet opgenomen in het PIP. De bestemming (ingevolge het bestemmingsplan Natuurgebied 2009 van de gemeente Laren) is al Natuur, toevoegen aan het NNN is niet mogelijk. Wel wordt de weg op deze locatie opgebroken en wordt de verharding verwijderd, zodat hier natuur kan ontstaan.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	57	Werkterrein nabij Zandheuvelviaduct in natuur Dit gebied heeft GNR recent verworven en ingericht voor natuur. Het is ongewenst hier een werkterrein te maken. GNR wenst indien noodzakelijk In overleg te komen tot een alternatieve locatie.	Vooalsnog wordt het tijdelijke werkterrein nabij het Zandheuvelviaduct gehandhaafd, maar wij zijn graag bereid met indiener in overleg te treden ten aanzien van een alternatieve locatie.	Nee
38	58	Geen aanduiding verkeer In combinatie met natuur De combinatie verkeer en natuur niet opnemen In het PIP, maar komen tot een goede definitieve bestemming waarbij ook natuurcompensatie mogelijk Is. Alle gronden buiten NNN nabij het schoutinggebouw hierbij betrekken en inrichten als natuur. Verhardingen verwijderen.	Een verkeersfunctie wordt binnen de Natuurbestemming alleen daar toegestaan waar deze ook expliciet als zodanig is aangeduid.	Nee
38	59	Natuurbestemming over VWoAH nabij natuurbrug Op de verbeelding is een deel van de VWoAH ter hoogte van de natuurbrug als natuur groengekleurd. Dit lijkt een fout te zijn. Een verkeersbestemming zou hier op zijn plaats zijn.	Wij komen hieraan tegemoet. Op de verbeelding zal deze strook, conform de wijze van bestemmen van onderliggend spoortraject en HOV-baan, een verkeersbestemming krijgen. Ter plaatse van het ecoduct en VWoAH geldt wel een dubbelbestemming Waarde - Ecologie.	Ja, bestemming ter plaatse wordt dubbelbestemming Waarde - Ecologie.
38	60	Ook laatste stukje WoAH natuurbestemming geven De WoAH zou in de toekomstige situatie moeten eindigen bij het parkeerterrein bij de sportvelden. In het PIP loopt de verkeersbestemming nog iets verder door, zonder duidelijke reden. Dit stukje weg zou een natuurbestemming moeten krijgen zodat het mee kan tellen In de natuurcompensatie NNN.	De gemeente Hilversum heeft een ontwerp uitgewerkt voor het parkeren ten behoeve van en het ontsluiten van Scoutingvereniging Heidepark. Dit ontwerp is met indiener afgestemd. De consequentie van dit ontwerp is dat parkeren voor de scouting zal worden gefaciliteerd op een uitbreiding van het bestaande parkeerterrein nabij de sportvelden. De Weg over Anna's Hoeve zal ter hoogte van dit parkeerterrein worden afgesloten door middel van een slagboom. Het scoutinggebouw blijft bereikbaar via de Weg over Anna's Hoeve voor laden en lossen. De functieaanduiding 'verkeer' kan komen te vervallen. De PIP grens zal worden uitgebreid tot aan de slagboom zodat dit gedeelte van de Weg over Anna's Hoeve ook kan worden toegevoegd aan NNN.	Ja, PIP grens wordt aangepast. Bestemming en regels worden aangepast.
38	61	zuidelijke begrenzing grondlichaam natuurbrug De grens van het grondlichaam van de natuurbrug ligt ten zuiden van de spoorlijn zeer dichtbij of zelfs over een historische bomenlaan. Behoud van deze bomenlaan Is voor GNR van groot belang. Bestemmingsgrens opschuiven in noordelijke richting of op andere wijze garanderen dat er geen schade ontstaat aan deze bomen. Kroonprojecties van bomen vrijhouden en hier geen grond aanbrengen of bouwactiviteiten toestaan.	In tabel 1 in het bomeninventarisatierapport (bijlage 13 bij het PIP) is aangegeven dat de dubbele rij bomen ten zuiden van het ecoduct uit ca.100 bomen bestaat en dat ca. 15 van deze bomen binnen de PIP-grens zijn gelegen. Dit betreft de bomen in het meest westelijke deel van de rij bomen (gelegen in bosvak 42, zie de overzichtskaart in bijlage 1 bij het bomeninventarisatierapport). Of al deze bomen daardwerkelijk worden gekapt, zal duidelijk worden in de realisatiefase van het project. De PIP-grens verder opschuiven naar het noorden, zoals indiener voorstelt, is niet mogelijk. De gronden ter plaatse zijn nodig ten behoeve van de realisatie van het ecoduct.	Nee
38	62	3.2 Bouwregels bestemming Natuur Op of in deze gronden zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde toegestaan ten behoeve van de bestemming, met dien verstande dat: a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting maximaal 15 m mag bedragen; Geen bouwwerken tbv verkeer mogelijk maken, zeker niet tot 15 meter.	Aan deze zienswijze komen wij tegemoet	Ja, regels zijn aangepast.
38	63	b. de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen maximaal 1,5 meter mag bedragen; Schermen tot 4 meter mogelijk maken.	De bouwhoogte zal in de regels (lid 3.2.a) worden aangepast naar 6 m.	Ja, regels zijn aangepast.
38	64	b.het ophogen, afgraven of egaliseren van de gronden voor zover de Ontgrondlngenwet en de daarop gebaseerde verordeningen niet van toepassing zijn; Wel plaggen van strooisellaag tbv. Heldeontwikkellng en/of beheer toestaan. Evt. Noemen bij uitzonderingen In 3.3.3	Deze activiteiten vallen reeds onder de uitzondering zoals omschreven als 'werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden die het normale onderhoud en beheer betreffen'.	Nee
38	65	Verkeer: 4. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 3,5 meter mag bedragen. Hier 4 meter mogelijk maken tbv. Schermen	De bouwhoogte zal in de regels (lid 4.2.b.4.) worden aangepast naar 6 m.	Ja, regels zijn aangepast.
38	66	Verkeer openbaar vervoer: 4. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 3,5 meter mag bedragen. Hier 4 meter mogelijk maken tbv. Schermen	De bouwhoogte zal in de regels (lid 5.2.b.5.) worden aangepast naar 6 m.	Ja, regels zijn aangepast.
38	67	8.3.1 Omgevingsvergunningplichtige werken Het Is verboden zonder of In afwijking van een omgevingsvergunning op de in lid 8.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uitte voeren: a. het verlagen, afgraven, ophopen of egaliseren van de bodem; in 8.3.3 uitzondering opnemen voor Heldeontwikkellng en/of beheer	Deze activiteiten vallen reeds onder de uitzondering zoals omschreven als 'normale onderhoudswerkzaamheden gericht op en noodzakelijk voor de instandhouding van het onderhavige plangebied'.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	68	In het belang van de archeologische monumentenzorg en ter voorkoming van onevenredige aantasting van aanwezige dan wel naar verwachting aanwezige archeologische waarden, is het verboden, behoudens het bepaalde in 9.2.2 zonder een omgevingsvergunning op en in de in lid 9.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren: a. het uitvoeren van graafwerkzaamheden, het roeren en omwoelen van gronden, dieper dan 0,3 m onder peil en in een omvang van meer dan 100 mJ; in 9.2.2 uitzondering opnemen voor Heldeontwikkellng en/of beheer (idem voor 10.2.2 waarden middelhoog)	Deze activiteiten vallen reeds onder de uitzondering zoals omschreven als 'in het kader van het normale beheer en onderhoud'.	Nee
38	69	Artikel 11 Waarde - Ecologie 11.1 Bestemmingsomschrijving De voor 'Waarde - Ecologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor: a. ecologische verbindingszone; b. grondwallen, ecoducten en inlooptaluds; c. behoud, herstel en bevordering van flora en fauna; d. extensief dagrecreatlef medegebruik; met de daarbij behorende: e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde en voorzieningen. Evt. Ook faunatunnels, geleidende rasters en schermen benoemen	Aan artikel 11, lid 11.1. zal als nieuw lid e worden toegevoegd: e. faunatunnels, geleidende rasters en - schermen;	Ja, regels zijn aangepast.
38	70	13.2 Overige zone - tijdelijke ontsluiting a. Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - tijdelijke ontsluiting' zijn de gronden mede bestemd voor een tijdelijke bouwweg voor een periode van ten hoogste 6 maanden, gedurende de periode van aanleg van het ecoduct en de flyover ten behoeve van de HOV-baan ten westen van de A27. Na gebruik als tijdelijke ontsluiting de aanleg van afschermende grondwallen tot 4 meter hoogte mogelijk maken.	Deze aanduiding regelt alleen de tijdelijke ontsluiting en veranderd niets aan de onderliggende geldende bestemming. Een grondwal en scherm ten zuiden van de spoorlijn, tussen de fly-over en de Dr. Albert Schweitzerweg, behoren niet tot de scope van het project maar wij kunnen er mee instemmen het PIP zodanig te wijzigen dat deze voorzieningen (planologisch gezien) ter plaatse kunnen worden gerealiseerd.	Ja, PIP grens en bestemming is aangepast.
38	71	a. Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - tijdelijk werkterrein' in de gemeente Laren zijn de gronden mede bestemd voor een tijdelijk werkterrein voor een periode van ten hoogste 3 jaar, gedurende de periode van realisering van de HOV-busbaan. Niet gewenst in bestaand natuurgebied dat recent door GNR is ingericht. In overleg alternatief zoeken. Zie ook opmerking 2.5	Wij zullen in overleg met u naar een andere locatie zoeken, vooruitlopend hierop wordt het PIP niet aangepast.	Nee
38	72	Voor de literatuurstudie is gebruik gemaakt van o.a.:Alterra Rapport: Ecologische verbinding De Groene Schakel en HOV Hulzen-Hilversum (E.A. van der Grift, 2013) 0 Alterra Rapport: HOV Hulzen-Hilversum en Natuurbrug Anna's Hoeve (E.A. van der Grift, 2013). Dit rapport Is als bijlage 3 opgenomen in het voorliggende rapport. Goed dat dit is meegenomen	We vinden het fijn te horen dat u instemt met onze werkzwijze op dit punt.	Nee
38	73	Een onderdeel van deelproject 5 betreft de aanleg van een ecoduct (Natuurbrug Anna's Hoeve) over de spoorlijn, de beoogde HOV-verbinding en de verlegde weg over Anna's Hoeve. Effecten van de aanleg en het gebruik van de HOV-baan op de beoogde ecologische verbinding (Natuurbrug Anna's Hoeve), inclusief benodigde mitigerende maatregelen, zijn onderzocht door Alterra (Van der Grift, 2013a; 2013b; 2013c) en zijn daarom in onderliggende natuurtoets niet meegenomen. Zowel positieve als negatieve effecten van de aanleg van de natuurbrug op beschermde natuurwaarden worden in onderliggend onderzoek wel meegenomen Effecten die zijn onderzocht door Alterra zijn niet meegenomen. Waarom niet? Deze maatregelen zijn zeer bepalend voor de ecologische effecten van de HOV en VWoAH op de omgeving. De ecologische effecten van geluid, licht en beweging van de HOV en VWoAH in NNN gebieden zijn sterk afhankelijk van het wel of niet meenemen van de afschermende voorzieningen (zoals bescheven in het Alterra advies) in de beoordeling.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbetert. Wel worden alle negatieve effecten van de aanleg van de busbaan op de ecologie middels mitigerende en compenserende maatregelen gecompenseerd volgens de geldende wet en regelgeving.	Nee
38	74	De natuurbrug Is minimaal 50 m breed en circa 52 m tang, exclusief de toelopen. Langs de toelopen worden fauna-kerende rasters en -schermen geplaatst om de dieren naar de natuurbrug te geleiden (Van der Grift, 2013a). Goed dat dit gebeurt. Het is niet helemaal duidelijk waar deze rasters en schermen aan voldoen en hoe ver ze doorlopen. Uitgangspunten uit Leidraad faunavoorzieningen gebruiken en rasters bij voorkeur zo dicht mogelijk bij infrastructuur plaatsten zodat een zo groot mogelijk gebied beschikbaar is voor fauna.	Waar de rasters en schermen komen te staan is af te leiden uit de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart, behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi. Er is rekening gehouden met de Leidraad Faunavoorzieningen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	75	In het traject vanaf de A27 tot aan de Van Linschotenlaan wordt een afscheiding gerealiseerd tussen de HOV-baan en natuurreservaat Monnikenberg. De afscheiding krijgt ook een functie als ecologische barrière, om licht, geluid en beweging op de HOV-baan af te schermen van het natuurgebied. Langs de A27 en ter plaatse van de fly-over krijgt de HOV-baan een tot 4 m hoge afscherming, bestaande uit gesloten panelen (Goudappel, 2013). Heel goed dat deze afschermende voorzieningen uitgangspunt vormen bij ecologische effectbeoordeling. De beschreven schermen langs A27 zijn conform advies Alterra. De afscherming Monnikenberg ook, mits dit een grondwal met beplanting betreft. Het is niet duidelijk welke onderdelen deel uitmaken van het project doordat over de realisatie van deze afscheidingen in het Pip tegenstrijdigheden staan (zie opmerkingen 1.8,1.11,1.12,4.18 en 4.19.) Omdat deze maatregelen uitgangspunt vormen voor de effectbeoordeling zou de realisatie ervan gegarandeerd moeten zijn binnen het project. Zo niet, dan lijken de resultaten van de effectbeoordeling (en het daaruit voortvloeiende mitigatieplan) niet gebaseerd op juiste uitgangspunten, zie ook 4.5. De gewenste afschermende maatregelen voor Inpassing van HOV, verlegde WoAH en ecoduct Anna's Hoeve zijn weergeven in bijlage 4 van de zienswijze.	De diverse afschermende voorzieningen die onderdeel uitmaken van het project zijn aangegeven op de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, te vinden op de projectwebsite van HOV in 't Gooi). Het Beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uitmaken van het contract met de aannemer, in het kader van het PIP dient het te worden beschouwd als indicatief document. Zoals aangegeven op de totaalkaart van het Beeldkwaliteitsplan worden tussen de HOV-baan en natuurreservaat Monnikenberg wildkerende combirasters aangebracht. Grondwallen maken geen deel uit van de scope van het project.	Nee
38	76	Ook voor het tracé van de verlegde Weg over Anna's Hoeve geldt dat alle bomen en groenelementen worden verwijderd. Langs de nieuwe weg wordt een vier meter hoge afscherming aangelegd. Zie 4.4. Op welke wijze Is realisatie geborgd? Afscherming Anna's Hoeve Is conform advies Alterra mits dit een grondwal met beplanting betreft. De gewenste afschermende maatregelen voor Inpassing van HOV, verlegde WoAH en ecoduct Anna's Hoeve zijn weergeven In bijlage 4 van de zienswijze.	De diverse afschermende voorzieningen die onderdeel uitmaken van het project zijn aangegeven op de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, te vinden op de projectwebsite van HOV in 't Gooi). Het Beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uitmaken van het contract met de aannemer, in het kader van het PIP dient het te worden beschouwd als indicatief document. Langs de WVoAH zal geen 4 m hoge afscherming worden aangelegd, dit is niet juist vermeld in par. 3.2.1 van de Ecologische effectbepaling (pag.19) en zal worden aangepast.	Nee
38	77	Wel moet een aantal dassentunnels onder de beoogde infrastructuur worden aangelegd zodat dassen niet alleen van het ecoduct afhankelijk zijn. Goed dat dit gebeurt als onderdeel van het project. Is van belangrijk dat deze dassentunnels onder de gehele bundel van Infrastructuur (HOV, spoor en verlegde WoAH) door gaan, zodat dassen op een veilige manier kunnen oversteken. Zie ook 5.2.	Uit het mitigatieplan volgt dat voor das en kamsalamander vanwege de Flora- en faunawet een of meer faunatunnels niet nodig zijn. Ten westen van het ecoduct worden dergelijke tunnels wel aangelegd, als extra voorziening. In plaats van 4 kleine faunatunnels - waarbij de tunnels niet onder de gehele infrastructuurbundel door zouden gaan - is gekozen voor 2 grote faunatunnels, die onder HOV, spoor en Verlegde Weg over Anna's Hoeve door gaan. Zie verder het mitigatieplan in bijlage 6 bij het PIP.	Nee
38	78	Opvallend is dat er vooral wordt gesproken over tijdelijke effecten in de aanlegfase In de effectbeoordeling worden vrijwel uitsluitend tijdelijke effecten besproken. De structurele effecten die ontstaan indien HOV en VWoAH niet goed worden afgeschermd blijven buiten beeld. Is dit het gevolg van het uitgangspunt dat de maatregelen (zoals geadviseerd in de rapportage van Alterra) als integraal onderdeel van het project worden gerealiseerd?	Na realisatie van alle maatregelen zijn er geen effecten meer. De effecten vinden met name plaats in de realisatiefase. Om deze reden wordt met name ingegaan op de tijdelijke effecten.	Nee
38	79	In de brug over de Weg Over Anna's Hoeve bevindt zich een kleine kraamverblijfplaats vanminimaal 15 exemplaren. De verblijfplaatsen worden niet fysiek aangetast. Door het kappen van bomen en het aanleggen van kunstmatige lichtbronnen langs het fietspad en door het gebruik van kunstmatige lichtbronnen tijdens de aanlegfase kan de verblijfplaats echter wel worden verstoord. Na aanleg gaat er een drukke weg onderdoor die zeker verstorend zal werken. Hoe kan het dat er geen structurele effecten worden beschreven?	Wij hebben in het ontwerp maatregelen opgenomen om structurele effecten te voorkomen. Zo wordt ondermeer alleen het fietspad verlicht met verlichting die alleen op het wegdek schijnt en worden de toegangen richting het ecoduct groen aangekleed om dit aantrekkelijk te maken voor verschillende diersoorten. Bij de verblijfplaatsen wordt geen verlichting aangelegd. Verstoring vindt zodoende niet plaats. De maatregelen zijn beschreven in het mitigatieplan.	Nee
38	80	Tenslotte dient zowel tijdens de werkzaamheden als In de nieuwe situatie rekening te worden gehouden met (extra) verlichting. Verlichting leidt in veel gevallen tot verstoring van vleermuizen. Waar dit (mogelijk) het geval Is, moet de verlichting of het gebruik daarvan worden aangepast. Dat geldt ook voor het gebruik van de tijdelijke bouwweg. Het gebruik van verlichting en het toepassen In de toekomstige situatie Is uitgewerkt in een mitigatieplan. Alleen langs het fietspad dat langs de te verleggen Weg Over Anna's Hoeve is beoogd komen lantaarnpalen te staan. Het lijkt zinvol om ter voorkoming van llchtverstoring de hoogte van verlichting beperken in de planologische voorschriften.	De hoogte van de verlichting in artikel 4.2 passen wij aan tot maximaal 10 meter.	Ja, regels zijn aangepast.
38	81	Daarnaast moet de functionaliteit van de vliegroutes en foerageergebieden behouden blijven. Er dient gekeken te worden of de bestaande foerageergebieden en vliegroutes ingepast kunnen worden in het ontwerp, zodat de functies behouden blijven. Dit Is uitgewerkt In een mitigatieplan. Bij voorkeur de grondwallen met beplanting (zie 4.4 en 4.5) benutten voor het maken van vliegroutes en hop-overs.	De grondwallen met beplanting worden met het PIP HOV in 't Gooi mogelijk gemaakt. De uitvoering van deze grondwallen is geen onderdeel van het project. De grondwallen zijn daarom niet meegenomen in het mitigatieplan. De hopovers worden mogelijk gemaakt door bomen te laten staan of op specifieke plaatsen aan te planten.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	82	Indien wordt aangetoond dat negatieve effecten met een wezenlijke invloed op de lokale staat van Instandhouding niet optreden, kan een ontheffing ook op basis van algemene belangen uit de Ffw worden aangevraagd. Effecten met wezenlijke invloed worden voorkomen door het treffen van de maatregelen in onderliggend mitigatieplan. De gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten wordt hierdoor gewaarborgd. Adviezen uit Alterra rapportages overnemen en realisatie van de benodigde maatregelen In het project verzorgen.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbetert.	Nee
38	83	Daarnaast Is het van belang dat een alternatievenoverweglng gemaakt kan worden waarbij aantoonbaar is dat er ten aanzien van de locatie, inrichting, planning en wijze van uitvoering geen alternatieven mogelijk zijn die gunstiger uitpakken voor de betrokken soorten. Adviezen uit Alterra rapportages overnemen en realisatie van de benodigde maatregelen in het project verzorgen.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbetert.	Nee
38	84	In de toetsing voor de Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet (hoofdstukken 3 en 4) staat uitvoerig beschreven welke kenmerkende diersoorten kunnen voorkomen. Effecten op deze soorten zijn tijdelijk, lokaal en bovendien grotendeels te mitigeren. Het ecoduct zorgt voor een aantal diersoorten voor een positief effect door het verbinden van leefgebieden (E.A. van der Grift, 2013). Permanente negatieve effecten op kenmerkende diersoorten van het NNN zijn daarom uitgesloten In de rapportage worden maatregelen geadviseerd om de permanente negatieve effecten te voorkomen. Zie 4.18. Negatieve effecten treden wel op wanneeer de geadviseerde maatregelen achterwege blijven. Adviezen uit Alterra rapportages overnemen en realisatie van de benodigde maatregelen in het project verzorgen.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbetert.	Nee
38	85	Bij de toetsing aan het NNN wordt het effect van een mogelijke aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN en/of areaalverlies bepaald. Bij wezenlijke kenmerken en waarden gaat het om: 0 De actuele en potentiële waarden, gebaseerd op de natuurdoelen voor het gebied (zoals vastgelegd In het provinciale Natuurbeheerplan van Noord-Holland) 0 Geomorfologische en aardkundige waarden en processen 13 De waterhuishouding 0 De kwaliteit van bodem, water en lucht 0 Rust; stilte; donkerte en openheid 0 De landschapsstructuur 0 De belevingswaarde Rust en stilte worden binnen NNN gewaarborgd door goede mitigatie zoals Alterra adviseert. Zie 4.18. Adviezen uit Alterra rapportages overnemen en realisatie van de benodigde maatregelen in het project verzorgen.	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbetert.	Nee
38	86	Daarnaast is het opwaarderen van NNN in een plangebied bij Crailo opgenomen in het project 'HOV in 't Gooi Hilversum'. Figuur 5.2 geeft het plangebied bij Crailo weer en figuur 5.3 geeft de ligging van het plangebied bij Crailo ten opzichte van het plangebied voor de HOV weer. Een deel van de NNN nabij een natuurbrug over de Al wordt hierbij opgewaardeerd. Het plangebied ligt In de zuidelijke hoek van voormalig Azielzoekerscentrum Crailo (AZC) en wordt gekenmerkt door afwisseling van bos, akkers en graslanden. Nabij het plangebied Is een natuurbrug over de Al aangelegd om Bussemer- en Westehiede met de Tafelberg- en Blaricummerheide te verbinden. Het plangebied Is van belang als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug. Het plangebied heeft een oppervlakte van ongeveer 3 ha. Zoals met de pijlen In figuur 5.2 Is aangegeven kan het plangebied Indien nodig worden uitgebreid. Zie 1.1,1.3b en 1.5 Verzoek om gehele door Alterra geadviseerde zone op Crailo (gehele gebied buiten het geprojecteerde brandweer oefencentrum) te betrekken bij compensatie NNN.	De overige natuurgronden op Crailo zijn opgenomen in het bestemmingsplan Crailo oefencentrum veiligheidsregio. Deze worden als natuur bestemd.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	87	De oppervlakte van nieuwe Infrastructuur die binnen het NNN wordt aangelegd, zoals vastgelegd in de daarbij horende bestemmingen, is het bruto oppervlakteverlies in totaal 5,56 ha (zie figuur 5.4). Door de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve zal echter ook een oppervlakte bestaand bos langs de bestaande weg worden herbestemd als bos-/natuurgebied en kan deze aan het NNN worden toegevoegd. Deze toename in oppervlakte, totaal 2,66 ha, kan In mindering worden gebracht op het bruto oppervlakteverlies dat optreedt in het NNN. Daarnaast leveren de ontwikkelingen in het plangebied bij Crailo een toename van 3,02 ha op. Hierdoor wordt een netto oppervlaktewinst van 0,12 ha gerealiseerd. Door de ontwikkelingen in het plangebied bij Crailo, de aanleg van de natuurbrug bij Anna's Hoeve en het verleggen van de weg over Anna's Hoeve ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Zie 4.15. Een duidelijk samenhangend compensatieplan conform de regels van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland ontbreekt In dit ontwerp PIP. In bestemmingsplannen en Inpassingsplannen behoort een compensatieplan en compensatieovereenkomst NNN conform in artikel 4 en 5 van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland opgenomen te zijn. Een transparante en ruimhartige natuurcompensatie die zowel tijdelijk als structureel duidelijke meerwaarde voor natuur oplevert zou hierin centraal moeten staan.	Inmiddels hebben we door bureau Ruimtewerk een natuurcompensatieplan op laten stellen. Dit is als bijlage 16 bij het inpassingsplan gevoegd. Het compensatieplan is opgesteld conform de uitvoeringsregeling.	Nee
38	88	In figuur 5.4 Is een oppervlaktebepaling uitgevoerd Zie 4.16 (Een duidelijk samenhangend compensatieplan conform de regels van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland ontbreekt In dit ontwerp PIP. In bestemmingsplannen en Inpassingsplannen behoort een compensatieplan en compensatieovereenkomst NNN conform in artikel 4 en 5 van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland opgenomen te zijn. Een transparante en ruimhartige natuurcompensatie die zowel tijdelijk als structureel duidelijke meerwaarde voor natuur oplevert zou hierin centraal moeten staan.) en de opmerkingen in bijlage 3 van de zienswijze.	Inmiddels hebben we door bureau Ruimtewerk een natuurcompensatieplan op laten stellen. Dit is als bijlage 16 bij het inpassingsplan gevoegd. Het compensatieplan is opgesteld conform de uitvoeringsregeling.	Nee
38	89	Uit bijlage 3 Alterra rapport 2458:Welke mitigerende maatregelen zijn nodig om verstoring vanaf alle omliggende infrastructuur, inclusief de HOV, op het ecoduct te minimaliseren? Aanbevolen maatregelen om de negatieve effecten van de HOV op het functioneren van het ecoduct te mitigeren, zijn: • Aanleg van nieuwe voortplantingswater(en) voor amfibieën en herstel van heischraal grasland, • Opvang van over het wegdek van de HOV afstromend regenwater In het riool en/of een wateropvangbekken. • Aanleg beplantingsstrook langs de HOV voor de afvang van verontreinigende stoffen. • Geen gebruik van pesticiden of herbiciden nabij de natuurverbinding. • Aanleg faunakerende rasters en -schermen langs de HOV. • Aanleg faunapassages in de HOV ter hoogte van Viaduct Zandheuvel, • Oe HOV bij voorkeur niet verlichten binnen de gebieden Anna's Hoeve en Landgoed Monnikenberg, • Aanleg hoge, begroeide grondwallen langs de HOV waar deze op maaiveld ligt. • Aanleg niet-transparante schermen langs de HOV waar deze verhoogd ligt (o.a. fly-over). • Aanleg hoge, begroeide grondwallen langs de randen van het ecoduct en de toelopen. • Aanleg geluidarm wegdek HOV. • Aanleg fysieke barrières voor mensen in de vorm van rasters langs de HOV. Opvang van afstromend water wegdek, grondwallen, schermen en fysieke barrières rond rustgebied lijken (nog) niet te worden gerealiseerd in het Integrale plan dat per saldo moet lelden tot versterking van natuur. Deze punten meenemen.	In de adviezen van Alterra worden aanvullende maatregelen beschreven die het functioneren van de Groene Schakel kunnen optimaliseren. De inrichtingsvisie voor Anna's Hoeve beoogt daarnaast een sturend instrument te zijn in de toekomstige ontwikkeling van het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve. Zowel de adviezen van Alterra als de inrichtingsvisie maken geen onderdeel uit van het PIP. De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, www.hovgooi.nl) behoren tot de scope van het project HOV in 't Gooi. Het Beeldkwaliteitsplan zal onderdeel uitmaken van het contract met de aannemer, in het kader van het PIP dient het te worden beschouwd als indicatief document. In het kader van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve zijn het Gooi Natuurreservaat, de provincie en de gemeenten Laren en Hilversum met elkaar in gesprek. De verwachting is dat partijen over de financiering van de inrichtingsvisie in de komende maanden overeenstemming bereiken.	Nee
38	90	3.3 Advies mitigerende maatregelen HOV (uit bijlage 3 Alterra Rapport 2458: (citaat uit rapport: zie zienswijze). Duidelijk verhaal over benodigde afschermende voorzieningen, die als uitgangspunt voor effectbeoordeling In onderzoek Tauw zijn meegenomen. Zekerheid bieden in het project maatregelen worden uitgevoerd!	Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het NNN te versterken. In paragraaf 1.2, Nut en noodzaak, van de toelichting wordt hierop ingegaan. Wij geven met het project een belangrijke impuls aan de Groene Schakel. Het is niet zo dat we met dit project alle benodigde maatregelen doorvoeren die de werking van de Groene Schakel verbeteren. Zie verder onze beantwoording op 38.10.	Nee
38	91	Op figuur 4.7 wordt getoond hoe een hop-over voor vleermuizen eruit ziet. Gebruik maken van de mogelijkheden die de begroeide grondwal langs de infrastructuur biedt zie ook 4.10	De grondwallen met beplanting worden met het PIP HOV in 't Gooi mogelijk gemaakt. De uitvoering van deze grondwallen is geen onderdeel van het project. De grondwallen zijn daarom niet meegenomen in het mitigatieplan. De hopovers worden mogelijk gemaakt door bomen(rijen) te handhaven of aan te planten op plekken van vleermuizen (veilig) moeten kunnen oversteken.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	92	Figuur 5.3 geeft de zes locaties weer waar kleine faunatunnels worden aangelegd. Hierop zijn de minimaal benodigde tunnels goed weergegeven. De tunnels ten westen van de natuurbrug lijken niet door te lopen onder de spoorlijn. Dit is wel nodig voor goed functioneren. Het GNR gaat uit van faunatunnels onder de gehele infrabundel van HOV, spoor en verlegde WoAH. Bij planuitwerking graag aandacht besteden aan de geleiding naar de tunnels rekening houdend met grondwallen, schermen, rasters en uitreedplaatsen. zie 4.6	De tunnels lopen onder de hele infrastructuurbundel door en worden voorzien van geleidende/ kerende rasters. Ook is in het mitigatieplan beschreven dat in geleidende groenstructuren naar de tunnels wordt voorzien.	Nee
38	93	De verbindingszone onder de A27 en ten zuiden van het spoor wordt functioneel gehouden voor das door deze tijdens en na de werkzaamheden niet af te sluiten. Dassen zijn nacht actieve dieren en kunnen de passage in de nachtperiode gebruiken omdat er dan geen werkzaamheden plaatsvinden. In de permanente situatie worden de stobbenwallen die In de faunapassage ten noorden van het spoor liggen, verplaatst naar de faunapassage ten zuiden van het spoor (zie schets figuur 5.4) De verbinding ten noorden van het spoor vervalt. Daarom de verbinding aan de zuidzijde versterken door onder het viaduct A27 een scherm aan te brengen tussen spoor en de verbinding. Hierdoor worden verstoringseffecten van spoor, verlegde weg over Anna's Hoeve en fietspad verminderd. Scherm aansluiten op de fly-over en grondwal ten zuiden van spoor/oostzijde A27. Argumentatie is dat de oost-west verbinding slechter wordt door wegvallen passage noord van spoor en verslechtering passeerbaarheid Zandheuvelviaduct. De nieuwe faunatunnel onder de A27 Is een mitigerende maatregel A27 en kan daarom niet worden toegerekend aan project HOV, Passage moet geschikt blijven voor gebruik beheervoertuigen GNR.	Het mitigatieplan schrijft voor dat, om verstoring door lampen van verkeer te voorkomen, tussen het treinspoor en de faunapassage onder de A27 een dicht scherm van ongeveer drie meter hoog wordt aangelegd. Detaillering zal plaatsvinden in overleg met GNR. Uitgangspunt hierbij is dat de faunapassage geschikt zal blijven voor gebruik door beheervoertuigen van GNR.	Ja, scherm en grondwal toegevoegd aan het PIP
38	94	Op Impressie 5.5 wordt de passage Zandheuvelweg weergegeven. Hier graag ook de rasters op weergeven die de fauna moeten geleiden naar de faunatunnels. Aandachtspunt is de geleiding in de zone tussen de HOV en de VWOAH.	Wij hebben het plan voorzien van geleidende structuren. De infrastructuur wordt voorzien van kerende rasters die bij faunapassages, het ecoduct en faunatunnels tevens geleidend zijn door goed aan te sluiten op deze verbindingsfuncties. Daarnaast voorzien we in een geleidende groenstrcutuur tussen faunatunnels, faunapassages en het ecoduct en nabijgelegen bos/struweel.	Nee
38	95	Impressie faunatunnels onder Verlegde WoAH, spoor en HOV ontbreekt Deze passages in overleg met GNR uitwerken met speciale aandacht voor de inpassing en geleiding.	Uit het mitigatieplan volgt dat voor das en kamsalamander vanwege de Flora- en faunawet een of meer faunatunnels niet nodig zijn. Ten westen van het ecoduct worden dergelijke tunnels wel aangelegd, als extra voorziening. In plaats van 4 kleine faunatunnels - waarbij de tunnels niet onder de gehele infrastructuurbundel door zouden gaan - is gekozen voor 2 grote faunatunnels, die onder HOV, spoor en Verlegde Weg over Anna's Hoeve door gaan. Zie verder het mitigatieplan in bijlage 6 bij het PIP.	Nee
38	96	Figuur 6,1 geeft weer waar de groeiplaats van wilde marjolein en daslook (belde tabel 2) zich bevindt. Door de beoogde werkzaamheden en ingrepen worden groeiplaatsen aangetast. Voorafgaand aan de werkzaamheden zijn maatregelen noodzakelijk (zie 6.2). De groeiplaats bevindt zich in een uitbuiging van de verlegde WoAH. Door de bocht te verschuiven in westelijke richting kan de aantasting van de groeiplaats mogelijk worden voorkomen, wordt minder natuur aangetast en zal benodigde compensatie afnemen. Onderzoeken of dit mogelijk is.	In afstemming met Rijkswaterstaat is de Verlegde Weg over Anna's Hoeve zo dicht mogelijk langs de A27 gelegd. Onderaan het talud van de A27, aan de oostzijde van de weg, is echter een zogenaamde zaksloot aanwezig, welke een belangrijke functie heeft ten aanzien van de afwatering van de snelweg. Het is niet mogelijk de Verlegde Weg over Anna's Hoeve op deze zaksloot te projecteren. Daarnaast dient de ligging van de bocht in de Verlegde Weg over Anna's Hoeve (nabij de kruising A27 - spoorlijn) gehandhaafd te blijven vanwege de ontwerpsnelheid en het zicht in de bocht nabij het talud van de A27. Rekening houdend met het voorgaande is in het PIP de verkeersbestemming ter plaatse zo ver mogelijk in westelijke richting opgeschoven. De verlegging van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve leidt er echter niet toe dat de aantasting van de groeiplaatsen van wilde marjolein en daslook kan worden voorkomen.	Nee
38	97	Ruim voorafgaand (februari/maart 2016) aan het dempen van de poel dient een nieuwe poel te worden gegraven. Figuur 7,2 geeft het zoekgebied voor een nieuwe poel weer Dat is goed. Graag overleg over de locatie en vormgeving van deze poel.	Zoals u ook weet heeft een eerste afstemmingsoverleg tussen Tauw en Poul Hulzink van GNR plaatsgevonden. In een vervolgoverleg worden afspraken gemaakt omtrent de definitieve locatie en de verdere uitwerking van de poel, daarbij rekening houdend met het aardkundig monument ter plaatsen.	Nee
38	98	* Figuur 7.2 geeft de zes locaties weer waar kleine faunatunnels worden aangelegd * De faunatunnels dienen een breedte van minimaal één meter te hebben en een hoogte van minimaal 0,75 meter * De faunatunnels functioneren ook voor das (zie 5.1.2) * Er worden geleidende structuren naar de tunnelpassage gerealiseerd * Bij tunnels van prefab elementen moeten de elementen naadloos en waterdicht Graag aandacht voor de geleidende structuren naar de faunatunnels. Waarschijnlijk deels buiten projectgebied, wij werken graag mee om deze voorzieningen op GNR gronden mogelijk te maken. Graag overleg of ontwerp en speciale aandacht voor Inpassing grondwallen. Zie ook 4.6 en 5.2.	Wij hebben het plan voorzien van geleidende structuren. De infrastructuur wordt voorzien van kerende rasters die bij faunapassages, het ecoduct en faunatunnels tevens geleidend zijn door goed aan te sluiten op deze verbindingsfuncties. Daarnaast voorzien we in een geleidende groenstrcutuur tussen faunatunnels, faunapassages en het ecoduct en nabijgelegen bos/struweel.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	99	Om het leefgebied van das naar de noordkant van het treinspoor uit te breiden kunnen de volgende maatregelen worden getroffen: Deze formulering suggereert dat niet zeker is of deze maatregelen worden uitgevoerd. Dit duidelijke aangeven.	Zoals u weet heeft over dit punt inmiddels afstemming tussen GNR en Tauw plaatsgevonden. Een kunstburcht kan worden gerealiseerd als daartoe aanleiding bestaat. Ecologisch gezien is er geen strikte noodzaak tot het aanleggen van een kunstburcht, deze is dan ook niet opgenomen in het mitigatieplan. De Das is zelf in staat een geschikte plek te creëren en besloten is de natuur hierbij zoveel mogelijk zijn eigen gang te laten gaan.	Nee
38	100	Rond de aan te leggen kunstburcht dient een rustgebied te worden ingesteld. Tijdens de periode dat de das de nieuwe burcht moet ontdekken mogen er geen menselijke activiteiten zijn binnen een straal van minimaal 200 meter van de nieuwe burchtlocatie Dit rustgebied kan worden gerealiseerd door het graven van een afschermende waterpartij in combinatie met plaatsing van rasters. Deze maatregelen liggen bulten de projectgrens, maar wij willen graag meewerken aan de realisatie ervan, mede omdat het voor GNR anders onmogelijk is om te voorkomen dat mensen de natuurbrug betreden. Graag overleg over ontwerp en uitvoering. Planologisch mogelijk maken waterpartij.	Zoals u weet heeft over dit punt inmiddels afstemming tussen GNR en Tauw/Provincie plaatsgevonden. Nadere overwegingen hebben geresulteerd in het niet realiseren van de kunstburcht. De kunstburcht is niet noodzakelijk vanuit wet- en regelgeving. De Das is zelf in staat een geschikte plek te creëren en besloten is de natuur zich hierbij zoveel mogelijk zijn eigen gang te laten gaan.	Nee.
38	101	In tabel 9,1 worden maatregelen voor das en amfibieën benoemd. Faunatunnels onder de infrabundel HOV, spoor en verlegde WoAH ontbreken. Faunatunnels onder de infrabundel HOV, spoor en verlegde WoAHwel meenemen. Zie ook 4.6, 5.2 en 5,8	U heeft gelijk dat deze maatregel niet helder is omschreven in het mitigatieplan. In het kader van de ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet zijn door Tauw werkprotocollen opgesteld. In de werkprotocollen is hier wel rekening mee gehouden. Bij de ontheffingsaanvraag worden dus ook faunatunnels meegenomen als maatregel.	Nee
38	102	In tabel 9,1 wordt wel de dassenburcht, maar niet de realiseren van benodigd rustgebied benoemd. Maatregelen voor het realiseren van het rustgebied als onderdeel van het project realiseren. Zie ook 5.10	Zie beantwoording 38.100.	Nee
38	103	Figuur 5.1 toont de natuurbrug en het scherm In de buitenbocht van de fly over en een scherm aan de blnnenbocht op het brugdek van de fly-over. Advies van Alterra is om scherm te laten doorlopen tot nabij het zandheuvelviaduct en in de blnnenbocht fly-over. Dit graag overnemen conform kaartbeeld op p 4 van bijlage 2 PIP	Figuur 5.1 in Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning (bijlage 12 bij het PIP) komt overeen met de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl). Zowel in de binnenbocht als in de buitenbocht van de fly-over is een 4 m hoog dicht stalen scherm voorzien. In de buitenbocht wordt het scherm doorgetrokken tot het ecoduct. Het scherm wordt niet doorgetrokken tot aan het Zandheuvelviaduct.	Nee
38	104	De busbaan zal uit het zicht worden gehouden voor de migrerende dieren binnen het Goois Natuur Reservaat. Om die reden zal de busbaan ook een hoge afscheiding behoeven ter plaatse van de flyover en het tracé langs de A27. De barrière zal hier uit gesloten panelen bestaan om licht, geluld en beweging op de busbaan af te schermen van het natuurgebied. Realisatie van deze schermen zoals beschreven In toelichting ARO in het project borgen, anders opnieuw laten beoordelen door ARO.	Het gestelde in de toelichting aan de Ruimtelijke Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO), zie bijlage 2 bij de Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning (bijlage 12 bij het PIP) is niet juist wat betreft de hoge afscheiding ter plaatse van het tracé langs de A27. Een dergelijke hoge afscheiding is alleen voorzien in de binnenbocht en de buitenbocht van de fly-over, maar niet op het tracé langs de A27. Het Provinciaal Inpassingsplan voor HOV in het Gooi is tijdens de ARO-vergadering op 3 maart 2015 behandeld. Naast een aantal opmerkingen over de verbeelding van de inpassing van het plan heeft de ARO tijdens deze vergadering geconcludeerd dat het project weliswaar forse landschappelijke impact heeft op het gebied ten oosten van Hilversum, maar dat de bundeling van infrastructuur waarschijnlijk de enige juiste oplossing is om zowel de verlegde Weg over Anna's Hoeve als de HOV door het gebied aan te leggen. Naar aanleiding van het advies van de ARO zijn afbeeldingen toegevoegd in de bijlage 'Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning HOV-baan 't Gooi' en in het PIP (hoofdstuk 2). Daarbij is per ongeluk een oude afbeelding opgenomen (van het 4 m hoge scherm). Een en ander zal in het PIP worden aangepast. Omdat de ARO geen bezwaar heeft tegen het voorgestelde tracé van de HOV bleek een nieuwe behandeling in de ARO niet nodig.	Nee
38	105	In tabel 1 wordt aangegeven dat 25 laanbomen met stamdiameters tussen 80 en 100 cm zullen worden gekapt. Deze bomen zijn beeldbepalend en stammen uit de periode van landgoedaanleg (19e eeuw). Behoud van deze bomen nastreven. Indien kappen echt niet kan worden voorkomen, dan compenseren.	In tabel 1 in het bomeninventarisatierapport is aangegeven dat 4 laanstructuren (rijen) bomen dienen te worden gekapt ten behhoeve van het project. Van deze rijen zijn er 3 met bomen met een stamdiameter van 80-100 cm,. In totaal gaat het om ca. 30 bomen: ca. 15 in de dubbele rij ten zuiden van het ecoduct, 16 in de westelijke rij langs het spoor (bosvak 40) en 9 in de oostelijke rij langs het spoor (bosvak 40 en 39). Of al deze bomen daardwerkelijk worden gekapt, zal duidelijk worden in de realisatiefase van het project.	Nee
38	106	In tabel 1 wordt aangegeven dat er geen bomen in de dubbele beukelaan ten zuiden van het ecoduct zullen worden gekapt. Behoud van deze historische laan is van groot belang voor behoud van het landgoedkarakter op Monnikenberg. De beukenlaan ligt gedeeltelijk binnen de projetgrens van het PIP. De projectgrens Iets naar het noorden opschuiven zodat de bomenlaan erbuiten blijft.	In tabel 1 in het bomeninventarisatierapport is aangegeven dat de dubbele rij bomen ten zuiden van het ecoduct uit ca.100 bomen bestaat en dat ca. 15 van deze bomen binnen de PIP-grens zijn gelegen. Dit betreft de bomen in het meest westelijke deel van de rij bomen (gelegen in bosvak 42, zie de overzichtskaart in bijlage 1 bij het bomeninventarisatierapport). De overige ca. 85 bomen bevinden zich buiten de PIP-grens. Welke bomen moeten worden gekapt, zal duidelijk worden in de realisatiefase van het project. De PIP-grens verder opschuiven naar het noorden, zoals indiener voorstelt, is niet mogelijk. De gronden ter plaatse zijn nodig ten behoeve van de realisatie van het ecoduct.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
38	107	Mogelijk kan 25% van de compensatie (60 are) plaatsvinden waar nu nog de provinciale 'Weg Over Anna's Hoeve' gesitueerd Is. Dit dient nog afgestemd te worden. Indien de weg gedeeltelijk blijft liggen is dit niet mogelijk. Voorgesteld wordt de weg geheel te verwijderen zie ook 1.7 en 1.15	Zoals ook blijkt uit de Ecologische effectbeoordeling (bijlage 5 bij het PIP) en het compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi blijkt, krijgen de vrijkomende gronden van de huidige WoAH de bestemming natuur. Herplant van te vellen laanstructuren (rijen) bomen zou kunnen plaatsvinden in Monnikenberg of Anna's Hoeve.	Nee
38	108	Voor zo'n 1190 are dient compensatie gevonden te worden buiten de projectgrenzen. Daarvoor is het wenselijk dat vanuit het HOV project een herplantvoorstel wordt gedaan. Hierbij wordt ook de mogelijkheid van compensatie gezocht aan de hand van extra groene kwaliteit voor de Inpassing van de HOV in het landschap (Inpassingsplan). Graag afstemming met GNR over de mogelijke extra groene kwaliteit. Onderzoeken of dit kan worden benut voor groene inpassing van maatregelen uit bijlage 4 en 5 van de zienswijze. Zie ook 1.29.	In het compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi (bijlage 16 bij het PIP), is onder meer de bomencompensatie nader uitgewerkt. In dit plan is aangegeven hoeveel bomen (maximaal) worden gekapt, welke bomen dit zijn, hoeveel bomen zullen worden herplant en waar dit zal gebeuren (binnen resp. buiten het project). Binnen het project kan herplant plaatsvinden op het ecoduct en ter plaatse van de Weg over Anna's Hoeve. Daar waar herplant binnen het projectgebied niet mogelijk is, zal herplant plaatsvinden buiten het projectgebied. Er wordt gezocht naar een herplantlocatie in de nabijheid van het plangebied, maar mocht dit onverhoopt niets opleveren, dan kan worden uitgeweken naar een of meer andere locaties in de provincie Noord-Holland, bijvoorbeeld Park21 in de gemeente Haarlemmermeer. Bij het kappen van bomen voor het HOV project moet worden voldaan aan zowel de Boswet (die vanaf 1 januari 2017 opgaat in de Wet natuurbescherming) als de APV. Financiële compensatie maakt deel uit van het compensatieplan; het plan is voorgelegd aan GNR.	Nee
38	109	NNN natuurcompensatie met een saldo van 0,12 ha vergroting De oppervlaktes baseren op een nog op te stellen compensatieplan en compensatieovereenkomst conform de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland Zie 4.15.	Het is juist dat we ten behoeve van het ontwerp inpassingsplan nog geen compensatieplan hadden. Echter, inmiddels hebben we dat plan op laten stellen. Het wordt als bijlage opgenomen in het inpassingsplan.	Nee
39	1	De zorgen van de Zusters zien - kort samengevat - op het feit dat het huidige plan onvoldoende waarborgen kent die garanderen dat de Zusters en hun gasten de effecten van dit plan niet zullen "horen, zien en ruiken". De grootste bezwaren die de Zusters hebben tegen het PIP zien op het ontbreken van waarborgen ten aanzien van het natuurbehoud en het behoud van de huidige (rustige) leefomgeving.	De negatieve effecten van de vrije busbaan op de aspecten ecologie, geluid en zichtbaarheid worden gemitigeerd. In de richting van Monnikenberg wordt in dat kader o.a. een scherm van 4 m hoog aangelegd ten oosten van de natuurbrug. Daarmee worden de effecten richting het klooster volledig gemitigeerd.	Nee
39	2	Zo is het de Zusters onduidelijk of de afschermende wallen dan wel schermen zoals deze in de bijlagen bij het PIP zijn opgenomen ook daadwerkelijk zullen worden geplaatst. In een bijlage wordt gesproken over een afscheiding die dient als ecologische barrière die licht, geluid en beweging van de HOV-baan afschermt van het natuurgebied. Deze afscheiding zou een 4 meter hoge afscherming zijn die bestaat uit gesloten panelen. In de toelichting is opgenomen dat grondwallen, schermen of een combinaties hiervan, kunnen worden gerealiseerd, overeenkomstig de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve.	Ter mitigatie van de HOV-busbaan worden op de fly-over, ten oosten van de natuurbrug, 4 meter hoge schermen geplaatst. Die nemen de effecten van geluid, licht en beweging weg. Deze schermen maken onderdeel uit van de scope en kostenraming van het project HOV in 't Gooi. De overige mitigerende maatregelen (m.n. grondwallen) zijn ten behoeve van de bestaande infrastructuur en vallen niet onder de scope van het project HOV in 't Gooi.	Nee
39	3	financiering van deze afschermende voorzieningen nog nadere afspraken dienen te worden gemaakt. De Zusters achten een dergelijke afscheiding echter van groot belang voor het behoud van de natuur en het behoud van een rustige leefomgeving voor de Zusters en hun gasten. De Zusters lezen het plan zo, dat ook de Provincie deze schermen gewenst acht en zij zien dan ook niet in waarom deze niet als onvoorwaardelijk vereiste in het plan worden opgenomen.	zie 39.2.	Nee
39	4	Daarnaast wordt ook gesproken over grondwallen, die echter in omvang en uitwerking aanzienlijk afwijken van de eerder omschreven schermen. Het is de Zusters niet duidelijk welke uitvoering de Provincie voor ogen heeft en wat de voor- en nadelen zijn van de keuze tussen deze opties en in welke mate de huidige inrichting daarmee verloren gaat.	Leidend is de totaalkaart van de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl). De afschermende voorzieningen die zijn opgenomen op deze kaart, maken onderdeel uit van het project HOV in 't Gooi. Grondwallen behoren niet tot de scope van het project.	Nee
39	5	Kennelijk is het de bedoeling dat ook delen van het landgoed Monnikenberg worden gebruikt voor de HOV en de bijkomende voorzieningen. De Zusters hebben destijds dit deel van het landgoed overgedragen aan GNR om het landgoed en de natuur te behouden. Met een ander gebruik van het landgoed dan ten behoeve van de natuur, zijn de Zusters dan ook niet akkoord.	Met GNR is het ontwerp beschouwd op basis van de principes ´niet horen, niet zien, niet ruiken´. Het ontwerp voldoet aan deze principes en sluit daarmee aan op eerder gemaakte afspraken. Overleg met de Zusters loopt nog.	Nee
39	6	Aan de zuidzijde van het ecoduct bevindt zich een monumentale bomenlaan. Weliswaar staat in de bomeninventarisatie dat deze bomen niet zullen worden gekapt, echter wij vragen u dit vast te leggen in het besluit dan wel de plangrens zodanig op te schuiven dat de bomen buiten het plangebied vallen.	In tabel 1 in het bomeninventarisatierapport is aangegeven dat de dubbele rij bomen ten zuiden van het ecoduct uit ca.100 bomen bestaat en dat ca. 15 van deze bomen binnen de PIP-grens zijn gelegen. Dit betreft de bomen in het meest westelijke deel van de rij bomen (gelegen in bosvak 42, zie de overzichtskaart in bijlage 1 bij het bomeninventarisatierapport). De overige ca. 85 bomen bevinden zich buiten de PIP-grens. Welke bomen moeten worden gekapt, zal duidelijk worden in de realisatiefase van het project. De PIP-grens verder opschuiven naar het noorden, zoals indiener voorstelt, is niet mogelijk. De gronden ter plaatse zijn nodig ten behoeve van de realisatie van het ecoduct.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
39	7	Verder maken de Zusters zich zorgen over het natuurbehoud en de waarborgen die het PIP hiervoor biedt. Hierbij merken de Zusters op dat in het plan weliswaar is voorzien in faunatunnels, maar deze voorzien niet in een onderdoorgang onder de bestaande spoorlijn. Om te kunnen waarborgen dat de dieren inderdaad veilig tussen Monnikenberg en Anna's Hoeve kunnen bewegen zal ook een onderdoorgang onder deze spoorlijn moeten worden aangebracht. Dit sluit ook aan bij het door u zelf voorgestane plan om de natuur te versterken.	U heeft gelijk dat de faunatunnels ook onder het spoor door moeten worden gerealiseerd. Dit zal worden verduidelijkt in de rapportage.	Nee
39	8	Tot slot moet worden vastgelegd dat zowel fietsers als voetgangers geen gebruik zullen kunnen maken van het ecoduct zodat de rust en de natuur op het landgoed Monnikenberg niet in het gedrang zullen komen en dat ook voor het overige van de zijde van het landgoed waar de HOV zou moeten worden gesitueerd geen (al dan niet feitelijke) toegangen tot het landgoed worden gerealiseerd.	Ter plaatse van het ecoduct gelden de bestemming Natuur en de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie'. Binnen de bestemming Natuur is extensief dagrecreatief medegebruik toegestaan, zij het daar voor het aanbrengen van verharding een omgevingsvergunning nodig is (art. 3.3.1 onder a). Een PIP regelt het toegestane gebruik en kan niet regelen of ergens wel of geen toegangen worden toegestaan. Wij merken echter wel op de de inrichting van het gebied zodanig wordt dat gebruik van het ecoduct voor fietsers en voetgangers niet mogelijk wordt gemaakt.	Nee
40	1	Hoewel ondergetekende grote twijfels heeft over nut en noodzaak van de HOV buslijn wil ik hiertegen geen bezwaar maken. Wel maak ik bezwaar tegen een deel van het voorkeurstraject. In het verlengde van mijn bezwaren tegen een deel van de HOV route maak ik ook bezwaar tegen het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. In 2014 is er een inrichtingsvisie geschreven voor Anna's Hoeve, het verleggen van de weg over Anna's Hoeve was onderdeel van de visie. In de visie is een vergelijking gemaakt tussen het laten liggen van de weg en de weg verleggen zoals opgenomen in het PIP. Uit de vergelijking volgde dat het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve beter scoorde dan het laten van de weg op haar huidige locatie. Begin 2015 heeft de gemeenteraad van Hilversum besloten de weg over Anna's Hoeve te verleggen.	Nee
40	2	Hoofdstuk 1. De provinciale keuze van het HOV tracé In het kader van het kiezen van een verantwoorde HOV route heeft de provincie enkele varianten laten uitwerken. Men was er zich dus van bewust dat dit om diverse redenen noodzakelijk is. Van groot belang was dat de route o.a. zo min mogelijk schade zal aanbrengen aan de bestaande waardevolle natuur. Een belangrijke andere wens is dat het toekomstige nieuwe ziekenhuis/zorgpark beter bereikbaar wordt door een snelle, directe busverbinding. Eén variant gaf aan dat de HOV bus vanuit Huizen over de A27 moet doorrijden tot aan de Soestdijkerstraatweg. Op die manier kon de al bestaande menselijke infrastructuur hier optimaal benut en gebundeld worden met nieuwe ontwikkelingen, de HOV busbaan. Via een aan te leggen afrit vanaf de A27 en vandaar naar het Arenapark en station Hilversum. Opvallend voor deze route was dat de plannenmakers dus ook duidelijk rekening hebben willen houden met de EHS (NNN) kerngebieden Anna's Hoeve en Monnikenberg. De Groene Schakel zou met die variant zo optimaal mogelijk kunnen functioneren! Uiteindelijk viel de genoemde variant af vanwege te verwachten files en te lange reistijd via het Arenapark. Door deze wijziging is het aannemelijk te veronderstellen dat bestuurders een andere bundeling van menselijke infrastructuur als mogelijkheid opperden: langs de spoorlijn naar Hilversum. Hierdoor bleef uiteindelijk de huidige geplande route over als voorkeurstracé.	Door de uitvoering van het ecoduct te combineren met de aanleg van de busbaan en de verlegde weg over Anna's Hoeve wordt de ruimtelijke inpassing geoptimaliseerd. Alle infra wordt onder het ecoduct geleid. Dit heeft een positieve invloed op de ecologische verbinding "De Groene Schakel". Het huidige voorkeurstrace leidt daarmee niet alleen tot de snelste verbinding naar het station Hilversum maar draagt ook bij aan een goed werkende ecologische verbinding "De Groene Schakel".	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
40	3	In 2013 was op een bepaald moment aan de orde wat het voorkeurstracé voor de HOV buslijn zou worden in deelproject 5, te weten natuurgebied Anna's Hoeve en natuurgebied landgoed Monnikenberg. De belangrijke kernen van het EHS gebied. Leden van de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve (VBAH) en ondergetekende zijn toen erg geschrokken welke impact dit tracé op de beide natuurgebieden zal hebben. De aanleg zal betekenen dat er grote stukken van die gebieden versteend worden en niet meer als natuur en recreatiegebied beschikbaar blijven. Ook worden door de aanleg van het voorkeurstracé de twee aanwezige faunapassages onder de A27 bij het spoorviaduct en bij viaduct Zandheuvel vrijwel onbruikbaar voor de fauna. Dat zijn de enige oost-west verbindingen in een groot deel van de A27. De belangrijkste reden die vanuit het HOV project werd aangevoerd voor juist die route werd benoemd als bundeling van menselijke infrastructuur met de al aanwezige spoorlijn. In het kader van de EHS regels zou dat de goede aanpak zijn. Deze argumenten werden juist eerder zo belangrijk gevonden bij de Zuidboogvariant van de provincie door gebruik te maken van de route over de A27 tot aan de Soestdijkerstraatweg! Indien het voorgestelde voorkeurstracé door zou gaan betekent dat voor de EHS- kerngebieden Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg een groot aantal (onomkeerbare) problemen en verslechteringen. De (onomkeerbare) nadelen van het HOV voorkeurstracé in de kerngebieden zijn, o.a.: - Er vindt een grote verstening plaats door de aanleg van een twee kilometer lange tweebaansweg voor de bus in Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg. Met de aanleg van de HOV wordt een oppervlakte aan natuur van circa 5-6 ha vernietigd. - Er vindt een grote verstoring plaats door licht, geluid en luchtverontreiniging van de bussen. Als gevolg hiervan zullen veel zoogdieren en broedvogels verdwijnen uit de omgeving van de busbaan. De invloed van verkeer op vogels reikt voor veel soorten tot honderden meters vanaf een weg, zoals de busbaan. - De natuur en het landschap in Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg J448worden voor altijd op een zeer zware manier beschadigd. Dit kan niet zonder overtredingen van de flora en faunawet (waarvoor ontheffingen moeten worden aangevraagd). - De mogelijkheden om De Groene Schakel zo optimaal mogelijk te benutten worden door de aanleg van de HOV busbaan bij voorbaat al verkleind. - Voor de aanleg van de HOV busbaan moeten 1200 bomen worden omgezaagd. Dit zijn grotendeels zeer oude bomen met een grote financiële en intrinsieke waarde. Zie ook verderop bij tabel 1.	Onderstaand gaan we in op de door u aangedragen punten uit de zienswijze: - Ten aanzien van het verstenen van het landschap merken we op dat areaal compensatie plaatsvindt. Het oppervlak NNN wat aangetast wordt, wordt geheel gecompenseerd. Zowel binnen Anna's Hoeve als bij Crailo. - Met dit plan is bewust gekozen voor bundeling van infrastructuur langs het bestaande spoor. Met het verdwijnen van de huidige WOAH ontstaat er meer ruimte voor natuur. In het mitigatieplan (bijlage 5 bij het inpassingsplan) zijn de te nemen mitigerende maatregelen uitgebreid beschreven. - Ontheffingen van de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Deze moeten zijn verkregen voordat de ingrepen met een negatief effect aanvangen. - Door de aanleg van de HOV (busbaan) wordt de WOAH opgeheven waardoor een belangrijke barriere wordt weggenomen. Samen met de bundeling van infrastructuur werkt dit positief voor de werking van de Groene Schakel. - De aantasting van het bosareaal wordt gecompenseerd. Hiervoor is inmiddels een compensatieplan opgesteld. Dit wordt als bijlage aan het inpassingsplan toegevoegd.	Nee
40	4	HOV-reizigers die naar het ziekenhuis/zorgpark willen moeten uitstappen bij de halte Van Linschotenlaan. Vandaar moet gelopen worden naar de nieuwe ingang Van het ziekenhuis/zorgpark. het is namelijk onbekend/onduidelijk of er eventueel overgestapt kan worden in een andere bus die wel langs het ziekenhuis/zorgpark komt. bij overstappen moet rekening gehouden worden met een wachttijd op de volgende bus.	In het PIP wordt een afslag richting het zorgpark Monnikenberg mogelijk gemaakt. Hierdoor kunnen in de toekomst bussen ook bij de ingang van het toekomstige ziekenhuis stoppen.	Nee
40	5	[hieronder is de samenvatting van indiener van hs 2 opgenomen, zie voor de complete tekst de zienswijze] Hoofdstuk 2. Tergooiboog als bruikbare oplossing voor alle problemen Conclusies: - Er zijn vele landschappelijke, ecologische, milieutechnische, financiële en maatschappelijke redenen genoemd die pleiten vóór de Tergooiboog. - De vele nadelen van het voorkeurstracé leiden er toe dat grote oppervlakken natuurgebied (5-6 ha verstening) voor altijd verloren gaan. Dat er 24 uur per dag nadelige invloeden zijn voor planten en dieren, dat er een toename is van lucht- en bodemverontreiniging. Er is geen rechtstreekse bus is die voor de deur van het ziekenhuis/zorgpark stopt. De mogelijkheden van De Groene Schakel worden onvoldoende benut. - Houdbare tegenargumenten voor de Tergooiboog zijn er door politici en ambtenaren nooit genoemd en al helemaal niet op papier aangeleverd. - Uit bovenstaande uitleg en vergelijking van het voorkeurstracé met de Tergooiboog kan maar één conclusie getrokken worden. De Tergooiboog is vele malen verstandiger om aan te leggen dan het voorkeurstracé.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Het alternatief Tergooiboog gaat over de Soestdijkerstraat weg en het ziekenhuisterrein. Uit ons onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein, deze route is lastig inpasbaar waardoor meerijden met het verkeer noodzakelijk is. Het huidige voorkeurstrace is goed inpasbaar. NNN wordt volledig gecompenseerd, het project draagt bij aan een verbetering van het NNN. Wij voldoen hiermee aan de PRV. Wat betreft de ecologische inpassing voeren wij veschillende maatregelen uit. Voordat het PIP wordt vastgesteld zullen wij een ontheffing voor de Flora en Faunawet aanvragen. Onze onderzoeken tonen aan dat wij voldoen aan de regelgeving mbt lucht- en bodemverontreiniging. In het PIP wordt een afslag richting het zorgpark Monnikenberg mogelijk Hierdoor kunnen in de toekomst bussen ook bij de ingang van het toekomstige ziekenhuis stoppen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
40	6	[hieronder is de samenvatting van indiener van hs 3 opgenomen, zie voor de complete tekst de zienswijze] Hoofdstuk 3. HOV voorkeurstracé contra Tergooiboog en advies Alterra. Conclusies: - Uit het Alterra-rapport van 17 oktober 2014 blijkt dat er door Alterra op gewezen is dat er een beter alternatief voor de ontwerpvariant voor de HOV is die een verdere verhoging van de functionaliteit van de ecologische verbinding oplevert. - Op de informatieavond voor raadsleden van 9 december 2014 is er door Alterra opnieuw op gewezen dat de Tergooiboog voor Anna's Hoeve veel beter zal zijn. - Op verzoek van ondergetekende heeft Alterra kort en bondig vier zeer belangrijke redenen aangegeven welke de grote ecologische voordelen zijn van de Tergooiboog. En daar gaat het toch allemaal om? De Groene Schakel in de kerngebieden van de EHS moet zo min mogelijk worden aangetast in combinatie met een speciaal aangelegd ecoduct waarvoor veel geld is uitgetrokken!	In het Alterra-rapport van 17 oktober 2014 is geen onderzoek gedaan naar trace varianten voor het HOV. Dit onderzoek had betrekking op de verlegde weg over Anna's Hoeve. In dit onderzoek is geconcludeerd dat het verleggen van de weg over Anna's Hoeve een positieve bijdrage levert aan de ecologie. Het huidige voorkeurstrace van het HOV aan de zuidzijde van het spoor kan ruimtelijk goed ingepast worden. Daarnaast worden er voldoende mitigerende en compenserende maatregelen voor de ecologie uitgevoerd om er voor te zorgen dat de ecologische waarde van het gebied behouden blijft. Door de aanleg van het ecoduct wordt een grote bijdrage geleverd aan de ecologische verbinding "De Groene Schakel".	Nee
40	7	[hieronder is de samenvatting van indiener van hs 4 opgenomen, zie voor de complete tekst de zienswijze] Hoofdstuk 4. Overleg met gemeente en provincie over de Tergooiboog. Conclusies: - Uit de reactie van de gedeputeerde mevrouw Post is duidelijk dat er op 20 ianuari 2014 nog geen definitief besluit was over het voorkeurstracé van de HOV. Voor de uiteindelijke besluitvorming over HOV tracés is dat van cruciaal belang om vast te stellen. - Tijdens alle contacten die vooraf zijn gegaan aan 20-1-2014 met ambtenaren van de gemeente Hilversum en de provincie Noord-Holland, als mede raadsleden en wethouders van alle partijen werd uiteindelijk niets gedaan met het alternatief van de Tergooiboog. Kennelijk was er geen ambtenaar of politicus die het aandurfde een serieus onderzoek naar de Tergooiboog aan te vragen en/of te laten doen. - De overheden van de provincie Noord-Holland en de gemeente Hilversum hebben het voorstel van de VBAH om de mogelijkheden van de Tergooiboog te laten onderzoeken willens en wetens aan de kant geschoven. Kennelijk kwam de Tergooiboog hen niet goed uit terwijl de zeer vele voordelen er niet om liegen. Feitelijke tegenargumenten zijn nooit op tafel gekomen.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Het alternatief Tergooiboog gaat over de Soestdijkerstraat weg en het ziekenhuisterrein. Uit ons onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein, deze route is lastig inpasbaar waardoor meerijden met het verkeer noodzakelijk is. Het huidige voorkeurstrace is goed inpasbaar.	Nee
40	8	[hieronder is de samenvatting van indiener van hs 5 opgenomen, zie voor de complete tekst de zienswijze] Hoofdstuk 5. Gemeente Hilversum en de verlegging Weg over Anna's Hoeve. Conclusies: - Duidelijk is dat er zeer veel vraagtekens te stellen zijn bij een rapport dat als fundament, hoeksteen van alle verdere keuzes wordt beschouwd. - Tegen alle afspraken in is hierover niet met de bevolking gesproken. Het rapport is niet op tijd beschikbaar gesteld. De burgers werden buitenspel gezet. - Er is geen draagvlak voor de uitwerking van de voorstellen van Alterra. - Op mijn analyse is van geen enkele partij of organisatie een reactie gekomen. Kennelijk was het opstellen van een onderbouwd antwoord niet mogelijk en/of speelden andere belangen een grote rol om niet te reageren? - De politiek heeft duidelijk vastgesteld dat er geen verschil is met de aanleg van 1 of 2 ecoducten. Het goed functioneren is het belangrijkste voor iedereen.	Bewoners en belanghebbenden zijn middels drie consultatieronden betrokken geweest bij de totstandkoming van de inrichtingsvisie. Tijdens de eerste consultatiebijeenkomst op 13 mei 2014 hebben de deelnemers hun aandachtspunten en suggesties voor Anna's Hoeve gegeven. Tijdens de tweede consultatiebijeenkomst op 11 juni 2014 is de concept inrichtingsvisie gepresenteerd en zijn de bewoners en belanghebbenden uitgenodigd te reageren op de concept visie. De derde consultatiebijeenkomst vond plaats op 11 september 2014. De inrichtingsvisie is voorgelegd aan de betrokken gemeenteraden (Hilversum, Laren en Eemnes) en het algemeen bestuur van het GNR. In alle gevallen is de inrichtingsvisie behandeld en is gekozen voor de variant met het verleggen van de weg over Anna's Hoeve.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
40	9	Hoofdstuk 6. Standpunt Eemnes, Laren, GNR en Hilversum voor Variant 2 Aan te nemen is dat de wethouder van Hilversum in de Stuurgroep gepleit heeft om de Weg over Anna's Hoeve te verleggen, anders komt er niet zo'n voorstel voor Variant 2. In zijn poging de Hilversumse gemeenteraad mee te krijgen kreeg hij daarvoor steun van Eemnes, Laren, de provincie en het bestuur van het GNR. Voor zover mij bekend werd de volgende motivatie aangedragen: Eemnes Deze gemeente is voorvariant 2. Alterra stelde namelijk dat bij Variant 1 de Goyergracht-Zuid voor auto's afgesloten moet worden. Daar wonen Eemnessers die dan een probleem hebben. Mijn reactie: Tijdens een informatieavond voor raadsleden op 9 december 2014 heeft de heer Wijnand Bouw (opsteller van de Inrichtingsvisie) gemeld dat als de bewoners dat willen de Goyergracht-Zuid gewoon toegankelijk kan blijven, het gaat hier alleen om bestemmingsverkeer. Dat is slechts een "klein minnetje". Met deze opmerking is het door Eemnes gehanteerde argument voor Variant 2 niet meer van belang. Laren Laren is voor Variant 2 en noemt hiervoor drie argumenten: Vanuit ecologisch belang, het functioneren van de Groene Schakel. Het ontwerp van het kruispunt onder viaduct A27/ Weg over Anna's Hoeve/Zandheuvelweg wordt minder complex als de weg wordt omgeleid. Het verkeer van een mogelijk te bouwen crematorium ten oosten van de A27 heeft zo geen last van de geplande HOV-banen. Mijn reactie: Het ecologisch belang heeft direct betrekking op de natuur in Anna's Hoeve. Dat lijkt dus oké. Echter, de verlegde weg bij Variant 2 moet wel met 500 meter dwars door het hele EHS gebied waarmee een relatief rustig gebied van 10 ha aan de oostkant van de A27 in zijn totale lengte in tweeën wordt gesplitst. Aansluitend wordt een tientallen meters brede en bijna 1500 meter lange bosstrook met de grond gelijk gemaakt die langs de spoorlijn richting Hilversum is gepland. Dat alles kan nooit de bedoeling zijn van ontsnippering wat juist de het hoofdoel is van De Groene Schakel. De twee andere Larense argumenten hebben helemaal niets te maken met de Groene Schakel waar het hier om gaat. Laren hoopt handig gebruik te maken van de aanleg van Variant 2 waarbij het mogelijke crematorium een mooie aansluiting krijgt op de wegen richting Hilversum en Baarn. Overigens komt een eventueel crematorium in het EHS gebied te liggen. De gemeente gaat er dus alvast vanuit dat dit wel goed komt met wat natuurcompensatie hier en daar. De argumenten die Laren aanvoert zijn weinig steekhoudend en niet in het belang van de natuur, De Groene Schakel. Hilversum De gemeente Hilversum heeft gaandeweg het proces bedacht dat de verlegging van de weg kennelijk niet alleen beter voor de natuur zou zijn maar (vooral) ook voor de financiële inkomsten van de gemeente. Die gedachte kwam eind 2014 in de openbaarheid. Met de verlegging wordt de huidige Weg over Anna's Hoeve voorbij de sportvelden afgesloten en daardoor komt op dat deel minder verkeer. Voordeel voor de gemeente is dan dat daarmee de grond en de nog te bouwen woningen langs die weg een stuk meer waard zullen worden ... Nadeel was wel dat voor de wegverlegging een stuk bouwgrond nodig is en dat de toekomstige woningen daarlangs minder op gaan brengen. De oplossing hiervoor werd gevonden door dit nadeel door de provincie te laten betalen. Genoemd werd een bedrag van 2,3 miljoen. Op een bepaald moment had de HOV Stuurgroep besloten en gekozen voor Variant 2, zo meldde de wethouder. Vervolgens gaf de wethouder aan dat hij "de Stuurgroep niet voor de voeten wilde lopen en niet in onmin wil raken met de provincie". Zijn standpunt was daarmee duidelijk, Variant 2. Met deze handelwijze legde de wethouder de verantwoordelijkheid gemakshalve bij de Stuurgroep neer. Bovendien noemde de wethouder daarbij nadrukkelijk dat zowel Eemnes, als Laren en het GNR voorstanders zijn van Variant 2.	De opmerking betreft niet het PIP, maar de besluitvorming door de betrokken gemeenten. De raden van de betreffende gemeenten hebben allen ingestemd met de inrichtingsvisie Annas Hoeve en daarmee de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve. Interpretaties over de beweegredenen hiertoe betreffen niet het PIP.	Nee
40	10	Deze insteek om een weg te verleggen die een zeer grote inbreuk op het landschap en de natuur maakt is nooit (!) het uitgangspunt geweest van welk openbaar rapport dan ook. De wethouder wil de Stuurgroep, inclusief de provincie niet voor de voeten lopen zoals hij zei. Over de grote nadelen voor de bewoners sprak hij niet.	De keuze om de weg over Anna's Hoeve te verleggen is gemaakt door de gemeenteraden van Hilversum en Laren en niet vanuit het project. De raden van de betreffende gemeenten hebben allen ingestemd met de inrichtingsvisie Anna's Hoeve en daarmee de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
40	11	Door de wegverlegging ontstaan er allerlei grote problemen voor de huidige bewoners die met name langs de Anthony Fokkerweg wonen. De geluidsoverlast zal zeker flink toenemen. Zware vrachtauto's /bussen kunnen gemakkelijk overlast in de flats geven door het trillen van de grond. De gevolgen voor de toename van luchtvervuiling zullen groot zijn. Opvallend is dat er door de overheid voor dit traject geen echte nulmetingen zijn gedaan om de toename van geluid en luchtvervuiling goed te kunnen monitoren. Dit is een gebrek aan goede voorbereiding. Hierdoor zijn toekomstige metingen niet vergelijkbaar met de nulsituatie. Er is hier dus niet de juiste procedure gevolgd.	Wij hebben de onderzoeken uitgevoerd volgens de hiervoor geldende wetten en richtlijnen. Voor geluid betreft dit de Wet geluidhinder en het meet- en rekenvoorschrift geluid. De wet geluidhinder gaat in alle situaties, bestaande en nieuwe situatie, uit van berekeningen en geen metingen. Voor de Weg over Anna's Hoeve geldt dat er sprake is van de aanleg van een nieuwe weg. Dit betekent dat alle geluidtoename veroorzaakt wordt door de nieuwe weg. Hierbij hebben we de procedure voor aanleg nieuwe weg uit de Wet geluidhinder gevolgd. Omdat de weg er nu niet is, heeft het berekenen van de huidige situatie (nulmeting) geen zin. Toetsing heeft plaatsgevonden aan de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare grenswaarde. Wat betreft de genoemde trillingshinder: Dit is alleen relevant indien er sprake is van drempels en voegovergangen. In de Weg over de Anna's Hoeve komen geen drempels en voegovergangen ter hoogte van de Anthony Fokkerweg. Het wegdek zal hier bestaan uit stil asfalt waardoor er geen trillingen zullen optreden. Voor wat betreft de luchtverontreiniging hebben wij hiervoor onderzoek uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. De bus- en autoroute zijn in het model opgenomen en toetsing aan de normen heeft plaatsgevonden. Het onderzoek toont aan dat voldaan wordt aan de geldende normen.	Nee
40	12	Variant 2 heeft zeer ingrijpende gevolgen voor de bezoekers van het Speelveld dat langs de Anthony Fokkerweg aanwezig is. (Zie daarvoor bij Hoofdstuk 7. Speelveld A. Fokkerweg).	Bij de uitwerking en inrichting van de verlegde weg over Anna's Hoeve wordt rekening gehouden met de speelstrook. Tussen de verlegde weg over Anna's Hoeve en de speelstrook wordt een zichtscherm geplaatst.	Nee
40	13	Variant 2 (VWoAH) heeft als gevolg dat het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve minder makkelijk en minder veilig te bereiken wordt voor de aanwonende buurtbewoners.	Het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve is na aanleg van de VWoAH vanuit de aanliggende woonwijk via twee routes te bereiken. De nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve kan worden overgestoken: bij de Minckelerstraat en bij de Liebergenweg. Zie ook de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad d.d. december 2015, www.hovgooi.nl). Met deze twee toegangen wordt naar ons oordeel een voldoende en verkeersveilige toegang naar het natuurgebied Anna's Hoeve gerealiseerd.	Nee
40	14	Het is onvoorstelbaar dat de gemeente nooit voorafgaande aan de besluitvorming voor Variant 2 (VWoAH) met de bewoners aan tafel heeft gezeten om te overleggen. De gemeente zegt steeds draagvlak bij de bevolking te zoeken en nodig te hebben. In de praktijk gaat de gemeente hier echter gewoon aan voorbij.	De keuze om de weg over Anna's Hoeve te verleggen is gemaakt door de gemeenteraden van Hilversum en Laren en niet vanuit het project. De raden van de betreffende gemeenten hebben allen ingestemd met de inrichtingsvisie Anna's Hoeve en daarmee de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve. Voor het opstellen van de inrichtingsvisie zijn medio 2014 drie consultatieavonden georganiseerd voor bewoners en belanghebbenden,	Nee
40	15	TIP: De gemeente Hilversum kan het deel van de Minckelersstraat (onderdeel van de Weg over Anna's Hoeve) wat tussen de nieuwe woonwijk loopt veel leefbaarder maken. Leg hier aan beide zijden van de weg een brede strook met bomen en struiken aan. Daarachter de nieuwe woningen. De groenstrook zal een deel van de luchtvervuiling opvangen en het verkeersgeluid temperen. Vooral in de zomer als er blad aan de bomen en struiken zit. Voor de nieuwe duurzame wijk levert dat een mooie entree op.	De specifieke inrichting van het plan Anna's Hoeve is onderdeel van het gemeentelijk bestemmingsplan Anna's Hoeve. Wij hebben hier geen bevoegdheden. We zullen de tip doorgeven aan de gemeente.	Nee
40	16	Goois Natuurreservaat Het GNR heeft met besluitvorming gewacht tot eerst de gemeenten een standpunt hadden ingenomen. Daarna gaf het GNR bestuur aan voorstander te zijn van Variant 2. Mijn reactie: Niet verwonderlijk dat het GNR het zelfde standpunt heeft als de genoemde gemeenten. In het GNR bestuur zitten immers dezelfde bestuurders als in de gemeenten. Vanuit de GNR statuten mag je verwachten dat er geen grote stukken natuur worden ingeruild voor verstening. En ook niet dat hierdoor grote delen van een gebeid voor het publiek worden afgesloten als de motieven daarvoor te vaag of zelfs verkeerd zijn. Dat geldt zowel voor natuurgebied Anna's Hoeve als voor landgoed Monnikenberg.	De vraag gaat over besluitvorming door het GNR en heeft daarmee geen betrekking op het PIP.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
40	17	Hoofdstuk 7. Speelveld Anthony Fokkerweg. Een niet verwaarloosbaar onderdeel bij het kiezen voor Variant 2 is het vrij nieuwe, grote Speelveld aan de Anthony Fokkerweg in Hilversum. Deze Speelstrook is na jarenlang gedoe eindelijk aangelegd. Er wordt zeer veel gebruik van gemaakt door jong en oud. Maar wat gebeurt er bij uitvoering van variant 2? Dan komt de drukke Weg over Anna's Hoeve direct naast de Speelstrook te lopen. Slechts gescheiden door een hekwerk. Dat is te gek voor woorden! Door burgers is er diverse malen op gewezen dat een nieuwe weg pal naast de goed bezochte Speelstrook een zeer slecht plan is en niet acceptabel. Omgekeerd: Zou geen raadslid het in zijn of haar hoofd halen een nieuwe Speelstrook langs een drukke weg te gaan leggen. Bij die gedachte hoor je al het geluid van het autoverkeer, je ziet ze voorbij snellen, je voelt het gevaar voor de kinderen en ruikt de stank van de uitlaatgassen. Om over het vele fijnstof wat wordt ingeademd maar te zwijgen? Niet voor niets is er steeds meer aandacht voor de ongezonde lucht die er rondom verkeerswegen hangt. De vervuilde lucht veroorzaakt ernstige ziektes als longaandoeningen, kanker en hart- en vaatziekten. De kleinste deeltjes ultrafijnstof en roet dringen door in de longen en kunnen in de bloedsomloop komen. Kortdurende blootstelling aan fijnstof, roet en zwaveloxiden leidt al tot acute klachten. Chronische blootstelling zorgt voor blijvende gezondheidsklachten. Vroegtijdige sterfte van mensen is hetgevolg. Overheden zeggen gemakkelijk: "We hebben de luchtkwaliteit berekend, dat is ook hier het geval bij de Speelstrook waar de weg langs moet komen. Opvallend is dat er geen veldmeting is gedaan van de huidige luchtkwaliteit. Er ontbreekt dus een nulmeting. Op die manier kun je later geen enkele vergelijking maken en de gevolgen goed monitoren.	We hebben het onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. Het uitvoeren van een dergelijke nulmeting is niet wettelijk verplicht. Voor uitvoering van een luchtkwaliteit onderzoek wordt gebruik gemaakt van hiervoor wettelijk vastgestelde modellen. Dat is in dit geval ook gebeurd.Aanvullend hebben we wel onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit op de speelstrook. Uit dit onderzoek is gebleken dat er geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen plaatsvindt. Het rapport is hierop aangepast. Tussen de verlegde Weg over Anna's Hoeve en de speelstrook is een zichtscherm gepland. Wij hebben besloten van dit zichtscherm een geluidsscherm te maken. Op deze wijze wordt de geluidsbelasting op de speelstrook aanzienlijk lager. Ook voor de woningen aan de Anthony Fokkerweg onstaat hierdoor een lagere geluidsbelasting.	Ja, van het zichtscherm is een geluidsscherm gemaakt.
40	18	Samenvattende conclusies t.a.v. de HOV 1. In 2013 is door de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve de zogenaamde Tergooiboog voorgelegd aan abtenaren en politici van de gemeente Hilversum en de provincie Noord-Holland. 2. Alterra heeft er tot driemaal toe op gewezen dat er een beter alternatief voor de geplande HOV route is dan langs de spoorlijn. Dat was op 17-10-2014 in hun rapportage, op 9-12-2014 op een bijeenkomst voor raadsleden en zeer gemotiveerd in een mailbericht van april 2015. 3. Uit de in de zienswijze genoemde informatie wordt duidelijk dat de Tergooiboog met afstand een beter oplossing is dan het voorgetelde tracé. 4. Het is onduidelijk waarom de gemeente en/of de provincie of de Stuurgroep de Tergooiboog niet heeft willen onderzoeken op bruikbaarheid en de vele voordelen. Schriftelijke bezwaren zijn nooit ontvangen. 5. Een van de uitgangspunten van het HOV project is dat er voldoende draagvlak moet zijn vanuit de samenleving. De praktijk laat zien dat die er alleen onder een aantal politici is. In ieder geval niet bij de bevolking, de direct betrokkenen. 6. Het heeft er daardoor alle schijn van dat de Tergooiboog buiten beeld moest blijven vanwege andere, niet bekend gemaakte, belangen. Met deze stellingname voldoet het HOV project niet aan haar eigen procedure en voorwaarden. Om alle hierboven genoemde redenen maak ik bezwaar tegen de keuze voor het geplande HOV tracé en vraag alsnog onderzoek te doen naar de Tergooiboog. Uiteraard moet dat gebeuren door een onafhankelijk onderzoeksbureau.	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Het alternatief Tergooiboog gaat over de Soestdijkerstraat weg en het ziekenhuisterrein. Uit ons onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein, deze route is lastig inpasbaar waardoor meerijden met het verkeer noodzakelijk is. Het huidige voorkeurstrace is goed inpasbaar. In het PIP wordt een afslag richting het zorgpark Monnikenberg mogelijk gemaakt. Hierdoor kunnen in de toekomst bussen ook bij de ingang van het toekomstige ziekenhuis stoppen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
40	19	Samenvattende conclusies t.a.v. de Wegverlegging 1. Bewoners die direct of indirect te maken krijgen met de verlegde weg zijn door de gemeente op een onvolledige en verkeerde manier op de hoogte gebracht van dit voornemen. 2. De gemeenteraad heeft zichzelf verplicht naar de bewoners toe te gaan i.p.v. de mensen altijd maar naar het raadhuis te laten komen. De gemeenteraad heeft dat niet waargemaakt met slechte communicatie tot gevolg. Met de bewoners is pas overlegd nadat het besluit van wegverlegging was genomen. Bovendien was toen nog niets bekend over verhoging van de geluidstoename en luchtvervuiling. 3. Er is een groot draagvlak onder de bewoners om de Weg over Anna's Hoeve niet te verleggen. Dit standpunt wordt gesteund door de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve. 4. In december 2014 werd plotseling duidelijk dat in januari 2015 over de wegverlegging opnieuw besloten zou worden. De bewoners haalden in twee weken 600 handtekeningen op als protest hiertegen. De wethouder en de gemeenteraad legden dit protest naast zich neer. 5. Over het belangrijkste basisrapport, de visie van Alterra, is geen informatieavond gehouden. Het rapport verscheen pas na de informatieavonden. 6. Het Alterra rapport geeft een zeer zwaar overdreven en daarmee verkeerde voorstelling van zaken over de recreatiedruk. De ecologische kansen voor broedvogels worden ook schromelijk overdreven. Migratiemogelijkheden voor o.a. zoogdieren zijn niet toegelicht. Op mijn kritische analyse van het Alterra rapport is door geen enkele ambtenaar of politicus inhoudelijk gereageerd. 7. Indien gekozen wordt voor het niet verleggen van de weg geeft dat vele ecologische, landschappelijke en financiële voordelen. Een oplossing met twee ecoducten is ecologisch gezien bovendien gelijkwaardig aan de oplossing met een ecoduct. 8. Aanleg van een nieuwe weg langs het bestaande speelveld aan de Anthony Fokkerweg leidt tot toenemende luchtvervuiling. Dat heeft direct nadelige gevolgen voor de gezondheid van de kinderen, maar ook voor volwassenen. De gemeente kan in de toekomst wellicht verantwoordelijk worden gesteld voor de gevolgen daarvan. Een nulmeting in het veld bij de speelstrook van de huidige luchtkwaliteit ontbreekt. Naar de toekomst toe is daardoor een vergelijking niet mogelijk. Datzelfde geldt voor de ontbrekende nulmeting van de huidige geluidsbelasting aan de gevels van de woningen langs de Anthony Fokkerweg. Om alle hierboven genoemde redenen maak ik bezwaar tegen de keuze om de Weg over Anna's Hoeve te verleggen. Er is onvoldoende rekening gehouden met de uitgangspunten van het HOV project. Met de belangen van de bewoners is niets gedaan, maar wel houdt de gemeente rekening met de toekomstige, nog onbekende, bewoners van de nieuwe woonwijk. Voor het verleggen van de weg is geen draagvlak bij de bevolking. Het door de gemeente Hilversum genomen besluit moet worden teruggenomen.	In drie consultatierondes zijn bewoners en belanghebbenden meegenomen in het proces om te komen tot een inrichtingsvisie. In het proces is gekozen voor een gedegen toetsing van de visie gaande het proces op de aspecten ecologie en recreatie. Dit is gedaan door bureau Alterra. Deze toetsing is in meerdere stappen uitgevoerd tijdens het ontwerp proces. De input is zoveel mogelijk gewogen en verwerkt in de voorstellen voor de varianten mbt de weg over Anna's Hoeve. Nadat de gemeenteraad van Hilversum op 7 januari 2015 zich uitgesproken had voor het verleggen van de weg over Anna's Hoeve is naar aanleiding van een amendement een second opinion uitgevoerd naar de afweging tussen natuurbescherming en recreatiemogelijkheden. In de second opinion is geconcludeerd dat de keuze voor een lage recreatieve druk in het oostelijke gedeelte van Anna's Hoeve in de inrichtingsvisie een terechte keuze is. Op deze wijze krijgt de natuurontwikkeling in dit gedeelte meer mogelijkheid.	Nee
40	20	De oplossing? Laat de weg over Anna's Hoeve liggen en gebruik voor de HOV de Tergooiboog. De rust onder de bevolking zal dan snel terugkeren. Mensen zullen zich niet afwenden van het gebied waar ze zich graag en al jarenlang voor inzetten en wandelen. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald!	Wij hebben in 2010 verschillende tracé alternatieven nader laten onderzoeken, hierbij is gekeken naar vervoerswaarde, exploitatiewaarde, kosten en ruimtelijke inpassing. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Het alternatief Tergooiboog gaat over de Soestdijkerstraat weg en het ziekenhuisterrein. Uit ons onderzoek is gebleken dat inpassing van een vrije busbaan langs de Soestdijkerstraatweg lastig is, dit maakt dat de bus hier moet meerijden met het overig verkeer. Dit geldt ook voor de route over het ziekenhuisterrein, deze route is lastig inpasbaar waardoor meerijden met het verkeer noodzakelijk is. Het huidige voorkeurstrace is goed inpasbaar. In het PIP wordt een afslag richting het zorgpark Monnikenberg mogelijk gemaakt. Hierdoor kunnen in de toekomst bussen ook bij de ingang van het toekomstige ziekenhuis stoppen.	Nee
41	1	Tot onze verassing blijkt uit de tekeningen gevoegd bij het ontwerp PIP, en tevens uit de grondaankoop tekeningen (0077 en 0028) die Tergooi recentelijk heeft ontvangen, dat de provincie Noord Holland voornemens is een deel van de ringweg gelegen op het terrein van Tergooi te willen aankopen voor het realiseren van de plannen. Hiervan was tot op heden geen sprake. Deze ringweg is essentieel voor de ontsluiting van de goederenentree van Tergooi, de (6) woningen gelegen aan deze ringweg en de (toekomstige) ontsluiting van de regionale spoedeisende hulp en huisartsenpost. Versmalling van deze ringweg is niet mogelijk. Wij verzoeken u de HOV plannen ter plaatse zodanig aan te passen (te versmallen) dat de huidige ringweg ongewijzigd gehandhaafd blijft.	De versmalling van de ringweg op het terrein van Tergooi kan worden ondervangen door de halte Van Linschotenlaan te verplaatsen in oostelijke richting. Deze optie is onderzocht en de uitkomst van dit onderzoek is dat verplaatsing van de halte in oostelijke richting mogelijk is. De PIP grens is aangepast. Binnen de bestemming Verkeer Openbaar Vervoer is verschuiving van de bushalte locatie mogelijk. Wij zullen met u in overleg treden om een en ander verder af te stemmen. Afhankelijk van de uitkomsten van dit overleg wordt de locatie van de bushalte verschoven.	Ja, PIP grens is aangepast.

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
41	2	De volgende onderdelen van het plan 'niet horen - niet zien - niet ruiken' zijn niet verwerkt: Het verplaatsen van de halte Van Lintschotenlaan naar het huidige terrein van Tergooi zodanig dat deze halte voor de (OV) afslag Monnikenberg komt te liggen en kan gaan functioneren als een OV knooppunt voor verschillende buslijnen (HOV en OV). In het genoemde plan hebben wij schetsmatig hiervoor ruimtelijke voorstellen gedaan.	Het verplaatsen van de halte Van Lintschotenlaan in oostelijke richting, naar het huidige terrein van Tergooi, is onderzocht. De uitkomst van dit onderzoek is dat verplaatsing van de halte in oostelijke richting mogelijk is. De PIP grens is aangepast. Binnen de bestemming Verkeer Openbaar Vervoer is verschuiving van de bushalte locatie mogelijk. Wij zullen met u in overleg treden om een en ander verder af te stemmen. Afhankelijk van de uitkomsten van dit overleg wordt de locatie van de bushalte verschoven.	Ja, PIP grens is aangepast.
41	3	Het met voorgaande punt samenhangend aanpassen van de fietsroute en de eventuele fiets en voetgangerstunnel in het ontwerp PIP voorzien in de Van Lintschotenlaan.	Het ontwerp kan hier niet op worden aangepast. Het in uw plan voorgestelde fiets- en voetgangerstunnel wijzigingen hebben een groter ruimtebeslag, hiermee worden de kosten voor aanleg aanzienlijk hoger. Met het geschetste alternatief in uw plan kunnen potientiele reizigers uit de Vogelbuurt de bushalte niet makkelijk bereiken. Ook zijn de tunnels in uw plan sterk gericht op fietsers naar het ziekenhuis. De tunnel in ons plan is gericht op al het fietsverkeer. De geplande tunnel is daarnaast optioneel. Het streven is er op gericht de fietstunnel aan te leggen; bij de uitvoering worden de aannemers uitgedaagd om de tunnel te realiseren binnen het beschikbare budget.	Nee
41	4	Het realiseren van een halte / OV knooppunt ter plaatse van de kop van de zorgboulevard waarin de toekomstige hoofdentrees van Tergooi en Merem BC zullen komen te liggen. Wij realiseren ons dat dit formeel geen onderdeel is van het HOV project, maar achten een expliciete uitspraak van de overheden (provincie Noord-Holland en gemeente Hilversum) betrokken bij dit project dat dit OV knooppunt hier zal worden gerealiseerd essentieel. Wij verzoeken u voor deze expliciete uitspraak zorg te dragen. In het genoemde plan hebben wij schetsmatig hiervoor ruimtelijke voorstellen gedaan.	In onze plannen is de mogelijkheid voor aan aftakking opgenomen. De bushalte Van Linschotenlaan kan worden verschoven, waardoor deze ten oosten van de aftakking komt te liggen. Een halte aan de zorgboulevard blijft daarmee mogelijk. De provincie acht aanleg van een dergelijke halte ook wenselijk, het is echter geen onderdeel van het project HOV in 't Gooi of andere in voorbereiding zijnde plannen.	Nee
41	5	De beoogde HOV infrastructuur is primair bedoeld om de OV bereikbaarheid in het Gooi te verbeteren. Door Tergooi en Merem BC is het HOV plan bestuurlijk en beleidsmatig altijd nadrukkelijk ondersteund. In dit kader hebben wij veelvuldig gepleit voor het realiseren van een OV acht in het Gooi om de verschillende gemeenten in het Gooi onderling adequaat met OV te ontsluiten en te verbinden met de andere OV voorzieningen, zoals het intercity station te Hilversum en de voorzieningen voor P&R. De beoogde HOV infrastructuur draagt hieraan ons inziens bij, maar functioneert alleen bij goed gekozen locaties voor (H)OV knooppunten - zoals hiervoor op en annex Monnikenberg bepleit -, maar ook alleen als hierover met een hoge frequentie daadwerkelijkbussen rijden. Wij realiseren ons dat de exploitatie van OV lijnen formeel geen onderdeel is van het HOV project, maar achten een expliciete uitspraak van de overheden (provincie Noord-Holland en gemeente Hilversum) betrokken bij dit project dat zij zullen borgen dat naast de komst van de HOV ook de huidige OV lijnen worden gecontinueerd essentieel. Alleen met dit commitment kan de (H)OV bereikbaarheid van Monnikenberg adequaat worden geborgd en tevens de automobiliteit naar Monnikenberg zo goed mogelijk worden beperkt. Wij verzoeken u voor deze expliciete uitspraken zorg te dragen.	Uw vraag heeft, zoals u zelf ook aangeeft, geen betrekking op het inpassingsplan HOV Gooi zelf, maar op ander openbaar vervoer in de regio. We kunnen geen toezeggingen doen en beloftes maken ten aanzien van de toekomstige exploitatie van het openbaar vervoer in de regio. In 2019 zal de concessie Gooi en Vechtstreek opnieuw worden aanbesteed om vervolgens eind 2019 van start te gaan, er is echter een mogelijkheid tot verlenging van 2 jaar. Voorafgaand aan de nieuwe aanbesteding zal er onderzoek worden gedaan naar de vervoersbehoeften in het gebied. De provincie schrijft de vervoerder ('concessiehouder') uitsluitend het zogenoemde 'Kernet' voor. Dat betekent dat de HOV (huidige lijn 320) en goed bezette buslijnen (de zogeheten 'stroomlijnen') precies zullen worden voorgeschreven. De vervoerder heeft daarnaast de vrijheid om OV in te zetten daar waar vraag is.	Nee
41	6	Het niet alleen planologisch mogelijk maken van geluidswallen op het terrein van GNR maar het ook daadwerkelijk borgen van de financiering hiervan binnen de kaders van het project HOV in het Gooi. In het genoemde plan hebben wij schetsmatig voor het ontwerp van deze geluidswallen ruimtelijke voorstellen gedaan.	Het PIP beoogt de realisatie van het project HOV in ´t Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna´s Hoeve kent een bredere scope en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. De financiering van de volledige inrichtingsvisie behoort dan ook niet tot de scope van het project HOV in ´t Gooi.	Nee
41	7	Het realiseren van een juiste aansluiting van de nieuwe HOV baan op de verkeersinfrastructuur op het terrein van Tergooi. Het ontwerp PIP anticipeert of lijkt te anticiperen op een eerder geprojecteerde locatie van de afslag van de HOV baan het terrein van Tergooi op. Omdat Tergooi inmiddels besloten heeft gefaseerd te gaan bouwen dient deze afslag te worden aangesloten op de bestaande verkeersinfrastructuur op het terrein van Tergooi. Naar ons inzicht behoeft dit een beperkte aanpassing van het nu voorliggende ontwerp PIP. Wij verzoeken u de plannen in overleg met ons hierop aan te passen.	Het verplaatsen van de halte Van Linschotenlaan in oostelijke richting is onderzocht. De uitkomst van dit onderzoek is dat verplaatsing van de halte in oostelijke richting mogelijk is. Een en ander zal worden aangepast in het PIP. De door indiener bedoelde juiste aansluiting van de nieuwe HOV-baan op de verkeersinfrastructuur op het terrein van Tergooi zal tussen beide partijen nader worden uitgewerkt.	Ja, PIP grens is aangepast.
41	8	Verder willen wij onze grote zorgen uitspreken over de volgende open einden in de planontwikkeling, die de bereikbaarheid en exploitatie van Tergooi en Merem BC direct raken. De bereikbaarheid van Monnikenberg voor spoed en hulpdiensten, voor onze patiënten en bezoekers en voor onze medewerkers moet gedurende de realisatie van de beoogde HOV infrastructuur 7x24 uur geborgd zijn. Ook de onderlinge bereikbaarheid van onze beide ziekenhuislocaties voor ambulances en medewerkers is essentieel. Een mindere of slechte bereikbaarheid leidt tot medisch risico's en tot een druk op de exploitatie van beide organisaties. Dit is zoals u zult begrijpen onaanvaardbaar.	De bereikbaarheid en exploitatie van Tergooi en Merem BC zijn binnen het project HOV in 't Gooi geborgd. Het project heeft geen plannen de bereikbaarheid van Monnikenberg voor patiënten, bezoekers en medewerkers te wijzigen. Tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg kan het spoor op die locatie niet worden overgestoken. Voor de nood- en hulpdiensten, waaronder ziekenwagens van en naar Tergooi, wordt een tijdelijke spooorwegovergang gerealiseerd, ter plaatse van de Mussenstraat. Deze spoorwegovergang zal uitsluitend toegankelijk zijn voor nood- en hulpdiensten en langzaam verkeer. De tijdelijke overweg maakt onderdeel uit van het PIP. De locatie van de tijdelijke overweg is bepaald in overleg met de nood- en hulpdiensten.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
41	9	Er is in het ontwerp PIP geen integraal bereikbaarheidsplan opgenomen voor de bereikbaarheid van Hilversum gedurende de uitvoering van de HOV, conform het ontwerp PIP een periode van circa 2,5 tot 3 jaar. Er zijn alleen enkele tijdelijke maatregelen opgenomen met name gericht op de hulpdiensten, echter de integrale samenhang ontbreekt ons inziens nog steeds. Wij maken ons daarom grote zorgen over de bereikbaarheid van Tergooi en Merem BC gedurende deze periode. Onze zorgen worden verder versterkt omdat in dit deel van Hilversum een groot aantal bouwprojecten in uitvoering zijn of worden genomen die eveneens invloed hebben op de verkeersdrukte en bereikbaarheid van Hilversum. Zonder volledig te willen zijn, de aanpassing van de A27 (geluidschermen), de vernieuwing van de afslag A27 Hilversum, Anna's Hoeve, de woontoren op de "Dudok-locatie", en niet in de laatste plaats de bouwplannen op Monnikenberg. Wij verzoeken u eerst een integraal bereikbaarheidsplan op te stellen, en deze aan ons ter instemming voor te leggen, voordat de plannen verder worden uitgewerkt en in uitvoering worden genomen.	Voordat wordt gestart met de uitvoering van het project zal een bereikbaarheidsplan worden opgesteld, waarin maatregelen worden opgenomen die er voor moeten zorgen dat de doorstroming van het verkeer zo veel mogelijk wordt gewaarborgd. Deze maatregelen worden voorafgaand aan de bouw van het project uitgevoerd. Indiener zal bij de totstandkoming van het bereikbaarheidsplan worden betrokken.	Nee
41	10	Het is ons op basis van het ontwerp PIP onduidelijk op welke wijze de huidige ontsluiting van het terrein van Tergooi ter plaatse van de Van Lintschotenlaan, gedurende de uitvoering van de werkzaamheden wordt gewaarborgd. Deze ontsluiting is voor Tergooi essentieel, met name voor aan- en afvoeren van goederen. Tevens zijn hieraan een zestal woningen gelegen. Wij verzoeken u te komen met concrete voorstellen op welke wijze deze ontsluiting wordt gewaarborgd	Concrete voorstellen met betrekking tot de ontsluiting van het terrein van Tergooi ter plaatse van de Van Lintschotenlaan zijn aan indiener getoond tijdens overleg in maart 2016. Wij gaan er van uit dat met de indiener overeenstemming kan worden bereikt over de wijze waarop deze ontsluiting gedurende de uitvoering van de werkzaamheden wordt gewaarborgd.	Nee
41	11	Wij vragen ons af of bij de verschillende onderzoeken, met name die omtrent akoestiek en luchtkwaliteit, rekening is gehouden met het vooralsnog handhaven van de bestaande gebouwen van Tergooi.	Het bestemmingsplan Monnikenberg gaat uit van de realisatie van woningen en een maatschappelijke bestemming op deze locatie. Gedurende de planperiode van 10 jaar moet uitvoering zijn gegeven aan het bestemmingsplan en moeten dus de woningen (die het meest nabij het spoor situeerd zijn) gerealiseerd zijn. Omdat we richting de toekomst kijken gaan we uit van de planologische (en hier toekomstige) situatie. Wij gaan er vanuit dat tegen de tijd dat de bus daadwerkelijk gaat rijden, de woningen inmiddels gerealiseerd zijn.	Nee
41	12	Ten slotte willen wij nogmaals uw aandacht vragen voor de visie, zorgen en bezwaren verwoord in onze eerder in deze brief aangehaalde reactie op het conceptontwerp inpassingplan HOV in 't Gooi" d.d. 13 oktober 2014.	Wij hebben uw zorgen en bezwaren zoals verwoord in deze zienswijze op het ontwerp PIP en uw reactie op het conceptontwerp PIP ter harte genomen. Al uw opmerkingen zijn ons inziens voldoende beantwoord. Daarnaast hebben wij waar mogelijk aanpassingen gedaan in het PIP. Een voorbeeld hiervan is het verplaatsen van de bushalte in oostelijke richting. Ook hebben wij gezorgd voor een tijdelijke spoorwegovergang t.b.v de nood- en hulpdiensten. Wij gaan ervan uit dat we in goed overleg de nog resterende zorgen over de realisatie van het project kunnen wegnemen.	Nee
42	1	1. Verlies woongenot Doordat de HOV-busbaan langs en voor woningen in de Vituswijk gelegen in deeltracé-7 moet worden aangelegd zal dit extreem grote impact hebben voor de mensen wonend langs het tracé. De intensiteit van het treinverkeer tussen Hilversum en Utrecht zal volgens ProRail de komende jaren worden verhoogd en uiteindelijk gaat de trein zonder spoorboekje rijden. Dit betekent dat de bussen die de gelijkvloerse spoorweg overgang moeten oversteken vaker zullen moeten stoppen. Licht overlast van: A. De rijdende en wachtende bussen op het tracé deel langs het Wandelpad. B. De verlichte spoorweg overgang C. De veiligheidsinstallatie van de spoorwegovergang D. De verlichte vrije HOV-busbaan E. De verlichte overgang met de HOV-busbaan voor ingang parkeergarage Teleac gebouw De bovenstaande bezwaren genereren een onacceptabele belasting en te grote daling van het woongenot voor de mensen die wonen langs het tracé. Er is niet duidelijk wat de HOV-projectgroep zal doen om de grote visuele storing en hinder van de HOV-busbaan op te vangen.	Zoals blijkt uit de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan) wordt de HOV-busbaan van het Wandelpad gescheiden door een hoge, begroeide omheining. Deze afscherming betreft een hekwerk van 2,5 meter hoog, bestaande uit lamellen van cortenstaal als dragende constructie met daartussen een gaaswerk begroeid met een mengsel van groene klimplanten. De eventuele visuele hinder voor de bewoners van de woningen langs het Wandelpad wordt daarmee naar ons oordeel afdoende beperkt. Er is onderzocht of de 2,5 m hoge afscheiding kan worden doorgetrokken tot voorbij de bocht nabij de overweg Hilversum - Utrecht. Het antwoord is positief, het scherm kan worden doorgetrokken tot voorbij deze bocht. Een en ander zal worden aangepast in het Beeldkwaliteitsplan (Beeldkwaliteitsplan is te vinden op www.hovgooi.nl). De rijdende en wachtende bussen worden door het scherm aan het oog onttrokken. De busbaan wordt niet verlicht. De verlichting in de omgeving zal niet anders zijn dan de verlichting zoals die nu ook op de openbare weg aanwezig is.	Ja, scherm is aangepast.

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	2	1. Verlies woongenot Doordat de HOV-busbaan langs en voor woningen in de Vituswijk gelegen in deeltracé-7 moet worden aangelegd zal dit extreem grote impact hebben voor de mensen wonend langs het tracé. De intensiteit van het treinverkeer tussen Hilversum en Utrecht zal volgens ProRail de komende jaren worden verhoogd en uiteindelijk gaat de trein zonder spoorboekje rijden. Dit betekent dat de bussen die de gelijkvloerse spoorweg overgang moeten oversteken vaker zullen moeten stoppen. Geluid overlast van: A. De rijdende bussen B. De wachtende bussen C. De bediening van de spoorwegovergang De bovenstaande bezwaren genereren een onacceptabele belasting en te grote daling van het woongenot voor de mensen die wonen langs het tracé. In de Ontwerp-PIP staat niet beschreven wat wordt er gedaan tegen geluidshinder en hoe dit probleem zal worden opgelost. Er staat in de PIP geen garantie dat er stil asfalt zal worden toegepast op het tracé deel 7 langs het Wandelpad en de woontorens van Entrada.	Wij hebben bij dit onderzoek maatregelen afgewogen daar waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Dat is hier niet het geval. Het nemen van extra maatregelen is dan ook niet noodzakelijk vanuit de Wet geluidhinder. Daarnaast merken we op dat stil asfalt onvoldoende doeltreffend en niet doelmatig is bij middelzware voertuigen zoals bussen. Het effect is zeer gering. Bij de woontorens van Entrada is de snelheid van de bus 30 km/uur. Het effect van stil asfalt is bij deze snelheden nihil. Het is aannemelijk dat vanwege de frequentie van de treinen en bussen er een klein aantal bussen per uur zal moeten stoppen voor de overweg. Onderzoek heeft aangetoond dat de overweg maximaal een kwartier per uur gesloten zal zijn. De bussen die moeten wachten zullen vanwege het afremmen en optrekken tijdelijk meer geluid produceren. Dit blijft echter binnen de geldende geluidsnormen.	Nee
42	3	Luchtkwaliteit Doordat de HOV-busbaan zo dicht op de woningen in de Vituswijk zal worden aangelegd zal er zeer ernstige verslechtering van de luchtkwaliteit optreden. Zeker doordat HOV-Projectgroep procesmanager de heer E. Van der Kooij van firma APPM Consultants in opdracht van de provincie en namens de HOV project groep heeft bevestigd dat er op basis van Euronorm klasse-5 met diesel zal worden gereden. Luchtvervuiling en fijnstof van: D. Rijdende dieselbussen E. Stoppende dieselbussen bij een van de drie HOV-busbaan overgangen* F. Startende dieselbussen bij een van de drie HOV-busbaan overgangen* G. Wachtende dieselbussen bij een van de drie HOV-busbaan overgangen* *Gelijkvloerse-spoorwegovergans, Overgang parkeergarage Teleac, Overgang Fietspad Wilhelminastraat. De uitstoot van fijnstof en geluidsoverlast draagt niet bij aan de kwaliteit van de omgeving maar zorgt voor onacceptabele overlast voor bewoners en bedrijven. Dempend asfalt staat niet in de Ontwerp-PIP beschreven of is geraamd. Aanpassingen aan woningen in de vorm van geluidsisolatie en luchtfilters staan niet in de Ontwerp-PIP beschreven of is geraamd.	We hebben het onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd conform de wettelijke richtlijnen en eisen. Het voldoet aan de geldende normen ten aanzien van luchtkwaliteit. Luchtfilters zijn inderdaad niet opgenomen. Hiervoor is geen wettelijke verplichting. Daarnaast merken we op dat de gebruikte emissiefactoren uit het onderzoek luchtkwaliteit vervuilender zijn dan Euro 5 bussen. Bij de berekeningen wordt uitgegaan van emissiefactoren van het gemiddelde wagenpark (cijfers van het RIVM). Wanneer hier Euro 5 bussen komen te rijden wordt de situatie dus beter dan nu is berekend. Na realisatie van de vrije busbaan zal er een nieuwe concessie busvervoer van kracht zijn. De huidige concessie loopt tot medio 2019, met de mogelijkheid tot verlenging tot medio 2021. De provincie Noord-Holland wil een verdere verduurzaming van het openbaar vervoer realiseren. In de toekomstige concessie zullen de bussen aan strengere eisen moeten voldoen wat betreft uitstoot van schadelijke stoffen. Het streven is gericht op 'zero emissie'. Dit betekent dat het aannemelijk is dat de bussen die over de vrije busbaan gaan rijden een lagere uitstoot van schadelijke stoffen zullen hebben dan de huidige bussen.	Nee
42	4	Bodemonderzoek Bijna het hele Hilversumse deel van dit HOV-busbaan tracé loopt over bestaande bodemvervuiling. (Bron: www. bodem loket. nl). Bevuilde grond op en naast het VSH trein waarover de busbaan moet worden aangelegd wordt niet gesaneerd Er is in de Ontwerp-PIP niet beschreven op welke wijze de bodem op het gehele tracé deel 7 is onderzocht. De bijkomende kosten om vervuilde grond te saneren voor de aanleg van de HOV-busbaan zijn niet beschreven in de Ontwerp-PIP. De provincie laat weten dat gronden niet worden gesaneerd. Het is de bedoeling er simpelweg overheen te asfalteren. Dit verbetert niet de kwaliteit van de omgeving. De geplande aanpak van de provincie vestigt een hypotheek voor de toekomst.	Inmiddels zijn ook verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd op het gehele tracé. Deze worden ook verwerkt in het inpassingsplan. We voeren onze werkzaamheden uit conform de hiervoor opgelegde wet- en regelgeving (ondermeer de Wet bodembescherming). Dit betekent dat daar waar de wet dit vereist (sanerings)maatregelen worden uitgevoerd. De wet schrijft niet voor dat alle aanwezige bodemverontreinigingen gesaneerd moeten worden.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	5	Geluidsoverlast In de huidige situatie langs het Wandelpad en omliggende woonstraten is sprake van spoorgeluidsoverlast. Dit is nog erger geworden sinds het ontstaan van de herinrichting station Hilversum en door de komst van de Intercity trein en vernieuwing/verlegging van wissels en bochten. Hierbij word geluidsoverlast veroorzaakt door het zogenaamde boog geluid van treinen in de bocht Amersfoort-Amsterdam en v.v. • Idem rechte stuk Utrecht Amsterdam en v.v. • Idem stuk voor en na het 2e perroneiland • Galm bovenop de tunnel De belasting is volgens de frequentie van de treinen en als volgt (zie zienswijze 42) Totaal aantal gebeurtenissen overlast spoorgeluid 20x per uur plus het goederen vervoer. Hier is de duur van de overlast niet meegerekend: in de bocht op het Amsterdam-Amersfoort traject manifesteert het storende geluid zich langdurig, maar ook op het nieuwe spoor aan de straatkant is de overlast van binnenrijdende treinen sindsdien vaak langdurig en hevig. Daarnaast loopt hier ook het spoor Hilversum-Utrecht met een soortgelijke reisfrequentie. Bij elkaar meer dan 500 vervoersbewegingen per dag. In het Ontwerp-PIP staat niet beschreven wat de geluidsoverlast is van de bussen wanneer zij: A. Stationair lopen tijdens het wachten bij de spoorwegovergang langs het Wandelpad. B. Gaan optrekken na het wachten bij de spoorwegovergang langs het Wandelpad. C. Moeten stoppen voor de gesloten spoorwegovergang langs het Wandelpad. Het is voor de bewoners van de Vituswijk niet acceptabel dat naast de 500 treinbewegingen over het spoor langs het Wandelpad waarbij er al jaren het "boog geluid" optreed daar ook nog eens bussen geluidsoverlast zullen opleveren, dagelijks van ochtends tot ver na middernacht.	Bij de woningen aan het Wandelpad wordt ten gevolge van de busbaan voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Wij begrijpen dat u hinder ondervindt van het spoor, maar dat wordt in dit project niet opgelost. Het is aannemelijk dat vanwege de frequentie van de treinen en bussen er een klein aantal bussen per uur zal moeten stoppen voor de overweg. Onderzoek heeft aangetoond dat de overweg maximaal een kwartier per uur gesloten zal zijn. De bussen die moeten wachten zullen vanwege het afremmen en optrekken tijdelijk meer geluid produceren. Dit blijft echter binnen de geldende geluidsnormen.	Nee
42	6	Het is niet duidelijk uit het beeldmateriaal wat voor een hek nu is voorzien voor de afscheiding van de HOV-busbaan met het Wandelpad. Op de tekening is een doorlatend hek te zien terwijl er dit nog niet met de bewoners is afgestemd.	De HOV-busbaan wordt van het Wandelpad gescheiden door een hoge, begroeide omheining. Deze afscherming betreft een hekwerk van 2,5 meter hoog, bestaande uit lamellen van cortenstaal als dragende constructie met daartussen een gaaswerk begroeid met een mengsel van groene klimplanten. Zie de de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl).	Nee
42	7	Veiligheid Aan het begin van het Wandelpad reizen veel forenzen vanuit het centraalstation richting HKU en het Arena-park waaronder Firma Nike en het ROC. Het zal een zeer onveilig situatie opleveren wanneer langs het Wandelpad bussen gaan rijden welke de deze langzame verkeersstromen moeten doorkruizen. Daarnaast brengt de HOV-busbaan een verhoogd groepsrisico met zich mee. De HOV-busbaan komt langs de spoorlijn naar Amersfoort waar in de toekomst veel extra Chloortreinen' gaan rijden vanwege gepland onderhoud aan de Betuwelijn. In de Ontwerp-PIP staat niet beschreven hoe de veiligheid gegarandeerd kan worden voor aanwonende/buspassagiers als de HOV-busbaan een halve meter van de spoorbaan af ligt. Een beschrijving van bereikbaarheid voor hulpdiensten bij ongeval langs de spoorwegdriehoek in tracé deel 7 staat niet beschreven in de Ontwerp-PIP. Treinreizigers moeten nu hun fiets neerzetten in de rekken tussen Stationsgebouw en Werkpleingebouw. Maar het is niet duidelijke hoe ze daar moeten komen en ze zullen de HOV-busbaan moeten door kruizen. Als randvoorwaarde van de busdienst zal de bus snel moeten rijden, een voorbeeld is te zien aan de Zuidtangent waar al vele ongelukken inclusief dodelijke afloop zijn gebeurd. In het Ontwerp-PIP staat niets over de maximale snelheden op het tracé. Het volgende zou opgenomen kunnen worden. • Maximaal 15 km/h van station tot ter hoogte Beatrix-tunnel. • Maximaal 30 km/h van Beatrix-tunnel tot ter hoogte spoorwegovergang De veiligheid kan niet worden gegarandeerd voor voetgangers en fietsers bij de volgende HOV-busbaan overgangen: • Ter hoogte van het station • Ter hoogte van de parkeergarage Tijdens de aanleg van de HOV-busbaan zullen ook gevaarlijke stoffen worden getransporteerd over het spoor. Het staat niet beschreven op welke wijze voor deze risico transporten de veiligheid wordt gegarandeerd. De veiligheid en richtlijnen zijn niet in detail beschreven.	Het ontwerp ter hoogte van het Wandelpad is op een dusdanige manier uitgevoerd dat de busbaan op een aparte rijbaan komt te rijden. Tussen de busbaan en het Wandelpad komt een zichtscherm. Alleen ter hoogte van de ingang naar het Entrada gebouw kruist de busbaan de overige verkeersstromen. Onveilige situaties worden zodoende voorkomen. De busbaan heeft daarnaast geen effecten op het groepsrisico. De busbaan brengt geen vervoer van gevaarlijke stoffen met zich mee en is geen (beperkt) kwetsbaar object. Toetsing aan de onderdelen van het externe veiligheidsbeleid is daarom niet noodzakelijk. Dit geldt ook voor de eventuele extra chloortreinen. De realisatie van de busbaan heeft hier geen invloed op. De spoorwegdriehoek in deelgbied 7 blijft uiteraard bereikbaar voor hulpdiensten. Verdere detailuitwerking hiervan vindt plaats in de volgende fase, het uitwerken van het ontwerp. De situatie ter hoogte van het Stationsplein wijzigt niet. Ook nu vindt hier busverkeer plaats. Omdat hier het eindpunt is gelegen, rijdt de bus hier stapvoets. De rijsnelheden zijn als uitgangspunten gebruikt bij het akoestisch onderzoek en in hoofstuk 4 van dit rapport weergegeven. Buiten de bebouwde kom geldt een rijsnelheid van 80 km/uur, binnen de bebouwde kom 50 km/uur en het laatste stuk op de Wilhelminastraat geldt 30 km/uur.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	8	Parkeerdruk neemt toe. De HOV-busbaan zal over het parkeerterrein langs het Wandelpad lopen. Het verdwijnen van parkeergelegenheid in combinatie met de nieuwe bewoners van de Entrada woontorens zal op een andere plek een zware wissel trekken op de beperkte parkeergelegenheid in de wijk. Momenteel zijn er twee parkeerterreinen met in totaal 180 parkeerplaatsen op dit deel van het voorgenomen busbaantracé. Door de komst van dit tracé zullen deze verdwijnen. In de huidige plannen is er nog steeds geen alternatief. Het is onmogelijk deze auto's een plaats te geven in de Vituswijk want de parkeerdruk is nu al veel te hoog. Een aantal van de geplande parkeerplaatsen ten behoeve van Entrada zijn omwille van de HOV-busbaan weer geschrapt. Een visie op de Vituswijk en het centrum van Hilversum ontbreekt. Doordat er een groot probleem is met de parkeermogelijkheden staan veel auto's dubbel geparkeerd. De wijk is heel moeilijk toegankelijk voor hulpdiensten. Met de komst van de Entrada woontorens zal de bereikbaarheid verder verslechteren door de inpassing van het HOV tracé tussen de woontorens en Teleac te laten lopen. Bij het vervallen van de parkeerplaatsen is er in de Ontwerp-PIP niets beschreven. Wat gebeurd er met de huidig geparkeerde voertuigen op de volgende locaties: A. Wilhelminastraat, dwz Werkplein/UWV bezoekers (voormalig Teleac gebouw) B. Q-Park C. Politie parkeerplaats Het te kort aan parkeerplaatsen kan niet worden opgevangen door de Vituswijk, dit staat niet in de Ontwerp-PIP beschreven. Er is nog steeds geen garantie dat de parkeerplaatsen welken komen te vervallen niet in de Vituswijk woonwijk zal worden opgevangen. De parkeerplaatsen aan de Wilhelminastraat komen te vervallen, dat zijn nu plaatsen voor bezoekers van Werkplein/UWV en het daarnaast gelegen gebouw (vroeger Teleac/NOT). Daar zijn veel meer blinden en gehandicapten in rolstoel bij dan bij 'normale kantoren. Het is niet duidelijk hoe de bezoekers van WerkPlein/UWV bij het gebouw kunnen komen en waar ze moeten parkeren Er is geen beschrijving van fietsen die dagelijks voor het UWV gebouw staan van de bezoekers.	Het project HOV in ´t Gooi verandert niets aan de bereikbaarheid en parkeercapaciteit in de Vituswijk. Voor een visie op de wijk en aandachtpunten in relatie tot parkeren en bereikbaarheid verzoeken wij u contact op te nemen met de gemeente Hilversum. Uit de parkeerbalans van de gemeente Hilversum blijkt dat in het centrum van Hilversum voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om het vervallen van de door u genoemde parkeerplaatsen op te vangen. Zowel nu als op de lange termijn is er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar in het centrum van de stad. Bezoekers van het Werkplein / UWV kunnen parkeren in een van de vele parkeergarages in het centrum (bv. Silverpoint, tegenover het station). Voor minder validen worden twee nieuwe parkeerplaatsen gecreëerd nabij het Sociaal Plein (conform de parkeernorm van de gemeente Hilverum). De parkeerplaatsen langs het Wandelpad die door het project komen te vervallen, zijn niet-openbare, met slagbomen afgesloten parkeerplaatsen; 87 parkeerplaatsen behoren tot het P+R-terrein van NS (deze parkeerplaatsen worden niet/nauwelijks gebruikt) en 107 parkeerplaatsen worden momenteel gebruikt door de politie. Met zowel de NS als de politie worden afspraken gemaakt over het vervallen van deze 194 parkeerplaatsen en het verplaatsen van deze parkeergelegenheid naar een alternatieve locatie (zijnde een parkeergarage in het centrum van de stad, niet de betreffende woonwijk). Langs het Wandelpad worden door het project nieuwe openbare parkeerplaatsen gecreëerd (conform de huidige plannen gaat het om 16 parkeerplaatsen). Netto komen er hiedoor meer openbare parkeerplaatsen bij langs het Wandelpad dan er verdwijnen. Fietsers kunnen parkeren in één van de vele fietsenstallingen rondom het station.	Nee
42	9	Groenvoorziening Tijdens de HOV in 't Gooi project consultatieronden is nadrukkelijk door de bewoners geuit dat er veel groen moet worden geplant om de overlast van de dieselbussen welke met hoge frequentie zullen passeren te kunnen verminderen. In de Ontwerp PIP staat geen garantie dat de groenvoorziening zoals met de impressies is weergegeven gegarandeerd ook zo worden uitgevoerd, door de bewoners wordt verwacht dat dit wel in de definitieve PIP zal worden opgenomen. In de Ontwerp-PIP staat niet vermeld dat alle bestaande bomen langs het Wandelpad kunnen blijven staan bij het aanleggen van de HOV-busbaan. Aangezien er op dit moment al sprake is van een kostenoverschrijding en het schrappen van bewonerswensen geeft het de inwoners van de Vituswijk geen hoop dat dit ook daadwerkelijk zal worden uitgevoerd zoals in de impressies is weergegeven.	In de Cultuurhistorie en landschappelijke verkenning (bijlage 12 bij het PIP) is in figuur 5.2 een impressie gegeven van de HOV-baan ter plaatse van het Wandelpad. Hier is een barriere van ca. 2,5 m voorzien in de vorm van een hekwerk met een groene en bloemrijke begroeïng waarmee de busbaan zoveel mogelijk uit het zicht van de woningen aan het Wandelpad wordt onttrokken. Dichter naar het station zijn ook enkele (nieuwe) bomen voorzien; een en ander zal worden uitgewerkt in overleg met de gemeente. Overigens is de ruimtelijke inpassing van de HOV-baan voor het deeltracé Hilversum uitgewerkt in de rapportage "HOV in 't Gooi, deeltraject 5,6 & 7 Hilversum, Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum" door Posad (www.hovgooi.nl).	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	10	Inpassing De HOV-busbaan moet worden aangelegd in een heel druk bebouwd deel in het centrum van Hilversum. Over het Wandelpad rijden al auto's, treinen, fietser en zijn er vele voetgangers. Het hoogteverschil vanaf het Wandelpad naar hoogte van het huidige politieparkeerplaats is niet beschreven in het Ontwerp-PIP Blz.32 "impressie huidige situatie (links) en toekomstige situatie (rechts) van het Wandelpad evenwijdig aan het spoor". Er is Hoogteverschil Entrada, dak parkeergarage en niet opgenomen in de Ontwerp-PIP Er is niet aangegeven of er grond moet worden aangekocht van VSH. Op de impressie van de situatie naast de Entrada woontorens staat een stoep, fietspad, HOV-busbaan en weer een stoep aangegeven, met wat beplanting. Maar er is nergens rekening mee gehouden met de hoogteverschillen die er nu zijn. De Entradatorens en de kantoorgebouwen, en daarmee de stoep voor hun deur, zijn minstens een meter hoger dan het huidige wegdek met parkeerplaatsen. Dat kon twee jaar geleden niet op één hoogte gebracht worden omdat het dak van de daaronder gelegen parkeergarage dat niet aankan. Er is niet beschreven hoe dat kan worden opgelost. Er zijn veel mondelinge toezeggingen gedaan voor het aanleggen van een verdiepte bak echter wordt deze niet in de Ontwerp-PIP beschreven. Gezien de wetgeving op het gebied van geluid etc. is het niet noodzakelijk om een verdiepte bak aanleg te maken. Echter er is nadrukkelijk door de bewoners aangegeven dat een verdiepte aanleg langs het Wandelpad noodzakelijk is voor een betere inpassing en leefbaarheid. Er rijden al meer dan 500 treinen per dag op dit traject en er is nooit gecommuniceerd dat dit om financiële redenen niet haalbaar zou zijn. Het is niet duidelijk uit het beeldmateriaal in de Ontwerp-PIP wat voor een type hekwerk nu is voorzien voor de afscheiding van de HOV-busbaan met het Wandelpad. Op de tekening is een doorlatend hek te zien terwijl dit nog niet is afgestemd met de betrokken bewoners.	In het ontwerpproces van het project HOV in 't Gooi is veel aandacht geweest voor de ruimtelijke inpassing waarbij tevens rekening is gehouden met de aanwezige hoogteverschillen. Zoals ook is aangegeven in het Beeldkwaliteitsplan zal het vlak tussen het kantoorgebouw van Teleac en de woongebouwen van Entrada (dat aflopend is in de huidige situatie) worden rechtgelegd, waardoor de veiligheid en het comfort van de busbaan aanzienlijk verbeteren. Door deze wijziging in het profiel sluit de Wilhelminastraat in hoogte aan op het dek tussen de gebouwen van Entrada. Dit maakt de ruimte visueel en functioneel ruimer. De effecten die de aanleg van de HOV busbaan heeft op de constructie van de parkeergarage worden momenteel door het project inzichtelijk gemaakt. Naar verwachting is de constructie van de parkeergarage niet sterk genoeg om de hierboven beschreven inrichting te handhaven. De uiteindelijke inrichting ter plaatse zal afhankelijk zijn van wat rekenkundig mogelijk is. Om de busbaan verdiept te kunnen aanleggen zouden de (vele) kabels en leidingen van het onderstation en de relaishuizen van ProRail die ter plaatse aanwezig zijn, moeten worden omgelegd. Dit zou een erg kostbare zaak worden. Daarnaast is ook het verdiept aanleggen van de busbaan zelf een uitermate kostbare aangelegenheid. Het projectbudget is ontoereikend om deze maatregelen te financieren.	Nee
42	11	Er zijn veel mondelinge toezeggingen gedaan voor het aanleggen van een verdiepte bak echter wordt deze niet in de Ontwerp-PIP beschreven. Gezien de wetgeving op het gebied van geluid etc. is het niet noodzakelijk om een verdiepte bak aanleg te maken. Echter er is nadrukkelijk door de bewoners aangegeven dat een verdiepte aanleg langs het Wandelpad noodzakelijk is voor een betere inpassing en leefbaarheid. Er rijden al meer dan 500 treinen per dag op dit traject en er is nooit gecommuniceerd dat dit om financiële redenen niet haalbaar zou zijn. Het is niet duidelijk uit het beeldmateriaal in de Ontwerp-PIP wat voor een type hekwerk nu is voorzien voor de afscheiding van de HOV-busbaan met het Wandelpad. Op de tekening is een doorlatend hek te zien terwijl dit nog niet is afgestemd met de betrokken bewoners.	Er zijn geen mondelinge toezeggingen bij ons bekend. Het is financieel onhaalbaar om de verdiepte bak aan te leggen. De afschermende voorzieningen tussen de HOV-busbaan en het Wandelpad zijn aangegeven en beschreven in de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, www.hovgooi.nl). Op de totaalkaart bij het Beeldkwaliteitsplan is de ter plaatse voorziene 2,5 m hoge, begroeide omheining aangegeven.	Nee
42	12	In het Ontwerp-PIP staat het volgende beschreven dat "verstedelijking (waaronder begrepen nieuwe infrastructuur)" niet is toegestaan buiten bestaand bebouwd gebied, tenzij de noodzaak is aangetoond en is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd". Deze noodzaak is niet aangetoond.	De nut en noodzaak is aangetoond in paragraaf 1.2. van de toelichting. Tevens voldoet het aan de genoemde criteria van combineren van bestaande infrastructuur waardoor een optimale bundeling plaatsvindt.	Nee
42	13	De huizen van de bewoners langs het Wandelpad en omliggende straten worden minder waard met de komst van een HOV-busbaan welke veel overlast gaat veroorzaken (geluidsoverlast, fijnstof, meer trillingen, visuele overlast). Deze waardevermindering is niet beschreven. Het is niet beschreven dat er geld is gereserveerd om planschade te compenseren. De te volgen procedure voor planschade is niet beschreven Er is tot op heden helemaal niets gecommuniceerd over planschade naar de belanghebbenden, dit geeft geen vertrouwen in de toekomst.	In hoofdstuk 6 van de toelichting bij het PIP is de economische uitvoerbaarheid van het plan aangegeven. Tevens is hier aangegeven dat er reeds rekening is gehouden met een tegemoetkoming in de planschade. De planschadeprocedure is wettelijk voorgeschreven in de Wet ruimtelijke ordening en de Verordening Planschade Noord-Holland 2010. Bij planschade is altijd sprake van een tegemoetkoming en niet van een volledige schadeloosstelling.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	14	Het HOV in het Gooi project heeft te maken met een groot bedrag aan historische kosten van ca. 2,7 miljoen Euro zoals beschreven in het de Halfjaarrapportage HOV in 't Gooi februari t/m juli 2015. Tegelijkertijd zijn project kosten binnen de deelnemende gemeenten als volgt gemaximaliseerd (Gemeente Bedrag in Euro): Hilversum 2,5 miljoen / Laren 0,25 miljoen / Eemnes 0,750 miljoen / Huizen 0,750 miljoen / Blaricum 0 miljoen In 2013 schrijft Gedeputeerde Staten: ".Het taakstellend budget voor het project HOV in 't Gooi is vastgesteld op € 107,3 miljoen, ".Zoals in het PS-besluit van juli 2012 is aangegeven houdt de provincie rekening met € 118,25 miljoen aan totale projectkosten. Daarmee is een buffer aanwezig indien onverwachts toch sprake is van kostenstijgingen". Echter in dezelfde halfjaarrapportage staat vermeld dat het HOV in het Gooi project op dit moment een te kort heeft van 6,7 miljoen Euro. Dit geeft bewonersvereniging Vituswijk-KleinRome geen vertrouwen in een financieel haalbaar project. Dit wordt bevestigd door het feit dat er geen enkel van de bewonerswensen die sinds 2007 door de gemeente en provincie zijn geïnventariseerd is beschreven in de Ontwerp-PIP. Er is binnen de Ontwerp-PIP geen geldbedrag gereserveerd ten behoeve van: D. Het voldoen aan bewonerswensen. E. Planschade. F. Onderzoek op grondvervuiling van op het terrein van firma VSH waarover de HOV-busbaan moet worden aangelegd. G. Grondvervuiling saneringskosten op het terrein van firma VSH waarover de HOV-busbaan moet worden aangelegd. H. Verkeersomleidingen tijdens de aanleg van de HOV-busbaan langs het Wandelpad. I. Verkeersomleidingen tijdens de aanleg van de HOV-busbaan langs het gehele HOV tracé. J. Exploitatiekosten van de HOV-busbaan en hoe deze worden betaald. K. De onderhoudskosten van de HOV-busbaan en hoe deze worden betaald. L. Versterken van het dak van de Teleac parkeerkelder. M. Onteigening van gronden. N. Compensatiegeld en planschade bij omwonenden. O. Waardevermindering van aanliggende woningen. P. De economische uitvoerbaarheid is niet aangetoond. Het project budget voor HOV in het Gooi wordt gefinancierd uit een aantal subsidies en investeringsprogramma's. De opbouw hiervan is als volgt: Subsidie / Investeringsprogramma Bedrag in Euro 1. BDU bijdrage aan het Project 3 miljoen II.AROV-subsidie Rijk 11,6 miljoen III.MJPO bijdrage aan het project 7,3 miljoen IV.Bijdrage uit het programma Beter Benutten 0,5 miljoen V.Bijdrage aan het project uit Programma Verder 0,5 miljoen A. In de Ontwerp-PIP staat niet beschreven of de bovenstaande vijf subsidies en investeringsprogramma's allen zijn toegekend. B. In de Ontwerp-PIP staat niet beschreven of de bedragen van bovenstaande vijf subsidies en investeringsprogramma's ongewijzigd zijn. C. In de Ontwerp-PIP staat niet beschreven of de bovenstaande vijf subsidies en investeringsprogramma's allen zijn uitgekeerd. D. In de Ontwerp-PIP staat niet beschreven welk bedrag van bovenstaande vijf subsidies en investeringsprogramma's nog over is. Door de voormalige wethouder van Hilversum dhr. E.Boog is aangegeven dat aan de bewonerswens van de Vituswijk kan worden voldaan voor het aanleggen van een verdiepte aanleg van de HOV-busbaan langs het Wandelpad. Echter, in de financiële rapportage HOV in het Gooi is het volgende beschreven: "Gezien het voorziene tekort, wordt de komende periode gezocht naar mogelijkheden voor verdere besparing. Ondertussen wordt onverminderd scherp het onderscheid tussen eisen en wensen bewaakt." De volgende vraag is aan het project bureau HOV in Gooi gesteld: "Kunt u de toezegging doen dat aan de wens van een verdiepte aanleg van de HOV-busbaan kan worden voldaan?" Hierop is als volgt geantwoord: "Nee, helaas niet. Het is financieel onhaalbaar om aan de wens van de bewoners te voldoen." In de Ontwerp-PIP wordt deze verdiepte aanleg van de HOV-busbaan langs het Wandelpad niet beschreven terwijl dit wel een nadrukkelijk aangegeven is door de bewoners uit de Vituswijk tijdens de inspraak en zogenaamde keukentafelsessies. In de Ontwerp-PIP is er geen informatie op welke wijze bovenstaande bezwaren zullen worden bekostigd bovenop de huidige overschrijding van 6,3 miljoen Euro.	Het gerapporteerde tekort is op basis van voorziene risico´s en verwachte maatregelen. De genoemde punten zijn hierin reeds verwerkt. Op basis van artikel 6.1.2 van de Samenwerkingsovereenkomst HOV in ´t Gooi dient bij een ontstaan tekort versoberingsmaatregelen binnen het betreffende deelproject gezocht te worden. Daarnaast zijn risicoreserveringen per deelproject en algemeen aangebracht. Daar bovenop gaat Provinciale Staten uit van een totaalbudget van 118,25 mln voor het project. Daarmee zijn binnen de provincie voldoende middelen aanwezig om een eventueel overblijvend tekort op te vangen. De subsidies die onder de verantwoordelijkheid van de provincie vallen (AROV en BDU), zijn reeds beschikt. De MJPO-beschikking is eveneens ontvangen. Gemeente Eemnes heeft zich garant gesteld voor de bijdrage vanuit Programma Verder, zie hiervoor artikel 6.2.4 uit de Samenwerkingsovereenkomst HOV in 't Gooi. Er is niet voor gekozen voor een verdiepte liggen van de busbaan. De (zeer) beperkte effecten die de verdiepte ligging zou hebben op hinder van de HOV-busbaan voor de omgeving, staan niet in verhouding tot de kosten van de verdiepte ligging. De indiener heeft verder zorg over gereserveerde bedragen. Hieronder volgt een puntsgewijze reactie: D. Het voldoen aan bewonerswensen: Het ontwerp is in samenspraak met bewoners ontwerp tot stand gekomen. De kosten om dit te realiseren zijn meegenomen in het project E. Planschade: Hier is een reservering voor gemaakt. F. Onderzoek op grondvervuiling van op het terrein van firma VSH waarover de HOV-busbaan moet worden aangelegd: Het onderzoek heeft inmiddels plaatgevonden en is meegenomen in de kostenramingen G. Grondvervuiling saneringskosten op het terrein van firma VSH waarover de HOV-busbaan moet worden aangelegd.Het onderzoek heeft inmiddels plaatgevonden en is meegenomen in de kostenramingen H. Verkeersomleidingen tijdens de aanleg van de HOV-busbaan langs het Wandelpad. Er is rekening gehouden met tijdelijke verkeersomleidingen door de aannemer. I. Verkeersomleidingen tijdens de aanleg van de HOV-busbaan langs het gehele HOV tracé. Er is rekening gehouden met tijdelijke verkeersomleidingen door de aannemer. J. Exploitatiekosten van de HOV-busbaan en hoe deze worden betaald. Exploitatiekosten komen niet vanuit projecten zelf maar vanuit de exploitatiebudgetten die de provincie heeft voor Openbaar Vervoer. K. De onderhoudskosten van de HOV-busbaan en hoe deze worden betaald. Deze kosten worden betaald vanuit beheer- en onderhoudsbudgetten van de provincie en niet vanuit projecten zelf. L. Versterken van het dak van de Teleac parkeerkelder. Er zijn reserveringen opgenomen voor de nu voorziene maatregelen. M. Onteigening van gronden. Hiervoor zijn reserveringen gemaakt. N. Compensatiegeld en planschade bij omwonenden. Hiervoor zijn reserveringen gemaakt. O. Waardevermindering van aanliggende woningen. Hiervoor zijn reserveringen gemaakt. P. De economische uitvoerbaarheid is niet aangetoond:De in het PS besluit van 2014 voorziene dekking is nog altijd actueel.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	15	Continuïteit: slechte en onvolledige communicatie, doordat er telkens Projectleiders wisselen, de Omgevingsmanager HOV in 't Gooi is niet op de hoogte van de situatie op het wandelpad. Op de voorlichtingsavond op 13 januari werd nog gesproken over een oude bomenrij langs het Wandelpad al een aantal jaar niet meer bestaat.	We hechten er veel belang bij dat de omgeving betrokken is bij het project. Het project HOV in 't Gooi kent een lange looptijd en vraagt om verschillend expertise, waardoor personele wijzigingen in de organisatie optreden. Dat wil echter niet zeggen dat de projectleden niet op de hoogte zijn van de situatie in het gebied langs het trace. Momenteel zijn we in gespek met de voorzitter van uw wijk om ervoor te zorgen dat u en uw medebewoners van de informatie worden voorzien.	Nee
42	16	Het tracédeel 7 lang het Wandelpad is met slechts drie bladzijden in de Ontwerp-PIP veel te kort beschreven.	Dit tracedeel is naar onze mening voldoende beschreven in de toelichting van het PIP.	Nee
42	17	In geen enkel beeldmateriaal te zien hoe het uitzicht wordt voor de bewoners op het Wandelpad ter hoogte van de nieuwe gelijkvloerse spoorwegovergang. Het is niet duidelijk waar exact de afscheidingsschermen langs de HOV-busbaan komen te lopen. In de Ontwerp-PIP wordt geschreven: "Het Wandelpad wordt een langgerekte openbare ruimte met veel kwaliteit voor passanten en omwonenden." Het Wandelpad is inderdaad een langgerekte openbare ruimte met weinig kwaliteit en dat wordt nog slechter van met luidruchtige en vervuilende bussen erlangs, haaks geplaatste parkeerplaatsen en een nog hoger hekwerk dan er nu al staat bovenop het al aanwezige spoor. De definitie van kwaliteit nog de verbetering langs het Wandelpad is beschreven in de Ontwerp-PIP.	De afschermende voorzieningen tussen de HOV-busbaan en het Wandelpad zijn aangegeven en beschreven in de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, Posad, www.hovgooi.nl). Op de totaalkaart bij het Beeldkwaliteitsplan is de ter plaatse voorziene 2,5 m hoge, begroeide omheining aangegeven. Er is onderzocht of de 2,5 m hoge afscheiding kan worden doorgetrokken tot voorbij de bocht nabij de overweg Hilversum - Utrecht. Het antwoord is positief, het scherm kan worden doorgetrokken tot voorbij deze bocht. Een en ander zal worden aangepast in het Beeldkwaliteitsplan. De eventuele visuele hinder voor de bewoners van de woningen langs het Wandelpad wordt daarmee naar ons oordeel afdoende beperkt. De busbaan wordt door het scherm aan het oog onttrokken.	Ja, scherm is aangepast.
42	18	Er is niets gedaan met de bewonerswensen op het tracé. Veel groen langs de HOV-busbaan, bijvoorbeeld bij de spoorwegovergang en VSH is niet beschreven in de Ontwerp-PIP. In de vorige fase van het project hebben wij als bewonersvereniging gereageerd op het ontwerp van de HOV-busbaan. Dit heeft volgens de Inspraakwijzer (20151211Jnspraakwijzer_HOVJn_t_Gooi_DEF.pdf) van de provincie geleid tot het ontwerp en tracé wat nu vastligt. In een van de keukentafel sessies zijn er gele stickers geplakt met inbreng van bewoners op de ontwerpen tijdens inloop sessie, in het Ontwerp-PIP is hier niets van te vinden. Er wordt niet aangetoond dat er ook maar iets met de inbreng van de Vituswijk bewoners is gedaan.	De keukentafelsessies en inspreekavonden hebben geleid tot het ontwerp dat is vastgesteld door de stuurgroep HOV in 't Gooi en gerealiseerd zal worden. Daarbij is zo goed mogelijk naar alle wensen gekeken en afgewogen in hoeverre hier aan voldaan kon worden. Momenteel zijn we in gesprek met de voorzitter van uw wijk om ervoor te zorgen dat u en uw medebewoners van de informatie worden voorzien. Hopelijk kunnen we in dit kader uitleg geven waarom bepaalde wensen wel/niet konden worden meegenomen.	Nee
42	19	Op basis van geleverd materiaal bijvoorbeeld impressie omgeving van Entrada kan niet beoordeeld worden of het project inpasbaar is. Het huidige PIP zorgt niet voor objectieve informatie. Zie: Impressie toekomstige situatie omgeving Entrada blz. 32. Het hoogte verschil tussen de twee naast gelegen gebouwen is niet aangegeven.	Aan de toelichting zal ter verduidelijking links naast de afbeelding 'Impressie toekomstige situatie Entrada' een afbeelding van de huidige situatie worden toegevoegd. Hierop is te zien dat aan de bebouwing niets zal veranderen en dat het project inpasbaar is. Tevens zal boven deze afbeeldingen de volgende tekst ter verduidelijking worden toevoegen: "In de omgeving van station Hilversum loopt de busbaan in beide richtingen via de Wilhelminastraat. Aan de zijde van de Entrada komt een strook voor fietsers, voetgangers en incidenteel autoverkeer (bijvoorbeeld taxi's) van en naar de woontoren. Het wegdek van de Wilhelminastraat wordt licht opgehoogd om de parkeerkelder minder te belasten.".	Nee
42	20	Op 13 januari dat is een week voor het kunnen indienen van deze zienswijze is er nog een voorlichtingsavond gehouden echter zonder: A. Huis aan huis brief voor aanwonende B. Project team leden met voldoende kennis aangezien deze functies te vaak door wisselende personen is vervuld. C. Er is niets terug gecommuniceerd aan bewoners van de Vituswijk wat er is gedaan met de bewonerswensen welke zijn geïnventariseerd tijdens de inloopspreekuren of keukentafel gesprekken. Terwijl dit wel was toegezegd door voormalig wethouder van verkeer dhr. E.Boog.	De tervisielegging van het PIP is o.a. aangekondigd in de huis-aan-huis bladen (ook wel weekbladen genoemd). Het project HOV in 't Gooi kent een lange looptijd en vraagt om verschillend expertise, waardoor personele wijzigingen in de organisatie optreden. Dat wil echter niet zeggen dat de projectleden niet op de hoogte zijn van de situatie in het gebied langs het trace. Momenteel zijn we in gesprek met de voorzitter van uw wijk om ervoor te zorgen dat u en uw medebewoners van de informatie worden voorzien. Hopelijk kunnen we in dit kader uitleg geven waarom bepaalde wensen wel/niet konden worden meegenomen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	21	Zorgvuldigheidsbeginsel. De overheid moet een besluit zorgvuldig voorbereiden en nemen: correcte behandeling van de burger, zorgvuldig onderzoek naar de feiten en belangen, procedure goed volgen en deugdelijke besluitvorming (Art. 3.2 Awb), de uitvoering van het HOV in 't Gooi voldoet hier niet aan. Zorgvuldigheidsbeginsel wordt niet nageleefd doordat de bewonersinformatieavond slechts een week voor de verval datum is voor het indienen van een zienswijze op de Ontwerp-PIP.	Wij zijn van mening dat aan de eisen van het zorgvuldigheidsbeginsel wordt voldaan.HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat niet onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen kunnen burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig- aanleiding kunnen geven tot aanpassing van het plan. De indiener stelt verder dat het zorgvuldigheidsbeginsel niet is nageleefd door de datum van de bewonersavond (een week voor het einde van de terinzag periode). De periode van ter inzage legging heeft plaatsgevonden vanaf 11 december 2015 tot en met 21 januari 2016. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. De kerstvakantie viel precies in de ter inzage periode. Om belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren zijn we voorafgaand aan de ter inzage legging al gestart met extra communicatie, zoals een persbericht op 1 december, aankondigingen in de huis- aan-huisbladen, nieuwsberichten op de websites van het project en de deelnemende gemeenten, een extra digitale nieuwsbrief vanuit het project, twitter berichten, persgesprekken met bestuurders en extra inloopspreekuren op het projectbureau. Na de feestdagen zijn er twee inloopavonden georganiseerd op donderdag 7 januari en woensdag 13 februari, waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Er bestaat echter geen wettelijke plicht om bewonersavonden te organiseren tijdens een periode van ter inzage legging.	Nee
42	22	De impressies en voorlichtingsavonden waren niet duidelijk of gaven een verkeerd beeld, zo zijn op veel impressie heel veel bomen en struiken getekend en is niet goed te zien waar de rode dieselbus nu precies komt te rijden.	Op de informatieavonden heeft er een totaalontwerp gelegen. Er is een 3D- visualisatie gemaakt van het gehele trace, die voor een ieder via het internet de raadplegen is. Mocht dit toch nog tot onduidelijkheid leiden, dan vernemen we dat graag via onze mailadres hovgooi@noord-holland.nl	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	23	De proceduren voor de aanleg van de HOV-busbaan kent een lange geschiedenis. Er zijn naar mening van de bewoners in de Vituswijk wijk veel noodgrepen gedaan door de HOV-Projectgroep om het project verder te krijgen terwijl er geen sprake is van draagvlak voor dit project. Bezwaren Of het splitsen van een PIP is toegestaan staat nergens beschreven in de Ontwerp-PIP. Of de locale gemeenten raden opnieuw moeten instemmen over het feit dat de oude PIP nu is opgesplitst in twee verschillen PIP procedures, staat niet beschreven in de Ontwerp-PIP. Het is nergens beschreven of een voorlichtingsavond over de Ontwerp-PIP slechts een week voor de sluitingsdatum mag worden gehouden. Bewoners hebben daardoor niet voldoende tijd gehad om een zienswijze te schrijven en in te dienen. De economische uitvoerbaarheid is niet beschreven in de Ontwerp-PIP. De technische uitvoerbaarheid is niet beschreven in de Ontwerp-PIP. De uitvoeringsovereenkomst met ProRail is nog niet definitief. De uitvoerovereenkomst met Rijkswaterstaat is nog niet definitief. De aanleg van de dubbelbaanse tunnel op de OosterEngweg is zeer risicovol, echter staat er nergens inde Ontwerp-PIP beschreven wat de uitvoerbaarheid is. Het zorgvuldigheidsbeginsel artikel 3:4 Algemene Wet Bestuursrecht noemen. Men behoort alle belangen af te wegen: Hoofdstuk 3. Algemene bepalingen over besluiten Er is niet beschreven dat er een definitieve toestemming bestaat voor een gelijkvloerse spoorweg overgang langs het Wandelpad. Afdeling 3.2. Zorgvuldigheid en belangenafweging A. Artikel 3:4 Het bestuursorgaan weegt de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit. Hier wordt niet aan voldaan. B. Artikel 3:4 De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Hier wordt niet aan voldaan. Met de bezwaren zoals beschreven in dit document is hiermee aangetoond dat niet de juiste data nog een acceptabele procedure is toegepast voor het opstellen van het Ontwerp-PIP.	Indiener stelt dat er geen juiste procedure is toegepast voor het opstellen van het Ontwerp PIP. Wij zijn van mening dat we de juiste procedure hebben toegepast voor het opstellen van het ontwerp PIP. Zie hiervoor onze beantwoording onder 42.21. Indiener vraagt zich verder af of splitsen van het PIP is toegestaan. Om de realisatie van de busbaan HOV in het Gooi mogelijk te maken hebben de partijen destijds gekozen voor een PIP-procedure. Huizen en /Blaricum onderzoeken echter al een tijdje hoe zij concreet invulling willen geven aan het project. Om geen onnodige vertraging te veroorzaken is daarom in 2015 door GS besloten het Ontwerp PIP te splitsen in een deel Hilversum/Laren en een deel Huizen/Blaricum. Door deze splitsing aan te brengen, konden de projectonderdelen waar geen discussie over is (niet qua scope en niet qua nut en noodzaak) doorgezet worden en bleef (verdere) vertraging van de datum voor realisatie en ingebruikname van de nieuwe businfrastructuur achterwege. In de voor het project opgestelde vormvrije Milieu effect rapportage (m.e.r.) beoordeling, waarin gekeken is naar de effecten van het project op het milieu is uiteraard wel het hele project beschouwd, dus zowel voor het onderdeel Hilversum/ Laren als het onderdeel Huizen/Blaricum. De conclusie van deze beoordeling luidt dat gelet op de kenmerken, de plaats van het (gehele) project en de kenmerken van de potentiële milieueffecten er geen noodzaak bestaat om een m.e.r.-procedure als bedoeld in artikel 7.16 e.v. van de Wet milieubeheer te doorlopen en een MER op te stellen. Indiener vraagt zich verder opnieuw af of een voorlichtingsavond een week voor het einde van de terinzage periode mag plaatsvinden. Zie hiervoor onze beantwoording onder 42.21.	Nee
42	24	In alle betrokken gemeenten (Huizen, Blaricum, Hilversum, Eemnes) komen grote groepen bewoners in actie tegen het HOV in 't Gooi project. Er is namelijk geen maatschappelijk draagvlak voor dit project in deze vorm. Daarbij zijn de financiële risico's voor de deelnemende gemeenten nog steeds onduidelijk. HOV nut en noodzaak? Uit de feiten blijkt dat er geen nut en geen noodzaak is. Eerder niet noodzakelijk en nutteloos. Er wordt op geen enkele manier aan de eerder geformuleerde randvoorwaarden voldaan. Volgens ons is daarom het voortzetten van het HOV-busbaan project niet acceptabel. De commissaris van de Koningin Remkes heeft aangeven dat wat hem betreft HOV alleen door kan gaan als alle betrokken gemeenten 'ja' zeggen. Met het afhaken van gemeente Blaricum wordt hier niet aan voldaan. Dan is er nog de aanbesteding van de OV concessie. Met slechts 1 bieder: Connexxion die meer geld vraagt voor minder OV. En naar onlangs blijkt de spitsdienst uitbesteedt aan een andere partij. Resultaat 25% minder OV in de Gooi en Vechtstreek. Dit op basis van Gooi en Eembode.	Indiener stelt dat er geen draagvlak is voor het project. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De voorbereidingen voor dit project lopen al lange tijd en het belang voor de regio is groot. Het gaat om structurele verbetering in de bereikbaarheid. Bovenal gaat het om de toekomst van 't Gooi. De provincie heeft destijds op verzoek van de regio het voortouw genomen om het project te realiseren. HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat niet onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Binnen de regio is er echter voldoende draagvlak. In januari 2014 is een samenwerkingsovereenkomst ondertekend door de gemeenten Hilversum, Huizen, Laren, Eemnes en de provincie. Zoals bekend onderzoekt de gemeente Huizen al enige tijd op welke wijze zij invulling wil geven aan het begrip HOV in haar gemeente. Over nut- en noodzaak van hoogwaardig openbaar vervoer in de regio is geen discussie. Dit wordt in alle collegeprogramma´s onderschreven, ook in die van de colleges van Huizen en Blaricum. Om te voorkomen dat de ingebruikname van de busbaan door de onzekerheid in Huizen naar achteren zou schuiven, is in 2015 besloten het PIP in 2 fasen uit te voeren. Met het nu voorliggende PIP ('fase 1') worden de benodigde maatregelen in Hilversum en Laren mogelijk gemaakt. In een volgende fase, die zal starten zodra er duidelijkheid en overeenstemming is met betrekking tot Huizen en Blaricum, zullen de benodigde maatregelen daar mogelijk gemaakt worden middels een apart PIP of gemeentelijke bestemmingsplannen. Indiener stelt dat de financiele risico's voor de gemeenten onduidelijk zijn. De financiele risico's voor de deelnemende gemeenten zijn vastgelegd in de in januari 2014 gesloten samenwerkingsovereenkomst. Indiener stelt verder dat er geen nut en noodzaak voor het project zijn. De nut en noodzaak van het project zijn voldoende beschreven in de Plantoelichting van het PIP. De bereikbaarheid van de regio zal, als er niks gedaan wordt, verslechteren. Door een toenemende mobiliteit en toenemende bevolkingsgroei zullen de verkeersknelpunten toenemen. Nu al is in Hilversum de verkeersdruk erg groot, vooral in de spits. Dit project levert een bijdrage aan oplossingen om de verkeersdruk te verminderen en de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	25	Op basis van het motiveringsbeginsel (Art.3.46 Awb) dat wil zeggen: De overheid moet haar besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch en begrijpelijk zijn. Hier wordt niet aan voldaan.	Artikel 3.46 Awb ziet er op toe dat de motivering het besluit moet kunnen dragen. Het moet gaan om het aspect van de juiste vaststelling van de feiten en het aspect dat de vaststelling van de feiten dient te leiden tot de genomen beslissing. Wij zijn van mening dat het besluit in alle opzichten voldoet aan een deugdelijke motivering.	Nee
42	26	De feiten kloppen niet: Het ecoduct bij Anna's Hoeve is niet vanwege HOV aangeboden maar vanwege een tekort aan gemeentelijk en natuurreservaat beschikbaar budget. Het is dus ten onrechte opgevoerd als "voordeel" bij de HOV-busbaan. Op basis van de komst van het ecoduct bij aanleggen HOV-busbaan hebben raadsleden van de Hilversumse gemeente raad ingestemd. Voormalig wethouder van verkeer dhr. E.Boog stelde de aanleg van het Ecoduct dan ook als voorwaarde om in te stemmen met het HOV project terwijl dit niets met de reiziger te maken heeft.	Vraag heeft geen betrekking op het PIP, maar op gemeentelijke besluitvorming. De door de provincie en uit het MJPO beschikbaar gestelde middelen worden gebruikt om via het project HOV in ´t Gooi de natuurbrug te realiseren. Zonder de provinciale middelen zou de natuurbrug wel gerealiseerd kunnen worden, maar zou de Weg over Anna's Hoeve een barrière blijven in de natuurverbinding.	Nee
42	27	R-Net Bus 320 voldoet en een aparte vrije baan is niet nodig.	Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen dat Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen ook niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdrukte in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.	Nee
42	28	De HOV-busbaan komt niet op juist die plekken waar hij nodig is zoals ziekenhuis Hilversum en het ROC.	De HOV zorgt voor een betrouwbare en snelle verbinding. Reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes zullen via de lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark beschikken. Er komt een halte voor de nieuwe Tergooi ziekenhuis en de bussen die van de aftakking gebruik maken zullen de halte aandoen voor deze de halte bij het Arenapark aandoen.	Nee
42	29	Uit geen enkel document of gevalideerde berekening blijkt dat er eng nut of noodzaak is voor de aanleg van een vrije busbaan binnen het HOV in 't Gooi project.	De nut en noodzaak van het project zijn voldoende beschreven in de Plantoelichting van het PIP. De bereikbaarheid van de regio zal, als er niks gedaan wordt, verslechteren. Door een toenemende mobiliteit en toenemende bevolkingsgroei zullen de verkeersknelpunten toenemen. Nu al is in Hilversum de verkeersdruk erg groot, vooral in de spits. Dit project levert een bijdrage aan oplossingen om de verkeersdruk te verminderen en de bereikbaarheid te verbeteren. In bijlage 1 bij het PIP vindt u een onderbouwing van de vervoer- en exploitatiewaarde van de toekomstige busverbinding. In bijlage 19 vindt u een nadere onderbouwing voor de noodzaak van het project.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	30	De onderzoeksgegevens als basis voor de Ontwerp-PIP zijn verouderd en daarmee niet meer bruikbaar. Vanaf het jaar 2007 zijn telkens de prognoses bijgesteld van 15.000 reizigers per dag, vervolgens naar 9600 per dag en later naar 7400 per dag. Bezwaren De gebruikte vervoersonderzoek gegevens die ten grondslag liggen aan de Ontwerp-PIP zijn ouder dan twee jaar en vallen daarmee buiten de wettelijke vereiste norm volgens het besluit ruimtelijke ordening. De situatie waarop de HOV plannen zijn gebaseerd is te veel verouderd, diverse buslijnen zoals lijn 100 en 103 rijden al lang niet meer. De prognose voor de verkeerstoename in de diverse gemeente zijn te veel verouderd. De gebruikte gegevens in bijlage-1 van de Ontwerp-PIP zijn te veel verouderd. Er is geen sprake meer van een doorstromingsprobleem van het verkeer in Hilversum op de route van de huidige buslijn R-320. In de Ontwerp-PIP is niet beschreven waarop de toename van het aantal reizigers op wordt gebaseerd. Doordat de onderzoek gegevens te veel zijn verouderd is dit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel zoals beschreven in Artikel 3.2 van het Awb. Er is al veel onderzoek verricht naar te verwachte aantal reizigers, echter telkens moesten ze naar beneden worden aangepast. Een duidelijk signaal dat de gegevens gebruikt voor de Ontwerp-PIP niet meer bruikbaar zijn.	Over de houdbaarheid van gegevens en onderzoeken zegt art.3.1.1a Besluit ruimtelijke ordening: " Bij de vaststelling van een bestemmingsplan (-* zoals ook dit PIP*-) kan in ieder geval gebruik worden gemaakt van gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar." Als de overheid een besluit neemt dat gebaseerd is op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar, zijn die in principe bruikbaar en handelt een overheid niet onzorgvuldig. Wij zijn van mening dat de gegevens die gebruikt zijn ter onderbouwing van nut en noodzaak nog altijd actueel zijn. In het rapport bijlage 1 Exploitatie en Vervoerwaarde is inderdaad 2010 als uitgangssituatie gebruikt . Maar relevant is vooral de vergelijking die in het rapport gemaakt wordt tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we bijlage 1: rapport exploitatie- en vervoerwaarde, herschreven met als basis dezelfde onderzoeksgegevens maar duidelijker opgeschreven. Ook is hierin onderbouwd waarom wij vinden dat de gegevens nog steeds actueel zijn. In 2006 is een verkenning uitgevoerd waarin is onderzocht of een HOV-verbinding in het Gooi te realiseren is met waar mogelijk vrije infrastructuur. De verkenning is in 2006 afgerond. In deze verkenning is geconcludeerd dat een HOV-verbinding met vrije infrastructuur tussen Huizen en Bussum niet haalbaar is vanwege de verwachte te lage bezetting van de bussen en het gebrek aan ruimte voor een vrije busbaan. De in 2008 opgestelde vervoerswaardeprognose voor de HOV-verbinding Huizen – Hilversum kwam uit op 8900 reizigers op de corridor A27, tussen Eemnes en Hilversum. Deze is in 2010 bijgesteld naar 7400 reizigers. En in de laatste rapportage naar 6800. De reden hiervoor was dat de zogenaamde toeslag voor comfort en betrouwbaarheid van 15% in 2010 niet werd meegerekend. Zodoende is het getal van 7400, en in de laatste rapportage 6800, reizigers eerder een onderschatting dan een overschatting. Wij delen uw mening daarom niet dat dit een signaal is dat de gegevens niet meer bruikbaar zijn.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	31	Substantiële aantallen reizigers trekken Tijdens de eerste consultatieronden is regelmatig het mediapark gelegen in Hilversum-west als reisdoel beschreven. Geografisch gezien vanuit Huizen makkelijker via Bussum te bereiken dan via achtereenvolgens Hilversum-oost, Hilversum-centrum, Hilversum-west. Op het traject Huizen - Hilversum meldt het HOV projectteam reizen dagelijks 1030 reizigers om naar het werk te gaan. Maar van Huizen naar Bussum reizen voor hetzelfde motief 1240 reizigers. Gedeputeerde Mevrouw E.Post zegt daarentegen toch dat de weg via Bussum omwille van de vervoerwaarde van de HOV geen optie is. Niet de mens en het gemak maar het halen van een abstract getal staat centraal. De vervoerwaarde wil overtuigen maar bereikt het tegendeel. Immers de vervoerwaarde is iets anders dan het aantal reizigers. HOV-procesmanager dhr. v.d. Kooij bevestigde dat als 1 reiziger op een dag heen en weer reist tussen Huizen en Hilversum deze 2 keer meetelt in de vervoerwaarde. Zo kan achter een vervoerwaarde van 10 slechts 1 persoon schuilgaan. Als je dit in gedachten houdt kijk je met andere ogen naar de HOV prognose. Want in die prognose wordt uitgegaan van een huidige vervoerwaarde van 3300. De vervoerwaarde-prognose voor HOV in 2020 is kunstmatig hoog berekend naar 7400. Uit Huizen reizen dagelijks circa 350 mensen naar Hilversum CS. In 2006 stond de vervoerwaarde 'vast' op 15.000, het omslagpunt dat nodig is voor verrailing. In begin 2009 stond de teller nog op 12.000 en halverwege 2009 op 8900. Telkens is de prognose bijgesteld. De voorgestelde groei gaat van nieuwe grootschalige woningbouw in Almere-Oost en de Gooistreek. Door deze massabouw zou de mobiliteit toenemen. Feit is dat grote woningbouwprojecten zijn gestaakt. Dat het nieuwe kabinet inzet op kleine binnenstedelijke woningbouw en ook stopt met ISV de stedelijke vernieuwingsgelden. Directeur Jacques Thielen van het gestaakte project in Amsterdam Nieuw West in de NRC op 22-10 2010: „We hebben bijna twee jaar gewacht of de woningmarkt zich zou herstellen, maar de kans dat de markt weer snel op het oude niveau zit is buitengewoon klein." Thielen zegt ook: „De tijd van grootschalige nieuwbouw is voorbij. De nadruk ligt voortaan op kleine projecten en beheer." Tevens is het aantoonbaar hoe zeer de feitelijke nieuwbouw per jaar is achtergebleven bij de prognoses en daarom is per direct bijstelling van de mobiliteit naar beneden noodzakelijk. Met de kop in het zand geeft de provincie de herkomst aan van de te verwachten extra reizigers in de vervoerwaarde. "De groei van het aantal passagiers komt voor 60% van nieuwe verplaatsingen, 30% komt uit de auto, en 10% stapt over van de fiets naar het OV." Aldus het eindrapport. Lees 60% uit 'kannibalisatie' door HOV waarin de V voor veelvraat van andere lijnen staat. De 30% komt van de automobilisten die echter liever met hun auto in de file staan dan op een bus willen wachten. De bezwaren zijn: A. Kaalslag van buslijnen in de Gooi & Vechtstreek B. Vervallen OV-Taxi C. Verdubbeling A27 wordt niet uitgevoerd D. Reistijd van deur tot deur is niet berekend E. Grootste groep reizigers wil naar Arenapark maar deze wordt niet voorzien van een HOV bushalte F. Getallen: zijn betrouwbaar voor zover de gehanteerde aannamen kloppen, maar andere aannamen geven andere uitkomsten. G. De nu gebruikte aannamen door adviesbureau Goudappel&Coffeng zijn aantoonbaar onjuist. Daarbij is de wijze van presentatie discutabel. Bron: http://www.hilversumbis.nl/AgendapuntOverlegdStuk. aspx?APOSID=86910 Jaarstukken 2010 concernc HOV nodig voor de groeiende stroom reizigers? Op pagina 213 staat vermeld " De aanbesteding van het stads- en streekvervoer door Noord-Holland leidt tot minder busvervoer vanaf 1 juli 2011. Verdere bezuinigingen zijn zeer waarschijnlijk." (concessieperiode 2011-2019).cp. 214.Het aantal OV reizigers is substantieel afgenomen. Ten aanzien van de groei van het aantal passagiers volgens het eindrapport: H. 60% nieuwe verplaatsingen, dit is niet aangetoond. I. Aanname gehanteerd van achterhaalde woningbouwproductie en 'Kannibalisatie' door HOV, reizigers worden de HOV bus in gedwongen door opheffen van bestaande buslijnen J. 30% komt uit de auto, dit is niet aangetoond. K. De aanname is ongeacht verdubbeling van de A27 L. 10% stapt over van de fiets naar het OV, het is milieutechnisch niet verstandig om te stimuleren dat reizigers van vervoer per fiets gaan verruilen voor reizen van vervoer per bus.	U stelt dat door de afname an de woningbouw de mobiliteit naar beneden zal moeten worden bijgesteld. Echter de afgelopen tijd is de nieuwbouw weer aangetrokken. Daarnaast blijkt uit de nieuwe Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's die het Planbureau van de Leefomgeving in december 2015 heeft gepubliceerd dat de personenmobiliteit blijft toenemen. Dat geldt voor autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). In bijlage 1 is uitgegaan van 6800 reizigers op de corridor A27, tussen Eemnes en Hilversum.. Dit betreft echter nog steeds een toename van 33% ten opzichte van de referentiesituatie zie tabel 6.8 in bijlage 1. In de referentiesituatie 2020 is rekening gehouden met wijzigingen in het openbaarvervoer (busverbinding Amsterdam - Huizen - Hilversum) en wijzigingen in het treinaanbod (bijvoorbeeld de realisatie van de Hanzelijn). Daarnaast zijn in de referentiesituatie 2020 de nodige ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, waaronder uitbreiding Arenapark en uitbreiding ziekenhuis Ter Gooi (Hilversum). Al deze veranderingen zorgen voor aanzienlijk meer busreizigers. Onderstaand gaan wij specifiek in op uw aangevoerde bezwaren. Kaalslag van buslijnen in de Gooi en Vechtstreek. In de visie op openbaar vervoer heeft de provincie Noord-Holland aangegeven hoe zij de komende jaren inzet op openbaar vervoer. Hierin kunt u lezen dat er geen sprake is van kaalslag van buslijnen. De provincie Noord-Holland streeft naar een betere afstemming van vraag en aanbod. De provincie zet in op stroomlijnen, de buslijnen waar al jaren sprake is van een bestendige, grote vraag. Deze lijnen verbinden alle kernen van meer dan 3000 inwoners 7 dagen in de week. Daarnaast zet de provincie in op maatwerk in die gebieden waar de vraag naar openbaar vervoer minder is. Uitgangspunt is dat niemand verstoken blijft van een vorm van openbaar vervoer. Vervallen OV taxi. Per 1 januari 2012 is de OV taxi alleen toegankelijk voor WMO-pas houders. Overige reizigers kunnen gebruik maken van de NS Zonetaxi die de NS aanbied bij het station. Er is dus geen sprake van het vervallen van deze taxi. Verdubbeling A27. Dit is een project van Rijkswaterstaat. Wij zijn in onze modelberekeningen uitgegaan van een filevrije busrit over de A27. Dit wordt gerealiseerd door de mogelijkheid van rijden over de vluchtstrook wanneer er file is en een busdoorsteek ter hoogte van het knooppunt Eemnes. Reistijd van deur tot deur is niet berekend. Het klopt dat deze systematiek niet is toegepast. Grootste groep reizigers wil naar Arenapark maar deze wordt niet voorzien van een HOV halte. Uit ons onderzoek is gebleken dat de grootste groep (55%) reizigers een bestemming in de nabije omgeving van het NS station Hilversum heeft. Aannames berekeningen. De aannames die door het adviesbureau GoudappelCoffeng gehanteerd zijn voor de berekeningen zijn realistisch. In 2008 is de prof Dr Meurs ook een second opinion uitgevoerd hierop. Het doel van het project HOV in 't Gooi is het verbeteren van de bereikbaarheid dit zal leiden tot een toename van het aantal reizigers. Dit levert een positieve bijdrage aan de exploitatie van de buslijn. Groei van het aantal reizigers Onderdeel van de OV visie van de provincie Noord-Holland is om vraag en aanbod in het openbaar vervoer beter op elkaar af te stemmen. Wij onderschrijven daarom uw stelling niet dat reizigers in de HOV bus gedwongen worden. Uit onderzoek is gebleken (second opinion vervoerwaarde HOV in 't Gooi, Meurs) dat veiligheid en betrouwbaarheid de basis vormen voor aantrekkelijk openbaar vervoer. Daarna volgen snelheid en gemak. Als aan deze voorwaarden wordt voldaan is het HOV een alternatief voor de auto. Met het project HOV in 't Gooi realiseren wij de voorwaarde voor overstap van de auto naar het OV. In de prognoses is de toekomstige ontwikkeling van het wegennet meegenomen. De overstap van fiets naar OV is meegenomen in de modelberekeningen. Of dit uit het oogpunt van milieu wenselijk is, is niet onderzocht.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	32	Goede overstap en knooppunten. HOV kent slechts een paar haltes vergeleken met de bestaande busdiensten met daarentegen veel haltes. Juist door die fijnmazigheid van bestaande busdiensten en OV taxi is de reis van deur tot deur makkelijker en sneller. Je hebt niets aan een HOV tabel die de rijtijd meet vanaf een Carpoolplaats. Ook vervoersdeskundige Prof. Dr. H.J. Meurs benadrukt dat je moet kijken naar de reistijd van deur tot deur en niet buiten fijnmazigheid kunt. Eerder was voor HOV een hoofdargument dat de huidige bus door de file op de A27 meer reistijd nodig heeft. De Connexxion dienstregelingen van drie opeenvolgende jaren moesten bewijzen hoe de reistijd in de spits met 6 minuten toenam. In het Ontwerp-PIP wordt beschreven dat het Hilversumse Tergooi ziekenhuis belangrijk. Er werken veel mensen in en rond het ziekenhuis. Het Ziekenhuis-Hilversum ligt niet in het centrum maar aan de A27. Uitstekend bereikbaar met de bestaande busdiensten. HOV is dus niet noodzakelijk. Voor ouderen levert HOV een verslechtering op. Want mede door investeringskosten in de HOV verdwijnt de OV taxi en sneuvelen sluipenderwijs meer en meer andere fijnmazige buslijnen. Dit is het zogenaamde "kannibaliseren". De exploitatiekosten van het Openbaar Vervoer worden gedrukt door reizigers te dwingen van de HOV-busbaan gebruik te maken. Dit gebeurd door andere OV mogelijkheden op te heffen of onaantrekkelijker te maken. Bijvoorbeeld door minder vaak de bus te laten rijden of op andere tijden met kaalslag tot gevolg. Ouderen zullen zelf moeten zien hoe ze die paar HOV haltes bereiken. En als je fysiek minder sterk bent zijn juist dit soort extra inspanningen ongewenst. Hoe het kannibaliseren in de praktijk werkt blijkt bij de HOV Zuidtangent. Hier zijn 25 lijnen verdwenen of ingekort. Weg overstap- en knooppunten. Nog een voorbeeld. In Velsen zijn, zo blijkt uit een publicatie in de "online webregio", de mensen wakker geschrokken. In strijd met afspraken uit 2007-2008 verdwijnt bus 75 en wordt ingezet als HOV-lijn. "Wordt lijn 75 de HOV-lijn, dan rijdt de bus ver buiten de woonkernen om en doet de helft minder halteplaatsen aan dan nu. Dat roept de vraag op, waarom niet gekozen is om buslijn 75 minder te laten stoppen op het huidige traject. Daarmee had toch ook de 3 minuten tijdwinst kunnen worden gehaald? Dat scheelt de belastingbetaler bijna 70 miljoen euro" Het zou moeten gaan om verbetering van het openbaar vervoer in plaats van verslechtering wat bij HOV in T Gooi het geval is.	Wij delen uw mening niet. Op 6 februari 2012 is de Visie Openbaar Vervoer 2020 door Provinciale Staten vastgesteld. Vanuit de opgave om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor de reiziger, geeft deze OV-visie aan op welke manier het openbaar vervoer tot 2020 wordt georganiseerd. We zetten als Provincie in op een sterk stroomlijnennet (=goed bezette buslijnen) en maatwerk daar waar nodig. Daarmee wil de provincie een toekomstvast en betrouwbaar netwerk bieden voor de reiziger. De visie staat los van een bezuinigingsopgave. SInds het ingaan van de Visie Openbaar Vervoer 2020 is het aantal dienstregelingsuren toegenomen en is de klanttevredenheid verder verbeterd. De investeringskosten van de HOV staan los van exploitatie. De investeringskosten worden bekostigd uit provinciaal en gemeentelijke budget. De exploitatiegelden komen uit de Brede Doelen uitkering, dit zijn middelen die de provincie jaarlijks van het Rijk ontvangt. De komst van de HOV is dus geen manier om te bezuinigen op het OV.	nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	33	Snel, betrouwbaar, comfortabel, Knooppunten worden niet meegenomen: A. Het Arenapark huisvest het ROC en veel bedrijven. Ruim de helft van de passagiers stapt daar in en uit. Op 17 juli 2011 werd de beoogde HOV buslijn 320 van het R-net van Hilversum naar Amsterdam Amstel in gebruik genomen. De snelbuslijn 320 doet het Arenapark aan, in de spits tot wel 7 keer per uur, en is nu een belangrijke verbinding tussen Hilversum CS en Arenapark, wat voorheen de nu weggesaneerde regionale Bus 100 was. Die reizigers ondervinden straks alleen maar nadelen van het voorgestelde HOV tracé. B. Pro-Rail gaat op dit traject de frequentie van de treinen tot aan de capaciteitsgrens opvoeren C. In de huidige HOV tijdwinstberekeningen worden bepaalde knooppunten niet meegenomen. Op de gelijkvloerse kruising met het spoor bij het Wandelpad rijden in de spitstijd 8 treinen per uur. Dit betekent dat de HOV bus op dat punt telkens moet stoppen voor de trein op niet exact in te schatten momenten wat het HOV onbetrouwbaar maakt. D. Pro-Rail gaat op dit traject de frequentie van de treinen tot aan de capaciteitsgrens opvoeren, zal de HOV lijnvoering nog onbetrouwbaarder worden en daarmee niet voldoen aan één van de gestelde randvoorwaarden. E. Trein omleidingen zijn niet meegenomen in de tijdwinst berekeningen. F. Ontsluiting bij Entrada öt Beatrix tunnel G. Er is geen tijdswinst voor de grootste gebruikersgroep, bezoekers van het ROC & Arena-kantorenpark. Zij hebben niets aan deze HOV-busbaan aangezien deze bestemmingen niet worden voorzien van een halte. H. De huidige lijn 320 voldoet prima en maakt investeren in een vrije HOV-busbaan onnodig. I. Het complexe stationsgebied mist een essentiële uitwerking en de impact heeft impact op de reistijd & betrouwbaarheid van de HOV bus, deze is niet meegenomen in de tijdwinstberekeningen. J. Het Tergooi Ziekenhuis in Hilversum worden met de komst van een vrije HOV-busbaan slecht bereikt ten opzichte van de huidige situatie.	A. Reizigers met bestemming Sportpark kunnen met een van de andere buslijnen (niet de HOV-lijn 320) voor een deel van het traject gebruik maken van de HOV busbaan en vervolgens afslaan bij het ziekenhuis. Deze optie kan in de spitsuren 10 keer per uur gebruikt worden. De reistijd Huizen - Hilversum Sportpark bedraagt 28,5 minuut. Dit is 4,5 minuut sneller dan de referentie-situatie (situtatie zonder HOV in 2020, zie bijlage 1). Er is geen sprake van een slechtere verbinding qua reistijd, maar verbindingen worden wel anders. In de HOV-plannen is voorzien dat bussen van de verbinding Almere – Hilversum en enkele spitsbussen tussen Huizen en Hilversum ter hoogte van het ziekenhuis de HOV baan verlaten en de aftakking gebruiken om via de ingang van het ziekenhuis (halte Tergooi) naar het Arenapark te rijden. Daarmee beschikken reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes via lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark. Daarbij zal in 2019 een nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek van start gaan. De provincie schrijft de vervoerder ('concessiehouder') uitsluitend het zogenoemde 'Kernet' voor. Dat betekent dat de HOV (huidige lijn 320) en goed bezette buslijnen (de zogeheten 'stroomlijnen') precies worden voorgeschreven. De vervoerder heeft daarnaast de vrijheid om aan te geven hoe hij het resterende budget in wil zetten op gebieden waar vraag is. In 2019 zal de concessie Gooi en Vechtstreek opnieuw worden aanbesteed om vervolgens eind 2019 van start te gaan (er is een mogelijkheid dat de concessie met 2 jaar verlengd wordt). Voorafgaand aan de nieuwe aanbesteding zal er onderzoek worden gedaan naar de vervoersbehoeften in het gebied. B+ C + D Vanwege de frequentie van de treinen zal er een klein aantal bussen per uur zal moeten stoppen voor de overweg. Onderzoek heeft aangetoond dat de overweg maximaal een kwartier per uur gesloten zal zijn. In het onderzoek is al rekening gehouden met het opvoeren van de frequentie van de treinen. De maximale wachttijd zal 1,5 minuut bedragen, dit zal voor een gering aantal bussen gelden en heeft hierdoor beperkte invloed op de reistijd. E. Dat klopt. In de reistijd berekeningen is de trein niet meegenomen. F. De parkeergarage Entrada blijft bereikbaar, auto's kunnen hier de busbaan kruizen. G. Zie onder A. H.Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen dat Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Daarnaast zijn de reeds genomen doorstromingsmaatregelen ook niet afdoende om te borgen dat bus 320 ook in de toekomst vlot kan blijven doorstromen. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdrukte in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente WLO scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Vanwege deze groei van het verkeer zal het effect van de uitgevoerde doorstromingsmaatregelen steeds kleiner worden. Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. I. Wij hebben in het ontwerp rekening gehouden met de aansluiting op het stationsgebied. J. Wij maken een aftakking naar het Tergooi Ziekenhuis in Hilversum mogelijk. Hier komt ook een halte. Dit is geen verslechtering ten opzicht van de huidige situatie.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	34	Goede inpassing en Veiligheid A. HOV-bus kruist het treinverkeer en is daarmee niet veilig. B. HOV-bus kruist 11 verkeersstromen, waarvan 7 met langzaam verkeer binnen een straal van 50 meter	De HOV-baan kruist het spoor Hilversum – Utrecht gelijkvloers, via een beveiligde overweg (voorzien van spoorbomen), zodat de HOV-bus het treinverkeer veilig kan kruisen. De HOV-baan is verder afgeschermd van het openbaar gebied door middel van hekken. Zie ook de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad d.d. december 2015, www.hov-gooi.nl). Ter plaatse van de entree van het Teleac-gebouw zijn waarschuwingslichten voorzien om kruisen van de HOV-baan mogelijk te maken. Bij de oversteek nabij het busstation Hilversum is een veilige kruising geborgd doordat een zogenaamd 'middeneiland' is voorzien, waarmee een (veilige) oversteek in 2 stappen mogelijk wordt.	Nee
42	35	Verbetering van de kwaliteit van de omgeving A. Ernstige ongevallen in 2009 op de, Zuidtangent een citaat uit het Veiligheidsrapport Zuidtangent: "Het merendeel van de busongevallen vindt plaats op kruispunten met overig langzaamverkeer, vooral binnen de bebouwde kom." De kwaliteitsverbetering is niet aangetoond.	Het HOV project heeft als doel de bereikbaarheid van het Gooi te verbeteren. De bus verdwijnt van de openbare weg in Hilversum dit heeft ook een positief effect op de leefbaarheid in de buurt van het huidige bustrace. Daarnaast zorgt de aanleg van de tunnel voor een significante verbetering van de leefbaarheid van dat gedeelte van de wijk ter plaatse van de tunnel. De busbaan is zo ingepast dat kruizing met het overig verkeer geminimaliseerd is. Dit vindt alleen plaats ter hoogte van de Wilhaminastraat, hier rijdt de bus 30 km/uur. En fietsers kunnen de busbaan kruizen ter hoogte van station.	Nee
42	36	Stedelijk gebied A. 180 Politie parkeerplaatsen verdwijnen. Geen oplossing? B. Het ontlasten van de Emmastraat met busverkeer is geen uitgangspunt geweest. C. 270 bussen van de Emmastraat verhuizen naar het Wandelpad, D. Een route waar al 500 treinen passeren met meer dan 800 vervoersbewegingen per dag op het Wandelpad, dit zijn te veel vervoerbewegingen voor een gezinde leefomgeving	Wij begrijpen uw zorg. We hebben het plan getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. Hieraan wordt voldaan. Op plekken waar niet direct wordt voldaan worden maatregelen getroffen, denk aan de realisatie van stil asfalt. A. Er is voorzien in vervangende parkeermogelijkheden voor de politie. B+C. Het uitgangspunt voor HOV in 't Gooi is een snelle en betrouwbare HOV verbinding tussen Huizen en Hilversum. D De plannen zijn aan de geldende wet- en regelgeving getoetst. Er is geen sprake van een ongezonde leefomgeving.	Nee
42	37	Natuur / groen. Milieu effect: in de bebouwde kom van Huizen en Blaricum is een vrijliggende HOV-busbaan niet nodig want de doorstroming is geen probleem. Maar mede omwille van het imago wordt toch ingezet op een volledig vrijliggende HOV-busbaan zo staat in het HOV eindrapport Lijnvoering en Vervoerwaarde. Het Huizens groen krijgt een optater met de kap van ruim honderd bomen. Onnodige en onevenredige schade aan de kwaliteit van de leefomgeving.	Het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV in 't Gooi, dat ter visie heeft gelegen van van 11 december 2015 t/m 21 januari 2016 heeft betrekking op de tracédelen in Laren en Hilversum. Het PIP heeft geen betrekking op het deel Huizen/Blaricum; de planologische inpassing hiervan volgt later.	Nee
42	38	Het gebruik van dieselbussen zorgt voor: A. Uitstoot van fijnstof is niet acceptabel B. Geluidsoverlast is te veel C. Gehele tracé is vervuild en dient nader onderzocht te worden	Wij hebben de onderzoeken getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. De geluidsbelasting van de HOV busbaan voldoet aan de voorkeursgrenswaarde met uitzondering van de woning aan de Oosterengweg 65. De geluidbelasting op deze woning blijft ruimschoots beneden de maximaal toelaatbare grenswaarde. Voor deze woning wordt gemotiveerd een hogere waarde vastgesteld. Na realisatie van de vrije busbaan zal er een nieuwe concessie busvervoer van kracht zijn. De huidige concessie loopt tot medio 2019, met de mogelijkheid tot verlenging tot medio 2021. De provincie Noord-Holland wil een verdere verduurzaming van het openbaar vervoer realiseren. In de toekomstige concessie zullen de bussen aan strengere eisen moeten voldoen wat betreft uitstoot van schadelijke stoffen. Het streven is gericht op 'zero emissie'. Dit betekent dat het aannemelijk is dat de bussen die over de vrije busbaan gaan rijden een lagere uitstoot van schadelijke stoffen zullen hebben dan de huidige bussen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	39	Uit te breiden (Almere) Dat voor Almere alleen echt de westkant van belang is bewijst Wethouder Ruimtelijke Ordening en Wonen Almere dhr. Adri Duivesteijn. "Met die projecten moeten wij juist bewijzen waarom er een Umeerlijn (verbinding in het water tussen Amsterdam en Almere) moet komen." In een raadsbrief 23 april 2009 staan redenen voor de dalende woningbouwproductie opgesomd. "De laatste jaren was er al sprake van een dalende woningbouwproductie." Lokatie 2005 2006 2007 Haven 49 57 17 Stad 383 329 620 Buiten 897 851 577 Poort Hout Totaal 1329 1237 1214 Woningbouw Almere In 2008 was het totaal 924. De bezwaren zijn: A. Nieuwbouw Almere-Oost gaat niet door en dus wordt de HOV-busbaan niet uitgebreid van/ naar Almere. B. Drempelwaarde voor lightrail van 15000 reizigers nergens in zicht. C. Bouwproductie Almere blijft achter. D. In het verleden was er een busbaan tussen Almere en Utrecht maar is vervallen omdat deze niet rendabel was zie: http://bit.ly/aqowqP.	Het PIP maakt alleen de busbaan mogelijk tussen HIlversum en de A27. Een aansluiting richting Almere is een mogelijkheid. De indiener geeft verder aan dat de busbaan tussen Almere en Utrecht vervallen was omdat deze niet rendabel was. Wij nemen aan dat u hierbij doelt op lijn 150 (Snelwegbus). Deze is gestopt omdat de subsidie vanuit het Rijk werd stopgezet en er onvoldoende vervoerwaarde was om inzet van (gemeenschappelijke) provinciale of regionale middelen te rechtvaardigen.Ten aanzien van verrailing kunnen we aangeven dat in zijn algemeenheid verrailing inderdaad pas wordt overwogen bij meer dan 15.000 reizigers per dag. In het rapport "Besluitvorming voorkeurstracé - uitkomsten nader onderzoek 2010" d.d. september 2010 van de Stuurgroep HOV in 't Gooi is geconcludeerd dat de vervoerwaarde (aantal reizigers per dag) vooralsnog onvoldoende is voor verrailing (p.45). De optie van verrailling is dus niet met stille trom vertrokken maar gelet op de vervoerprognoses (voorlopig) niet aan de orde. Er wordt in de bouwtekeningen rekening gehouden met vertrambaarheid in de toekomst. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. De situatie bij het station en het wandelpad zal in de toekomst aangepast moeten worden indien besloten wordt het traject te verrailen.	Nee
42	40	Toekomstbestendigheid HOV in het Gooi kan niet als compensatie dienen voor een geflopte aanbesteding. HOV maakt al deel uit van de nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek. En juist deze nieuwe concessie voor HOV heeft al bijgedragen aan de eerste OV kaalslag. De huidige OV basisvoorziening inclusief de OV taxi gaan teloor mede door HOV-achtige projecten met telematica investeringen. Nergens klinkt de roep van reizigers 'wij willen HOV'. Niemand die in een dieselbus Hoogwaardig Openbaar Vervoer herkent. Dat HOV in het Gooi onbeduidend is valt ook te lezen in het HOV eindrapport Lijnvoering en Vervoerwaarde waar staat: 'Voor het interlokale deel langs/over de A27 is de verwachting dat met de bestaande voor capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet in 2020 de files op de A27 (nagenoeg) zijn opgelost. Aanleg van een vrije baan langs de A27 heeft dan ook praktisch geen meerwaarde. Het volstaat om het HOV de mogelijkheid te bieden om bij files gebruik te maken van de vluchtstrook". De bezwaren zijn: A.Er is geen sprake van een gehele vrije busbaan en voldoet daarmee niet aan de randvoorwaarde. B. Indien de HOV-Busbaan wordt aangelegd is het niet duidelijk wat de prognose is. C. Geen financiële medewerking HOV in het Gooi van: • Provincie Utrecht • Gemeente Almere • Provincie Flevoland D. Verrailbaar tracé, Het tracé is niet verrailbaar. Het tracé beschreven in de Ontwerp-PIP is niet verrailbaar bij de gelijkvloerse kruising met het spoor.	A. Indiener stelt dat er niet wordt voldaan aan de randvoorwaarde van een gehele vrije busbaan. Wij veronderstellen dat de indiener daarmee doelt op de randvoorwaarden van R-net, waarvan de HOV bus onderdeel uitmaakt. R-net kent de volgende kwaliteitsaspecten: • Hoge frequentie • Hoge snelheid • Grote betrouwbaarheid • Veel comfort • Goed bereikbare en goed geoutilleerde haltes. Een vrijliggende busbaan over het gehele traject is geen randvoorwaarde voor R-net. Sinds 2011 rijdt de huidige buslijn 320 onder de R-netformule. De bus stroomt in de bebouwde kom van Hilversum al een stuk beter door dan een aantal jaar geleden vanwege een aantal doorstromingsmaatregelen die de gemeente Hilversum in de aanloop naar dit project al genomen heeft in het kader van het Integraal Bereikbaarheidsplan Hilversum. Er blijft echter een groot verschil bestaan tussen de reistijden in - en buiten de spits. Dat maakt dat de bus onbetrouwbaar is en op dat punt niet voldoet aan de minimum eisen die R-net stelt. Het gevolg daarvan is dat deze lijn in zijn huidige vorm niet kan blijven bestaan: het niet voldoen aan R-netnormen heeft namelijk gevolgen voor de inzet van bijvoorbeeld materieel en ook frequentie waarin bussen rijden. Zie hiervoor ook bijlage 19 waarin met actuele cijfers de noodzaak voor een vrije busbaan onderbouwd wordt. B. Indiener vindt de prognose niet duidelijk. De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. C. Indiener geeft aan dat er geen financiele medewerking is van de provincie Utrecht, FLevoland en de gemeente Almere. Deze constatering is correct. HOV in 't Gooi is namelijk een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. D. Indiener stelt verder dat het trace niet verraild kan worden. Ten aanzien van verrailing kunnen we aangeven dat in zijn algemeenheid verrailing pas wordt overwogen bij meer dan 15.000 reizigers per dag. De optie van verrailling is gelet op de vervoerprognoses (voorlopig) niet aan de orde. Er wordt in de bouwtekeningen wel rekening gehouden met vertrambaarheid in de toekomst. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. De situatie bij het station en het Wandelpad zal in de toekomst aangepast moeten worden indien besloten wordt het traject te verrailen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	41	De kosten Al in 2010 waren de kosten niet op orde, uitgaven 116,1 miljoen euro. Inkomsten 96,6 miljoen euro. Alleen al voor de financiering van het ecoduct en het verplaatsen van de weg over Anna's Hoeve was in totaal 22,4 miljoen nodig, het leeuwendeel hiervan was niet financieel gedekt. Er is nu een overschrijding van de project kosten van 6,7 miljoen Euro voor de aanbestedingsprocedure, nergens staat beschreven of dit procedureel en wettelijk acceptabel is. De bezwaren zijn: Er is in de Ontwerp-PIP niet aangegeven of de huidige overschrijdingen procedureel en wettelijk acceptabel zijn. B. Onvolledige ramingen bij een grofmazig gepresenteerd project. C. Kostenmodulen voor bewonerswensen en wensen van bedrijven aan het beoogde tracé zijn niet opgenomen. D. Een kostenmodule samenhangend met het recht op planschade ontbreekt E. Het TerGooi Ziekenhuis zal zelf de kosten moeten dragen voor de aanleg van een busroute, dit is nog niet bevestigd. F. De kosten voor geplande verrailing zijn niet beschreven in de Ontwerp-PIP. G. De kosten voor bodemsanering zijn niet beschreven in de Ontwerp-PIP. H. Er is niet beschreven of de HOV met vrije HOV-busbaan duurder wordt dan de basisbus. I. Er is niet beschreven of er een spitstarief gelden. J. Prijskaartgaranties zijn niet beschikbaar K. Saneren gifgronden L. Bewonerswensen M. Bedrijven verplaatsen N. Planschade O. Grond aankoop P. Omleidingskosten, waaronder Oosterengweg, Wandelpad Q. Meerkosten lightrail 100 miljoen euro. R. Tunnelkosten voor toekomstige verrailing van de gelijkvloerse kruising bij het Wandelpad 15.1.11. Financiële risicoanalyse A. Een financiële risicoanalyse ontbreekt in de Ontwerp-PIP	De kosten van het project zijn gebaseerd op ramingen die tot stand komen op basis van de Standaard Systematiek Kostenramingen, ontwikkeld door het CROW. Deze methodiek houdt rekening met de fase waarin een project zich bevindt en daarmee de onzekerheden die het project kent. De zogenoemde ´kostenmodules´ zijn al opgenomen in de financiële ramingen. De details van deze ramingen worden o.a. in verband met nog komende aanbestedingen niet openbaar gemaakt. Overigens is het wettelijk ook niet verplicht om deze gegevens kenbaar te maken in het kader van een ontwerp-PIP. Verrailing is geen onderdeel van het project, maar een ambitie voor de toekomst. De uitvoering is zodanig dat wel met verrailing rekening gehouden wordt.	Nee
42	42	Veiligheid Grofweg valt de inpasbaarheid in twee delen uiteen: In de bebouwde kom en daarbuiten. In de bebouwde kom van Huizen en Hilversum blijkt een HOV-busbaan in de praktijk niet haalbaar en de kwaliteit van de omgeving te schaden. Zo wordt de omgeving onveiliger. Bijvoorbeeld door het kruisen van bussen met treinverkeer. Maar het is vooral risicoverhogend voor kwetsbare verkeersgroepen als fietsers en wandelaars. In Huizen wordt het oversteken op 'T Merk gevaarlijk door de komst van een zesbaansweg: Vier voor het bestaande verkeer en nog twee extra voor de HOV. In Hilversum zal de bus een draai van de Schapenkamp over de Hoenderweg moeten maken en moet de HOV-bus zich mengen met het 'normale' verkeer. Dit kruispunt is nu al onoverzichtelijk, al het overig verkeer zal moeilijker kunnen doorstromen. Vooral passerende fietsers/voetgangers op de kruising vanuit de Beatrix-tunnel en de mensen die vanaf het Station richting Wandelpad gaan (o.a. naar de scholen ROC, HKU, ATC en bedrijven op het Arena-kantorenpark). De bewoners en bezoekers van de Entrada-woontorens en het Teleacgebouw die via hun eigen parkeergelegenheid de weg op willen draaien kruisen de HOV-busbaan, een allesbehalve veilige situatie. Wethouder van verkeer dhr. Boog heeft aangegeven dat tegenvallers binnen het project leiden tot versobering cq schrappen van onderdelen van het busbaantracé in Hilversum. Dit geeft geen vertrouwen in een veilige verkeersoplossing als bijdrage aan een goede inpassing en verbetering van de kwaliteit van de omgeving. De provincie weet uit de praktijk over de onveiligheid van de HOV mee te praten. Zo heeft zij naar aanleiding van enkele ernstige ongevallen in 2009 besloten onderzoek te doen naar de veiligheid van de vrije HOV-busbaan van de Zuidtangent. Een citaat uit het Veiligheidsrapport:Veiligheid	De HOV-baan kruist het spoor Hilversum – Utrecht gelijkvloers, via een beveiligde overweg (voorzien van spoorbomen), zodat de HOV-bus het treinverkeer veilig kan kruisen. De HOV-baan is verder afgeschermd van het openbaar gebied door middel van hekken. Zie ook de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad d.d. december 2015, www.hov-gooi.nl). Ter plaatse van de entree van het Teleac-gebouw zijn waarschuwingslichten voorzien om kruisen van de HOV-baan mogelijk te maken. Bij de oversteek nabij het busstation Hilversum is een veilige kruising geborgd doordat een zogenaamd 'middeneiland' is voorzien, waarmee een (veilige) oversteek in 2 stappen mogelijk wordt. De kruising van de busbaan met de toegangsweg naar de in- en uitrit van de parkeergarage aan de Wilhelminastraat wordt verkeersveilig ingericht, zodat verkeer dat de parkeergarage wil in- en uitrijden dit op een veilige wijze kan doen. Zoals ook blijkt uit BKP wordt - om de veiligheid ter plaatse te garanderen - langs de HOV-busbaan een bufferzone gerealiseerd. Deze zone is aan beide zijden 2 m breed en zal worden voorzien van een lage vaste beplanting. Wat betreft de zienswijze ten aanzien van Huizen merken wij op dat het ontwerp PIP dat ter visie heeft gelegen t/m 21 januari 2016 betrekking heeft op de tracédelen Laren en Hlversum, en niet op het deel Huizen/Blaricum.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	43	Nut en noodzaak van de HOV-busbaan zijn onvoldoende aangetoond want: A. Het plan is gebaseerd op te oude gegevens uit 2009 B. Het plan wordt gepositioneerd vanwege tunnel Oosterengweg komt er een HOV-busbaan, niet omdat hij nodig is maar omdat Hilversum een tunnel krijgt. C. Het traject zou verrailbaar zijn, op basis van deze belofte hebben raadsleden ingestemd, het is echter onmogelijk het deel van het traject in Hilversum { stationsgebied) te verrailen D. *de overheid (zijnde college Hilversum) heeft haar besluit niet goed en logisch kunnen motiveren. E. Het algemeen belang voor de aanleg van een vrije busbaan HOV in het Gooi is niet aangetoond. Argumenten Op basis van bovenstaande bezwaren wordt op geen enkele wijze voldaan aan de gestelde randvoorwaarden voor de HOV-Busbaan Huizen-Hilversum.	A. Indiener geeft aan dat de vervoersonderzoeken ouder zijn dan 2 jaar en dat deze daardoor niet gebruikt hadden mogen worden. In beginsel kunnen echter ook onderzoeken die ouder zijn ten grondslag liggen aan besluiten. Van belang is immers of de gegevens nog actueel en bruikbaar zijn. Wij zijn van mening dat de gegevens nog actueel zijn. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we bijlage 1 (Exploitatie en Vervoerwaarde) aangepast, hierin wordt onderbouwt dat de gegevens nog steeds actueel zijn. B. De onderdoorgang Oosterengweg is ook noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zou het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat automobilisten dan niet alleen moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een onderdoorgang borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoorkruising meer nodig is voor het autoverkeer. C. Indiener stelt verder ten onrechte dat het trace niet verraild kan worden. Uitgangspunt voor het ontwerp van de HOV-baan is namelijk wel degelijk een toekomstige verrailbaarheid. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. De situatie bij het station en het wandelpad zullen in de toekomst inderdaad aangepast moeten worden indien besloten wordt het traject te verrailen. Verrailing is daar niet onmogelijk, maar er zijn dan aanpassingen nodig (en investeringen) aan o.a. de Beatrixtunnel. D.De besluitvorming in de gemeenteraad van HIlversum maakt geen onderdeel uit van het voorliggende PIP. E. In de Plantoelichting van het PIP wordt ingegaan op het algemeen belang van de aanleg van de busbaan. Het belang voor de regio is groot. Het gaat om structurele verbetering in de bereikbaarheid. Bovenal gaat het om de toekomst van 't Gooi. De verwachting is namelijk dat door een toename van mobiliteit de verkeersdrukte in de bebouwde kom van Hilversum alleen maar zal toenemen. Dit sluit aan bij recente Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's van het Planbureau van de Leefomgeving (december 2015) die uitgaan van een toename van de personenmobiliteit. Dat geldt ten aanzien van autokilometers, maar ook voor openbaar vervoer en langzaam verkeer (fietsen). Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.	Nee
42	44	Draagvlak Bezwaren De provincie Flevoland draagt 0,0 miljoen bij. De gemeente Almere 0,0 miljoen. En de provincie Utrecht 0,0 miljoen, daarmee is aangetoond dat er geen provinciaal draagvlak bestaat voor de aanleg van HOV in het Gooi. Er zijn Petities opgezet ten aanzien van HOV in 't Gooi project. Groepen inwoners in onze regio die de plannen juist toejuichen zijn er niet. Als we als "draagvlak meter" naar de petities kijken op www.petities.nl zien we het volgende: Tegen de vrije busbaan Ondertekeningen: Totaal 4118 • Nee tegen een vrije busbaan door Huizen 804 • Petitie HOV oké, vrije busbaan NEE 584 • Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) busbaan Huizen en Hilversum 2730 Voor de vrij busbaan Ondertekeningen Totaal 2 • Vóór Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) 2 Echte visies en maatschappelijk draagvlak ontbreken. HOV met een lightrail zijn een loze belofte gebleken aangezien de huidige route niet verrailbaar is.	Wij zijn ons bewust van de tegenstand die het project teweegbrengt. Binnen de regio is er echter voldoende draagvlak. Wij hebben een bestuursovereenkomst afgesloten met 4 gemeenten uit de regio. De gemeenten waar dit PIP betrekking op heeft hebben aangegeven door te willen met het project. Voor ons is dit de aanleiding geweest om het ontwerp PIP ter inzage te leggen. Het project ligt niet in de provincie Flevoland en Utrecht. Bijdragen van zowel deze provincies en Almere liggen daarom niet voor de hand. Wij onderschrijven uw opmerking niet dat er geen voorstanders zijn voor ons project. Dagelijks reizen er veel mensen met het openbaar vervoer in de regio Gooi en Vecht. Zij hebben baat bij een snelle en betrouwbare verbinding tussen Huizen en Hilversum. De onderzoeken die uitgevoerd zijn ter onderbouwing van het PIP hebben aangetoond dat de busbaan inpasbaar is. Wij ontwerpen daarnaast de busbaan zodanig dat verailing in de toekomst mogelijk blijft.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
42	45	Provinciale samenwerking voor HOV in het Gooi Volgens de provincie Noord-Holland is zijn de bijdragen van Flevoland, Almere en Utrecht 0,0 omdat HOV helemaal speelt op Noord-Hollands grondgebied. Echter op de website van het gewest Gooi en Vechtstreek kan men het volgende lezen. Onder het kopje 'Gewest en Hilversum willen afzonderlijke verkeersafspraken met Utrechtse overheden' Wij citeren: "S/nds 2007 werken het gewest en Hilversum samen met diverse Utrechtse overheden en Rijkswaterstaat in het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad aan een pakket die ook voor onze regio van belang kunnen zijn. Het gaat ons dan om de vervoersassen tussen het Gooi, Utrecht, Amersfoort en Almere.Dit heeft geleid tot een totaalpakket aan maatregelen, het z.g. VERDER pakket'. Eind juni heeft ons portefeuillehouderoverleg zich echter terughoudend uitgesproken over het concept pakket maatregelen. Zij hebben vastgesteld dat de voorgestelde maatregelen een te grote financiële bijdrage (max. €10 miljoen) voor gewest en Hilversum zouden vergen in verhouding tot het directe nut ervan voor onze regio. Vooral het ontbreken van een bijdrage aan het HOV-project Hilversum-Huizen, dat deels op Utrechts grondgebied (parallel aan de A27) moet worden aangelegd, wordt als een groot manco in het Utrechtse "Verderpakket' beschouwd. Dit heeft geleid tot het standpunt om het voorgestelde totaalpakket en de financiering daarvan niet te aanvaarden. Omdat de vervoersrelaties met de Utrechtse regio belangrijk zijn en onze aandacht blijven vergen, willen de portefeuillehouders de samenwerking met de Utrechtse overheden wel voortzetten, maar dan op basis van enkele projecten die voor het Gooi en Utrecht gezamenlijk voldoende belang hebben. Voorgesteld wordt om daarbij ook de provincie Noord-Holland te betrekken. Hierover kunnen dan komend najaar concrete uitvoeringsafspraken worden gemaakt." Argumenten Draagvlak voor dit project is na een proces van 10 jaar plannen maken nog altijd niet aangetoond.	Zie onze beantwoording onder 42.24	Nee
44	1	Uitvoering van deelproject 6- Tunnel Oosterengweg- binnen het project HOV Het Gooi levert praktische problemen en overlast op in onze situatie. Als bewoners van de Oosterengweg komt het project tot vlak voor onze gevels in onze voortuinen; op 80 cm. uit de gevel komt een vier meter hoog, donker scherm te staan voor zeer lange tijd. De ingrijpende werkzaamheden vinden op korte afstand van onze woningen plaats. Tijdens de bouw qua overlast valt te denken aan geluid, stof, trilling, onzekerheid over de draagkracht van het huis, ontbreken van daglicht, slechte bereikbaarheid, omvallen bouwmaterieel (Alphen a/d Rijn), onveilig gevoel, verplaatsen allerlei nutszaken, nachtarbeid en meer. Dit is een grote aanslag op het woon- en leefgenot tijdens de realisatie van het project! Uit onderzoek blijkt dat zo'n groot infrastructureel project binnen minimale ruimte en tijd altijd meer impact heeft dan we kunnen voorzien(noord zuid lijn A'dam). Er is bij ons nog niemand geweest die een inschatting heeft gemaakt van de te verwachten problemen qua draagkracht van het huis welke op staal is gefundeerd! Verzoeken hiertoe werden categorisch geweigerd.	Het is onvermijdelijk dat enige vorm van overlast ontstaat tijdens de bouw van de onderdoorgang, met name voor de bewoners van de woningen dicht bij de toekomstige onderdoorgang Oosterengweg. Langs de tunnelbak is een spatscherm voorzien dat de overlast dient te beperken. Dit spatscherm heeft een hoogte van 2 verdiepingen. Het scherm is bedoeld om modder e.d. op te vangen tijdens het graven van de diepwand-geul, zodat de modder niet tegen de gevels van de woningen komt. Het spatscherm blijft niet maanden op dezelfde plek staan, maar kan wanneer het graven van de diepwand is afgerond worden verwijderd. Het spatscherm hoeft geen daglicht tegen te houden. Binnen het project is veel aandacht voor de situatie van de bewoners van de woningen dicht bij de toekomstige onderdoorgang. Het genoemde verzoek ten aanzien van de woning van indiener is ons niet bekend, maar deze kwestie zal door de omgevingsmanager worden opgepakt binnen de gesprekken die met indiener worden gevoerd.	Nee
44	2	Na de bouw hebben we door de trechtervorm van de tunnel overlast van bundeling van uitstoot van voertuigemissies en geluid bij de tunnelmond.	We hebben in het akoestisch onderzoek (bijlage 2 in de toelichting) rekening gehouden met reflecties in de tunnelmonden. Uit de berekeningen blijkt echter dat er geen sprake zal zijn van een significante toename van geluid ten opzichte van de huidige geluidbelasting ter hoogte van de woningen bij de tunnelmonden. De luchtwaliteit ter plaatse van de tunnelmonden neemt af echter er worden geen grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit overschreden	Nee
44	3	Ook de ontsluiting van langzaam en snelverkeer zorgt voor onveilige situaties. De parallelwegen zullen aanleiding geven tot oneigenlijk gebruik en sluipverkeer. Dit is niet gewenst. Dit zijn onze zorgen en we hopen dat u deze meer dan serieus neemt en hopen van u te horen!	Wij begrijpen uw zorgen. In het ontwerp is zeker rekening gehouden met scheiding van de langzaam en snelle verkeersstromen. De scheiding wordt nog strikter doorgevoerd dan in de huidige situatie het geval is. Het fietsverkeer gaat namelijk apart van het autoverkeer door de tunnel. Ook op maaiveldniveau worden de verkeersstromen zoveel mogelijk gescheiden. Scheiding van verkeersstromen en het voorkomen van onveilige situaties is ook de reden dat gekozen is voor een nieuwe ontsluitingsroute van het Venetapark.	Nee
45	1	Hier een aantal punten die mij zorgen baren. De bereikbaarheid van de motorzaak bij de nieuwe situatie gaat straks via een weg waar de auto een bezoeker is,deze weg word zo smal dat het wachten is, op een aanrijding met een fietser of voetganger. Vanaf de punt van de showroom naar de tunnel toe is niet meer dan 3 meter.dit is een schatting aangezien de tekening van u geen afmetingen laat zien.	De eindsituatie rondom de onderdoorgang Oosterengweg is aangegeven in het Beeldkwaliteitsplan (BKP, Posad d.d. december 2015), waar de inpassing van de onderdoorgang in relatie tot de overige infrastructuur en het lokale stratenpatroon is uitgewerkt en vastgelegd. De afstand van de showroom van de motorzaak tot aan de onderdoorgang is ca. 6,5 m, bestaande bestaande uit een stoep van ca. 2,5 m en een rijweg van ca. 4 m breed.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
45	2	Mijn angst is, dat na enkele verkeersongevallen, de gemeente gaat zeggen, de auto en motorfiets worden verbannen,dan word de bereikbaarheid een zoektocht voor iemand die even langs wil komen.	De eindsituatie rondom de onderdoorgang Oosterengweg is aangegeven in het Beeldkwaliteitsplan (BKP, Posad d.d. december 2015, www.hovgooi.nl), waar de inpassing van de onderdoorgang in relatie tot de overige infrastructuur en het lokale stratenpatroon in overleg met de gemeente is uitgewerkt en vastgelegd. De parallelweg is geschikt voor personenauto's en langzaam verkeer. Het PIP legt ter plaatse de bestemming verkeer vast. Er is geen reden om aan te nemen dat de weg in de toekomst niet meer toegankelijk zal zijn voor motorvoertuigen. Zie ook bijlage 23 notitie zichtbaarheid en bruikbaarheid.	Nee
45	3	De aanloop is nu groot, hieruit komen regelmatig verkopen uit voort,natuurlijk de mensen die gericht zoeken die komen er wel ,maar er is ook een grootte groep die even langs komen uit nieuwsgierigheid. Het publiek zoekt een zaak die toegangkelijk is, ik voel mij dan ook als eigenaar van de motorzaak in de nieuwe situatie erg benadeeld. Dan speelt er nog iets, de omliggende bedrijven willen graag weg of naar een andere plek of geld, U koopt de grond met gebouwen u zult er dan waarschijnlijk huizen en flats gaan bouwen. Ik zit dan met mijn motozaak midden in een woongebied, nou dan word het wachten op problemen van mensen die menen last te hebben van geluidsoverlast, in dit soort situaties is een bedrijf altijd de dupe. Dan heb ik nog een punt als eigenaar van het gebouw. Het gebouw hebben mijn vrouw en ik gekocht met het idee een goed bereikbare locatie te hebben aan de doorgaande weg zoals nu.De ligging nu is die van een A locatie.	Indiener kan na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen, mocht indiener van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Voor planschade kan een tegemoetkoming worden aangevraagd op basis van de verordening Planschade Noord-Holland. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling. Verder kennen wij de Regeling Nadeelcompensatie; schade die voortvloeit uit het handelen van de provincie kan voor vergoeding in aanmerking komen. Verantwoordelijkheid voor eventuele bouwschade of onrechtmatige daad schade anderzins ligt bij de aannemer.	Nee
45	4	Dit is toch wel mijn grootste zorg daar ik in de voorbije jaren de voordelen hiervan gemerkt heb. Wij werken hier heel erg hard om het gebouw aftebetalen en te onderhouden. Jullie mogen hier niet aan voorbij gaan wij hebben niet om die verandering gevraagt. Het is ons gewoon even mede gedeeld. De bereikbaarheid van het pand staat straks niet meer in verhouding zoals het nu is, en de zichtbaarheid van het gebouw is straks helemaal weg. Dit kunnen jullie ons niet aandoen en wij vinden dan ook dat U contact moet opnemen met ons, om mee te denken over een passende oplossing	Als project streven we ernaar om bewoners en bedrijven bereikbaar te houden tijdens de bouwfase en daarna. In bijlage 23 vind u meer informatie over de bereikbaarheid tijdens en na de bouw. De situatie van uw bedrijf is ons bekend en we zijn hierover in gesprek met u.	Nee
46	1	De plannen zijn dat het aantal treinen Hilversum-Utrecht fors omhoog gaat: Dat betekent dat er meer bussen moeten stoppen voor een aankomende trein. De geplande reistijd van die bussen gaat daardoor met enkele minuten omhoog. Tot nu toe Is een groot deel van het plan gebaseerd geweest op de aanname dat de bussen via de busbaan veel sneller zouden rijden dan nu. Dat blijkt door allerlei andere maatregelen niet te kloppen. Nu wordt er opeens meer aandacht besteed aan betrouwbaarheid van de bussen. Maar welke betrouwbaarheid bedoelt u in de stukken: dat de bussen niet uitvallen of dat ze korter onderweg zijn?	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Door de verwachte toename van de mobiliteit, de komende jaren, zal het autoverkeer toenemen wat tot 'verstopping' van de stadscentra zal leiden. Slechtere bereikbaarheid van de stadcentra heeft economische impact. Bedrijven en winkels ondervinden hiervan de nadelige economische gevolgen. De aanleg van de vrije HOV busbaan vormt een bijdrage om de bereikbaarheid nu en in de toekomst te verbeteren. Indiener geeft aan dat bussen moeten stoppen voor aankomende treinen en verwacht dat de reistijd daardoor enkele minuten omhoog zal gaan. Onderzoek heeft aangetoond dat de overweg maximaal een kwartier per uur gesloten zal zijn. In het onderzoek vervoerswaarde en exploitatie (bijlage 1) is al rekening gehouden met het opvoeren van de frequentie van de treinen.De maximale wachttijd zal 1,5 minuut bedragen, dit zal voor een gering aantal bussen gelden en heeft hierdoor beperkte invloed op de reistijd.De indiener vraagt zich af wat wordt bedoeld met betrouwbaarheid: Buslijn 320 zal straks als HOV-bus over het HOV-tracé met nieuwe infrastructuur rijden. De snelbus krijgt voorrang, rijdt deels over een vrije busbaan en kan over het nieuwe tracé vlot doorrijden. De snelbus kan hierdoor stipt volgens de dienstregeling rijden, waardoor de dienstregeling nog strakker kan worden gemaakt. Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling leidt tot kortere wachttijden op de vertrekhalte en beperkt het risico op het missen van aansluitingen (en daarmee het risico op een langere reistijd). De HOV-bus vormt daarnaast een schakel in het regionale HOV-netwerk R-net en zorgt voor een snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere.	Nee
46	2	Ik heb nergens in de plannen resultaten van recente (= minder dan 2 jaar oude) onderzoeken gevonden naar reizigersaantallen, naar rijtijden van de bussen, naar financiële situatie van de HOV bussen etc. Nergens vind ik terug wat al de verwachte kosten zijn voor het project en wat de te verwachte opbrengsten zijn uit 'kaartverkoop'. Wat gaat er gebeuren als de uiteindelijke opbrengsten tegenvallen, zo tegenvallen dat het laten rijden van al die bussen met te weinig passagiers heel veel meer geld gaat kosten dan het opbrengt? Wie gaat dat bijbetalen, de gemeenten of de provincie. Ik zie dat nergens meegenomen in uw begroting. Dat is tegen het zorgvuldigheidsbeginsel. Ik zie overigens nergens een goede financiële risicoanalyse in de plannen. Waarom niet? (Dat de reizigersaantallen zullen dalen is al wel duidelijk omdat de verbinding voor de grootste groep reizigers vanuit Huizen, namelijk de mensen die bij Sportpark uitstappen, de helft van hun verbindingen kwijt zijn en er meer voor gaan betalen. Velen zullen dus de keuze maken een andere vorm van vervoer te nemen.	In bijlage 1 vindt u het onderzoek naar exploitatie- en vervoerswaarde van het bustrace. Hier vindt u rijtijden, reizigersaantallen en frequentie van de HOV bussen. Het taakstellend budget voor het project HOV in 't Gooi is vastgesteld op € 107,3 miljoen.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
46	3	Wat gaat er gebeuren als de uiteindelijke opbrengsten tegenvallen, zo tegenvallen dat het laten rijden van al die bussen met te weinig passagiers heel veel meer geld gaat kosten dan het opbrengt? Wie gaat dat bijbetalen, de gemeenten of de provincie. Ik zie dat nergens meegenomen in uw begroting. Dat is tegen het zorgvuldigheidsbeginsel.	Wij zijn van mening dat aan de eisen van het zorgvuldigheidsbeginsel wordt voldaan. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Het HOV-project zorgt dat de dienstregeling efficiënter kan worden uitgevoerd. Dat bespaart kosten. Tegelijkertijd zullen de inkomsten stijgen vanwege een toename van het aantal reizigers. In de huidige situatie is de kostendekkingsgraad van R-netlijn 320 50% (de helft van de kosten worden gedekt uit de reizigersopbrengsten). In vergelijking met andere buslijnen is dit al een goede kostendekkingsgraad. U geeft aan dat er informatie ontbreekt ten aanzien van mogelijk tegenvallende opbrengsten. De investeringskosten van de HOV staan echter los van de exploitatie. De investeringskosten worden bekostigd uit provinciaal en gemeentelijke budget. De exploitatiegelden komen uit de Brede Doelen uitkering, dit zijn middelen die de provincie jaarlijks van het Rijk ontvangt. De provincie schrijft de vervoerder ('concessiehouder') vervolgens uitsluitend het zogenoemde 'Kernet' voor. Dat betekent dat de HOV (huidige lijn 320) en goed bezette buslijnen (de zogeheten 'stroomlijnen') precies worden voorgeschreven. De vervoerder heeft daarnaast de vrijheid om OV in te zetten daar waar vraag is. In 2019 zal de concessie Gooi en Vechtstreek opnieuw worden aanbesteed (er is een mogelijkheid van verlenging van de concessie tot 2 jaar) om vervolgens eind 2019 van start te gaan. Voorafgaand aan de nieuwe aanbesteding zal er onderzoek worden gedaan naar de vervoersbehoeften in het gebied.	Nee
46	4	De buspassagier is van dit HOV plan de dupe: de rijtijd van de bus is misschien iets korter in de spits voor de paar reizigers die vanuit Huizen naar het station Hilversum willen, maar de totale reistijd van de buspassagier is langer omdat veel haltes geschrapt worden. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. U moet de burgers (en de busreizigers) eerlijke, kloppende informatie geven hier hierover, en niet komen met verouderde aannames en mooie verhalen. Waarom vind ik nergens in dit plan dat de verbinding van Huizen naar sportpark héél veel slechter wordt. De medewerkers van de bedrijven daar, de vele scholieren van het ATC en ROC en de reizigers die verder willen met de trein naar Utrecht zijn hiervan echt de dupe. Want nu hebben ze heel vaak een rechtstreekse bus van Huizen naar sportpark. Met de busbaan hebben ze nog maar de helft daarvan, of moeten ze overstappen en wachten bij halte ziekenhuis.	Er is geen sprake van een slechtere verbinding qua reistijd, maar verbindingen worden wel anders. In de HOV-plannen is voorzien dat bussen van de verbinding Almere – Hilversum en enkele spitsbussen tussen Huizen en Hilversum ter hoogte van het ziekenhuis de HOV baan verlaten en de aftakking gebruiken om via de ingang van het ziekenhuis (halte Tergooi) naar het Arenapark te rijden. Daarmee beschikken reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes via lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark. Deze optie kan in de spitsuren 10 keer per uur gebruikt worden. De reistijd Huizen - Hilversum Sportpark bedraagt 28,5 minuut. Dit is 4,5 minuut sneller dan de referentiesituatie (situtatie zonder HOV in 2020, zie bijlage 1). Daarbij zal in 2019 een nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek van start gaan. De provincie schrijft de vervoerder ('concessiehouder') uitsluitend het zogenoemde 'Kernet' voor. Dat betekent dat de HOV (huidige lijn 320) en goed bezette buslijnen (de zogeheten 'stroomlijnen') precies worden voorgeschreven. De vervoerder heeft daarnaast de vrijheid om aan te geven hoe hij het resterende budget in wil zetten op gebieden waar vraag is. In 2019 zal de concessie Gooi en Vechtstreek opnieuw worden aanbesteed om vervolgens eind 2019 van start te gaan. Er is een mogelijkheid van verlenging tot maximaal 2 jaar van de huidige concessie. Voorafgaand aan de nieuwe aanbesteding zal er onderzoek worden gedaan naar de vervoersbehoeften in het gebied.	Nee
46	5	De 'kaartjes' voor de busbaan worden duurder dan de reguliere verbinding. Dat betekent dat de scholieren naar het ROC, de medewerkers van de bedrijven bij het Arenapark en de reizigers die door willen met de trein naar Utrecht, veel meer geld kwijt zijn terwijl het aantal verbindingen per uur sterk verminderd t.o.v. de huidige situatie. Zijn deze reizigers hier al over geïnformeerd? Dat moet wel, volgens het zorgvuldigheidsprincipe en goed openbaar bestuur, maar ik heb het nog nergens terug kunnen vinden in uw plannen.	De reiziger betaalt per kilometer. De concessieverlener (vervoerder) bepaalt per jaar wat het kilometertarief is. Als de reis in kilometers niet langer wordt, zal de reiziger ook niet meer gaan betalen. Het kan natuurlijk zijn dat individuele reizigers duurder uit zijn, doordat er minder haltes in het HOV zullen zijn dan nu het geval is. Maar dan praten we over centen en niet over euro's per rit. Overigens heeft deze zelfde discussie gewoed toen de Zuidtangent in 2001 ging rijden. Reizigers dachten dat een "luxere" busverbinding automatisch duurder zou zijn.	Nee
46	6	De mensen zoals ik die aangewezen zijn op busvervoer kunnen met het HOV 's avonds en in het weekend veel slechter naar het ziekenhuis reizen dan nu het geval is. Als de HOV er komt, komt lijn 3 te vervallen en die rijdt nu altijd zeer frequent. Als iemand straks met de HOV naar het ziekenhuis moet, is hij dus duurder af (omdat de kaartjes duurder worden) en er rijden veel minder bussen per uur daarheen. Waarom wordt dit nergens vermeld? Dat is toch niet zorgvuldig.	Reizigers uit Almere, Huizen, Blaricum en Eemnes zullen via de lijn 101 met de toevoegende spitsritten van lijn 320/toekomstige HOV over een goede verbinding met het ziekenhuis en Hilversum Sportpark beschikken. Er komt een halte voor het nieuwe Tergooi ziekenhuis en de bussen die van de aftakking gebruik maken zullen de halte voor het Sportpark aandoen. Bij de start van de nieuwe aanbesteding (eind 2019) zal bekend zijn wat het buslijnennet en de frequentie gaat worden van de bussen die het ziekenhuis aandoen. Tot die tijd zal buslijn 3 in ieder geval blijven rijden.	Nee
46	7	De busbaan komt langs de spoorlijn naar Amersfoort waar in de toekomst dubbel zo veel "chloortreinen' gaan rijden vanwege gepland onderhoud aan de Betuwelijn. Hoe kan de veiligheid gegarandeerd worden voor aanwonenden/buspassagiers o.b.v. het groepsbeginsel? Waarom vind ik hierover niets terug in de plannen.	Ten aanzien van het onderdeel externe veiligheid hebben we voldaan aan de wettelijke verplichtingen. De busbaan is geen (beperkt) kwetsbaar object. Toetsing aan het plaatsgebonden risico en groepsrisico is zodoende niet noodzakelijk.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
46	8	Op de impressie van de situatie naast de Entradatorens staat een stoep, fietspad, busbaan en weer een stoep aangegeven, met wat beplanting. Maar er is nergens rekening mee gehouden met de hoogteverschillen die er nu zijn. De Entradatorens en de kantoorgebouwen, en daarmee de stoep voor hun deur, zijn minstens een meter hoger dan het huidige wegdek met parkeerplaatsen. Dat kon twee jaar geleden niet op één hoogte gebracht worden omdat het dak van de daaronder gelegen parkeergarage dat niet aankan. Hoe gaan ze dit oplossen? Ik kom het in de tekeningen en in de tekst niet tegen en de medewerkers van de voorlichtingsbijeenkomst op 13 januari konden ons ook niet informeren hierover, sterker nog., die kenden het probleem niet eens. Waar komt het extra geld daarvoor vandaan? Ik kom het nergens tegen.	In het ontwerpproces van het project HOV in 't Gooi is veel aandacht geweest voor de ruimtelijke inpassing waarbij tevens rekening is gehouden met de aanwezige hoogteverschillen. Zoals ook in aangegeven in de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan) is het voornemen het vlak tussen het kantoorgebouw van Teleac en de woongebouwen van Entrada (dat aflopend is in de huidige situatie) recht te leggen, waardoor de veiligheid en het comfort van de busbaan aanzienlijk verbeteren. Door deze wijziging in het profiel sluit de Wilhelminastraat in hoogte aan op het dek tussen de gebouwen van Entrada. Dit maakt de ruimte visueel en functioneel ruimer. De effecten die de aanleg van de HOV busbaan heeft op de constructie van de parkeergarage worden momenteel door het project inzichtelijk gemaakt. Naar verwachting is de constructie van de parkeergarage niet sterk genoeg voor de hierboven beschreven inrichting. De uiteindelijke inrichting ter plaatse zal afhankelijk zijn van wat rekenkundig mogelijk is.	Nee
46	9	Veiligheid fietsers en bezoekers UWV gegarandeerd bij oversteken busbaan t.h.v. UWV-gebouw/stationsgebouw: Nergens in de tekeningen en in de beschrijvingen staat goed aangegeven hoe de treinreizigers de busbaan kunnen oversteken om hun fiets neer te zetten in de rekken tussen Stationsgebouw en Werkpleingebouw. De vele, vaak gehandicapte, bezoekers van het Sociaal Plein/ Werkplein/UWV kunnen nauwelijks bij het gebouw komen, hoe wordt hun veiligheid gewaarborgd, zeker nu de overheid verplicht stelt dat alle (openbare) gebouwen goed toegankelijk moeten zijn voor minder validen? Zijn de extra kosten daarvoor begroot? Ik vind ze nergens terug.	Het project HOV in 't Gooi zal er voor zorgdragen dat alle kruisingen met de busbaan veilig worden ingericht. Zoals ook blijkt uit de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl) is bij de inrichting van de zone stationsgebied-Wandelpad met name veel aandacht besteed aan de inpassing van de routing van wandelaar en fietser. Aan beide zijden van de busbaan wordt een verbinding voor voetgangers gerealiseerd en tevens een fietspad in twee richtingen aan de zijde van Entrada. Om de veiligheid ter plaatse van de busbaan te garanderen komt aan beide zijden van de busbaan een bufferzone van 2 m.	Nee
46	10	Hoeveel geld is er opzij gezet voor planschade ? Dat is nergens te vinden. Bedrijven en huizen van de bewoners van o.a. het Wandelpad (naar ook Oude Amersfoortseweg, Oosterengweg, Mussenstraat etc.)worden minder waard door de busbaan die overlast gaat veroorzaken (geluidsoverlast, fijnstof, meer trillingen, visuele overlast).	In hoofdstuk 6 van de toelichting bij het PIP is de economische uitvoerbaarheid van het plan aangegeven. Tevens is hier aangegeven dat er reeds rekening is gehouden met een tegemoetkoming in de planschade.	Nee
46	11	Communicatie niet juist: er is sprake van onbehoorlijk bestuur: Volgens het zorgvuldigheidsbeginsel zouden omwonenden en belanghebbenden goed geïnformeerd worden. De eerste voorlichtingsavond over het PIP is slechts twee weken voor de termijn van indienen van een zienswijze daarop. Dat is een veel te kort termijn. Ook waren de daar aanwezige medewerkers van het HOV niet op de hoogte van de zaken. Dit is ook onzorgvuldigheid van bestuur. Zij konden geen gedetailleerde plannen laten zien, hadden geen gedetailleerde begroting en ze waren niet op de hoogte van de huidige situatie langs het Wandelpad en de Wilhelminastraat en de Oosterengweg. De medewerkers en de plannen geven nergens aan hoe hoog het hekwerk van de busbaan wordt langs het Wandelpad en de Wilhelministraat, t.o.v. de hoogte van het (huidige) wegdek. We hebben als buurt bij de bijeenkomsten vaak laten weten dat wij open hekken (max. 1.80 m hoog) willen met hedera o.i.d. er tegenaan, maar nergens zien we dat in de plannen terugkomen. Wat zijn die mondelinge beloftes dan waard? Dat klopt ook niet volgens het zorgvuldigheidsbeginsel.	We hechten er veel belang bij dat de omgeving betrokken is bij het project. De periode van ter inzage legging heeft plaatsgevonden vanaf 11 december 2015 tot en met 21 januari 2016. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. De kerstvakantie viel precies in de ter inzage periode. Om belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren zijn we voorafgaand aan de ter inzage legging al gestart met extra communicatie, zoals een persbericht op 1 december, aankondigingen in de huis- aan-huisbladen, nieuwsberichten op de websites van het project en de deelnemende gemeenten, een extra digitale nieuwsbrief vanuit het project, twitter berichten, persgesprekken met bestuurders en extra inloopspreekuren op het projectbureau. Na de feestdagen zijn er twee inloopavonden georganiseerd op donderdag 7 januari en woensdag 13 februari, waar belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Het project HOV in 't Gooi kent een lange looptijd en vraagt om verschillend expertise, waardoor personele wijzigingen in de organisatie optreden. Dat wil echter niet zeggen dat de projectleden niet op de hoogte zijn van de situatie in het gebied langs het trace. Momenteel zijn we in gespek met de voorzitter van de bewonersvereniging Klein Rome om ervoor te zorgen dat u en uw medebewoners van de informatie worden voorzien. Daarbij kunnen we tevens uw wensen mbt de hekwerken bespreken.	Nee
46	12	Er is sprake van geweest dat de hulpdiensten misschien ook van de busbaan gebruik zouden mogen maken (voor situaties die niets met de HOV te maken hebben dus). Klopt dat? Ik vind hierover niets terug in uw plannen. Ik wil graag zwart-op-wit dat dat niet de bedoeling is. Ik vind ook niet terug wat er gaat gebeuren als de hulpdiensten er wél gebruik van gaan maken. Wat wordt er dan gedaan voor de omwonenden en passanten om de overlast van gillende sirenes e.d. tegen te gaan ? Is dat begroot in uw plannen. Ik zie het nergens terug. Ook zie ik niet terug in de plannen hoe die hulpdiensten dan vanaf de busbaan verder moeten als ze bij station Hilversum uitkomen met hoge snelheid en gillende sirenes.	Het klopt dat de HOV-baan ook gebruik zal kunnen worden door de nood- en hulpdiensten, in geval van calamiteiten. De busbaan is echter alleen toegankelijk vanaf het busstation in Hilversum, vanaf de A27 en waar de busbaan de Weg over Anna's Hoeve kruist (ter hoogte van de Gooyersgracht), niet op tussengelegen punten. Vanaf beide locaties gaan de nood- en hulpdiensten op in het ter plaatse rijdende verkeer, zoals de nood- en hulpdiensten zich nu ook door het verkeer bewegen.	Nee
46	13	Ik vind nergens in de plannen wat de maximale snelheid van de bussen is langs het Wandelpad en bij de Wilhelminastraat. Staat dat ergens beschreven? Is het mogelijk dat op 30 km per uur te houden op dit smalle stukje vanwege de toch al hoge geluidsoverlast van de treinen ?	Op het busbaantraject tussen het busstation in Hilversum tot aan de overweg (spoorlijn Hilversum - Utrecht) - dit betreft onder meer het Wandelpad en de Wilhelminastraat) geldt als maximale snelheid 30 km/uur.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
46	14	Er wordt gemeld in de HOV-folder van januari 2016: Het Wandelpad wordt een langgerekte openbare ruimte met veel kwaliteit voor passanten en omwonenden." Maar nergens staat uitgelegd wat dat betekent: er wordt t.o.v. de huidige situatie niet verbeterd. Er komen geen extra parkeerplaatsen voor de buurt bij, er gaan er maar liefst 250 verloren. Silverpoint kan een wellicht de Q-park gebruikers helpen, maar de Entrada-bewoners en politiemedewerkers zullen toch de auto bij ons in de buurt gaan parkeren omdat de huidige parkeerplaatsen gaan verdwijnen en er in de omgeving geen andere parkeerplaatsen zijn. Hilversum was daar al naar op zoek, maar heeft niet voor niets jaren geleden de speciale parkeerplaats voor de politie aangelegd op het kleine stukje groen dat onze buurt rijk was. Ik zie in de plannen nergens een oplossing daarvoor.	De impressies in paragraaf 2.7 van de toelichting op het ontwerp PIP tonen hoe het Wandelpad er in de toekomstige situatie uit komt te zien. Langs het Wandelpad worden door het project nieuwe openbare parkeerplaatsen gecreëerd (conform de huidige plannen gaat het om 16 parkeerplaatsen). Uit de parkeerbalans van de gemeente Hilversum blijkt dat in het centrum van de stad voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om het vervallen van de door u genoemde parkeerplaatsen op te vangen in het bestaande parkeerareaal. Ook wanneer rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen is er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar in het centrum van Hilversum. De parkeerplaatsen langs het Wandelpad die door het project komen te vervallen, zijn niet-openbare, met slagbomen afgesloten parkeerplaatsen; 87 parkeerplaatsen behoren tot het P+R-terrein van NS (deze parkeerplaatsen worden niet/nauwelijks gebruikt) en 107 parkeerplaatsen worden momenteel gebruikt door de politie. Met zowel de NS als de politie worden afspraken gemaakt over het vervallen van deze 194 parkeerplaatsen en het verplaatsen van deze parkeergelegenheid naar een alternatieve locatie (zijnde een parkeergarage in het centrum van de stad, niet de betreffende woonwijk). Langs het Wandelpad worden door het project nieuwe openbare parkeerplaatsen gecreëerd (conform de huidige plannen gaat het om 16 parkeerplaatsen). Netto komen er hiedoor meer openbare parkeerplaatsen bij langs het Wandelpad dan er verdwijnen.	Nee
46	15	Er komt nauwelijks groen bij t.o.v. van de huidige situatie en de verkeersveiligheid wordt er ook niet door verbeterd. Wat verbetert er dan wel? Nergens staat wat er effectief beter wordt voor bewoners en passanten. Bewoners uit de buurt kunnen nu rustig op de lege parkeerplaatsen van Q-park lopen en hun kleine kinderen naar de treinen laten kijken en hun kinderen of hond even laten uitrennen. Dat komt te verdwijnen, dus dat is een grote verslechtering voor de buurtbewoners en passanten. Ik zie dat nergens gemeld.	Zoals blijkt uit de Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum (Beeldkwaliteitsplan, BKP, Posad, www.hovgooi.nl) was een van de uitgangspunten voor het ontwerp een afscheiding tussen het Wandelpad en de busbaan die het zicht vanuit de woningen op de bussen zoveel mogelijk beperkt en die een groene uitstraling biedt met extra kleur door bloemrijke beplanting. De voorziene afscherming betreft een hekwerk van 2,5 meter hoog, bestaande uit lamellen van cortenstaal als dragende constructie met daartussen een gaaswerk begroeid met een mengsel van groene klimplanten. Tegen deze groene vlakken komt lagere beplanting. Op nader te bepalen punten kunnen doorzichten worden gemaakt worden. Zie voor enkele impressies van de toekomstige situatie het BKP.	Nee
46	16	Ik zie nergens in de plannen recente cijfers en goede recente redenen die aangeven waarom de busbaan er zou moeten komen. De cijfers zijn zwaar verouderd en dat mag niet: volgens de regels moeten de onderzoeksgegevens gebruikt in een PIP recent zijn, maximaal 2 jaar oud. Ook de redenen waarom er een busbaan zou moeten komen zijn nu al achterhaald door de werkelijkheid. Het grootste deel van de bewoners van de betrokken gemeenten zijn tegen de plannen en tegen het uitgeven van zo veel geld voor één buslijn die nu al prima voorzien wordt en die met de nieuwe busbaan er nauwelijks beter van wordt.	Als de overheid een besluit neemt dat gebaseerd is op gegevens en onderzoeken die niet ouder zijn dan twee jaar, zijn die in principe bruikbaar en handelt een overheid niet onzorgvuldig. Er is echter niet uitgesloten dat een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit gebruik maakt van gegevens en onderzoeken die wel ouder zijn dan 2 jaar. Als een overheid dat doet, dan vereisen het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel dat nader wordt gemotiveerd waarom die gegevens nog altijd actueel zijn (verzwaring van de motiveringsplicht). Wij zijn van mening dat de gegevens die gebruikt zijn ter onderbouwing van nut en noodzaak nog altijd actueel zijn. In het rapport bijlage 1 Exploitatie en Vervoerwaarde is inderdaad 2010 als uitgangssituatie gebruikt. Maar relevant is vooral de vergelijking die in het rapport gemaakt wordt tussen de toekomstige situatie in 2020 met HOV en de toekomstige situatie in 2020 zonder HOV in 't Gooi. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we bijlage 1: rapport exploitatie- en vervoerswaarde, verduidelijkt met als basis dezelfde onderzoeksgegevens maar duidelijker opgeschreven. Ook vindt u hierin een onderbouwing waarom de gegevens nog steeds actueel zijn. In bijlage 19 is de noodzaak van de busbaan verder onderbouwd.	Nee
46	17	De redenen waarom de gemeente Hilversum voor heeft gestemd, kloppen niet. Dat was een grote fout en zeker niet geen zorgvuldig bestuur. Vertelt werd dat er met de komst van de busbaan ook een ecoduct bij Anna's hoeve mogelijk zou worden. Dat is niet correct. De plannen voor het ecoduct lagen er al en ook de financiering was geregeld. Het ecoduct had dus niet gebruikt mogen worden als middel om de gemeenteraad over de streep te trekken. Waarom is dat niet duidelijk gemaakt dat dat aparte zaken waren?	Vraag heeft geen betrekking op het PIP, maar op gemeentelijke besluitvorming. De door de provincie en uit het MJPO beschikbaar gestelde middelen worden gebruikt om via het project HOV in ´t Gooi de natuurbrug te realiseren. Zonder de provinciale middelen zou de natuurbrug wel gerealiseerd kunnen worden, maar zou de Weg over Anna's Hoeve een barrière blijven in de natuurverbinding. zie ook 42.26.	Nee
46	18	Met de busbaan zou Hilversum een tunnel krijgen bij de Oosterengweg onder de spoorlijn door. Dat zou de verkeersopstoppingen aldaar tegen moeten gaan. Dat probleem is echte allang achterhaald, er staan geen files meer voor de spoorwegovergang door de komst van de Amaliatunnel.	De gemeente Hilversum heeft al jaren de wens om de doorstroming en de verkeersveiligheid op de Oosterengweg te verbeteren. De gemeenteraad van Hilversum heeft zich hier diverse keren over uitgesproken. Met het inpassingsplan wordt invulling gegeven aan deze wens. Daarnaast is het zo dat door de realisatie van de HOV busbaan de noodzaak van de tunnel duidelijk wordt vergroot. De oversteekbaarheid van het spoor en de busbaan leiden er toe dat er grote vertragingen ontstaan op de Oosterengweg.	Nee
46	19	De drukke verkeerssituatie bij de spoorwegovergang van Sportpark zorgde voor verkeersopstoppingen waardoor de bussen vanaf sportpark tot het station langer onderweg waren. Dat probleem is opgelost door een apart invoegstrook voor de bus richting de halte bij Sportpark/ Dudok Arena. De plannen zijn dus in strijd met het motiveringsbeginsel.	De situatie bij het Sportpark is niet te vergelijken met de gehele verbinding die hier wordt gerealiseerd tussen Huizen en Hilversum. Op welke delen u het plan in strijd acht met het motiveringsbeginsel is ons niet geheel duidelijk. Wij achten ons besluit voldoende gemotiveerd en hiermee niet in strijd met het motiveringsbeginsel.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
46	20	Bij het motiveringsbeginsel moet men ook de altematieven voor de busbaan betrekken.	Wij zijn van mening dat het besluit in alle opzichten voldoet aan een deugdelijke motivering. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier traceevarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracee vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het trace genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het trace verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl). In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 4.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen kunnen burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig- aanleiding kunnen geven tot aanpassing van het plan.	Nee
46	21	Een belangrijk altematief wordt geleverd door reizigersvereniging ROVER. Zij zijn geen voorstander van de HOV busbaan, maar stellen voor een aparte afrit te maken van de A27 naar de Soestdijkerstraatweg, net zoals daar nu al een aparte oprit voor de bus is. Dat kan makkelijk over de grond van het leeggekomen terrein dat vroeger bij het klooster Stad Gods hoorde, naar nu van het GNR is. Ter natuurcompensatie van die extra afrit hoeven er niet twee op- en afritten verderop de A27 gebouwd te worden. Bijkomend heel groot voordeel is dat de bus dan op de Soestdijkerstraatweg direct bij de ingang van het nieuwe ziekenhuis kan stoppen én kan stoppen bij halte Arena/ROC/Sportpark.	Wij hebben in 2010 een nader onderzoek laten uitvoeren naar verschillende trace alternatieven. Besluitvorming hierover heeft in juli 2012 plaatsgevonden nadat de verschillende gemeenten hier tevens over besloten hebben. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Uit het nader onderzoek is ook gebleken dat een tracé langs de Soestdijkerstraatweg een lagere vervoerswaarde en exploitatiewaarde heeft. Daarnaast kan het tracé moeilijk worden ingepast omdat er te weinig ruimte is. Een vrije busbaan is hierdoor niet mogelijk.	Nee
46	22	Volgens het principe van zorgvuldig bestuur moeten alle alternatieven goed bestudeerd worden om tot een goede keuze te komen. Waarom is dat tot op heden niet gebeurd? Waarom is dit plan niet verder onderzocht? De uitvoering van dit plan is meer dan 100 miljoen goedkoper en levert nauwelijks overlast op voor bedrijven en particulieren. En de reizigers, waarom het HOV plan toch Am^al om te doen was? Die varen er wel bij.	Wij hebben in 2010 een onderzoek laten uitvoeren naar verschillende tracé alternatieven. Besluitvorming hierover heeft in juli 2012 plaatsgevonden nadat de verschillende gemeenten hier tevens over hadden besloten. Het huidige voorkeurstracé aan de zuidzijde van het spoor kwam het best uit dit onderzoek. Uit het nader onderzoek is ook gebleken dat een tracé langs de Soestdijkerstraatweg een lagere vervoerswaarde en exploitatiewaarde heeft. Daarnaast kan het tracé moeilijk worden ingepast omdat er te weinig ruimte is. Een vrije busbaan is hierdoor niet mogelijk.	Nee
HW1	1	Toename van geluidsoverlast zowel in de tijdelijke situatie als de definitieve situatie is voor de huidige oudere bebouwing problematisch. Er zal een behoorlijk budget voor woningaanpassing opgenomen moeten worden en de betreffende eigenaren dienen planschadevergoeding te ontvangen;	Met de bewoners die in de tijdelijke situatie aanzienlijke overlast kunnen verwachten worden momenteel al gesprekken gevoerd. Aanpassingen van woningen voor de tijdelijke situatie gebeurt niet. Bewoners krijgen wel de mogelijkheid tijdelijk te verhuizen. In het projectbudget is hier rekening mee gehouden.	Nee
HW1	2	Op voorhand wil ik aangeven dat voor mijn woning een planschade vergoeding van tenminste €50.000,- opgenomen dient te worden;	Indiener kan na vaststelling van het PIP een planschadeclaim indienen, mocht indiener van oordeel zijn dat sprake is van schade als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Overigens is planschade altijd een tegemoetkoming en niet een volledige schadeloosstelling.	Nee
HW1	3	Voor alle overige mogelijkheden van aanvulling van bezwaar behoud ik mij alle rechten voor. Ik verzoek u met de verdere uitwerking rekening te houden met mijn zienswijzen en mij tijdig te informeren over de voortgang van de procedure.	Wij hebben uw zienswijze op het hogere waarden besluit Oosterengweg 65 niet ontvankelijk verklaart omdat u hiervoor niet belanghebbend bent. Uw zienswijze hebben wij betrokken bij de zienswijzen betreffende het inpassingsplan HOV in 't Gooi. Na vaststelling van het Inpassingsplan door Provinciale Staten van Noord-Holland heeft u de mogelijkheid in bezwaar te gaan bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.	Nee

Index nr.	Passage nr.	Gekopieerde tekst uit de zienswijze	Reactie GS	Aanpassing PIP:
HW2	1	Ik acht mij belanghebbende omdat ik inwoner van Hilversum ben en bezwaar maak tegen de procedures die bij geluidsmetingen en vergelijkingen gedaan zijn. Deze procedures doen geen recht aan de wijze waarop in Hilversum procedures horen te verlopen, en waaraan het College van Gedeputeerde Staten voorbij lijkt te moeten gaan.	Wij hebben uw zienswijze op het hogere waarden besluit Oosterengweg 65 niet ontvankelijk verklaart omdat u hiervoor niet belanghebbend bent. Uw zienswijze hebben wij betrokken bij de zienswijzen betreffende het inpassingsplan HOV in 't Gooi. De procedure mbt het inpassingsplan HOV in 't Gooi is volgens de wettelijke regels verlopen.	Nee
HW2	2	Mijn bezwaren zijn procedureel en raken de wijze waarop Gedeputeerde Staten voorbij gaan aan de noodzaak een geluidsonderzoek te hoeven doen aan die weggedeelten, waar 30-kilometerzones zijn, wanneer hogere geluidswaarden door de toepassing van het Ontwerp PIP HOV 't Gooi en de realisatie daarvan zouden doorgaan. Door het negeren van geluidsonderzoek en mijn zorgen daarover hoe de Provincie Noord-Holland daaraan voorbijgaat bij de 30-kilometerzones baart mij democratische zorgen, hoe de provincie met inwoners van Hilversum omgaat. En daarom acht ik mij belanghebbende.	In het akoestisch onderzoek (bijlage 2 van de toelichting) is aangegeven dat deze wegen weliswaar geen zone kennen volgens de systematiek van de Wet geluidhinder, maar dat ten behoeve van de de ruimtelijke onderbouwing we wel degelijk onderzoek hebben gedaan naar deze wegen. Voor de 30 km wegen waarvoor een voor de geluidemissie significante toename wordt verwacht van het verkeer zijn dus wel geluidberekeningen uitgevoerd en heeft voorts een maatregelenafweging plaatsgevonden. In het akoestisch onderzoek wordt in de paragrafen 4.1, 4.2, 5.1 en 5.5 ingegaan op de 30 km/uur wegvakken.	Nee
HW2	3	Ik acht het ontoelaatbaar dat er geen onderzoek gedaan hoeft te worden voor een geluidsonderzoek bij de implementatie van HOV in genoemd zaaknummer, waar het 30 kilometerzones betreft. Er zal geluidstoename zijn en Gedeputeerde Staten hebben de procedurele plicht deze volledig uitgewerkt voor die straten/wegen waar een 30-kilometerzone is, aan de Gemeente Hilversum aan te bieden.	In het akoestisch onderzoek (bijlage 2 van de toelichting) is aangegeven dat deze wegen weliswaar geen zone kennen volgens de systematiek van de Wet geluidhinder, maar dat ten behoeve van de de ruimtelijke onderbouwing we wel degelijk onderzoek hebben gedaan naar deze wegen. Voor de 30 km wegen waarvoor een voor de geluidemissie significante toename wordt verwacht van het verkeer zijn dus wel geluidberekeningen uitgevoerd en heeft voorts een maatregelenafweging plaatsgevonden. In het akoestisch onderzoek wordt in de paragrafen 4.1, 4.2, 5.1 en 5.5 ingegaan op de 30 km/uur wegvakken.	Nee
HW2	4	Door dit niet gedaan te hebben acht ik mij als inwoner en kiesgerechtigde procedureel tekortgedaan en is er onvoldoende rechtsgrond zaaknummer 559949 te kunnen invoeren.	De mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op het ontwerpbesluit hogere waarden staat alleen open voor de eigenaren en bewoners van de adressen waarop het besluit betrekking heeft: 'belanghebbenden'. U bent met betrekking tot het ontwerpbesluit hogere waarden geen belanghebbende. We hebben uw zienswijze wel inhoudelijk bekeken.	Nee
HW2	5	Zaaknummer 559949 is onvolledig, houdt juridisch geen stand en dient te worden verworpen.	Wij hebben het ontwerpbesluit hogere waarden zorgvuldig voorbereid en delen uw mening dat dit juridisch geen stand houdt niet. HOV in 't Gooi is een gezamenlijk regionaal project van de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland. ProRail, Het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn als deelgenoten nauw betrokken bij het project. Sinds 2006 zijn er door de diverse colleges, gemeenteraden en het provinciale bestuur democratische besluiten genomen om de realisatie van HOV in 't Gooi mogelijk te maken. Dit laat niet onverlet dat er inderdaad ook tegenstanders zijn. Het Ontwerp PIP is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek en uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden (burgers/bedrijven) is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven aan het ontwerp en de inpassing van HOV in 't Gooi. Wij zijn van mening dat het besluit op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Er wordt in het Gooi al lang gesproken over de komst van een HOV baan. De colleges in de regio hebben zich eind 2006/ begin 2007 uitgesproken voor verder onderzoek naar een HOV baan tussen Huizen en Hilversum onder regie van de provincie. Dat was het begin van de zogenoemde 'studiefase'. In deze fase zijn onder andere studies uitgevoerd naar vervoerwaarde om nut en noodzaak van het project aan te tonen en naar haalbaarheid. Daarnaast zijn onderzoeken naar vier tracévarianten gedaan. Deze en andere onderzoeken zijn in te zien op www.hovinhetgooi.nl. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé vastgesteld door - in eerste instantie - de Stuurgroep HOV (met daarin de deelnemende gemeenten), daarna door de afzonderlijke gemeenteraden en vervolgens door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. In juli 2012 is vervolgens door PS het besluit over het tracé genomen. Hierover is gecommuniceerd via diverse persberichten, www.hovinhetgooi.nl en de elektronische nieuwsbrief. Tijdens de planfase is het tracé verder uitgewerkt en hebben we de omgeving nauw betrokken tijdens een consultatietraject, dat per gemeente werd georganiseerd (2013). Omwonenden en belanghebbenden zijn per brief uitgenodigd voor de verschillende bijeenkomsten. Het ontwerp is op basis van de opgehaalde reacties waar mogelijk aangepast. De input heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. In de fase daarna zijn we door middel van zogenoemde keukentafelgesprekken in gesprek gegaan met de omgeving, waarbij is ingezoomd op de tijdelijke bouwsituatie en eindsituatie. Het ontwerp PIP is conform afdeling 3.4 Awb ter inzage gelegd en er is conform het gestelde in de awb kennis gegeven van het ontwerp PIP in bijvoorbeeld lokale huis aan bladen. Daarnaast zijn er informatieavonden georganiseerd waarbij belanghebbenden/omwonenden met medewerkers van het project in gesprek konden gaan. Middels het indienen van de zienswijzen kunnen burgers opmerkingen en aanmerkingen op het ontwerp PIP inbrengen, die - waar nodig- aanleiding kunnen geven tot aanpassing van het plan.	Nee

HOV in 't Gooi

Nota van Beantwoording
Behandeling van zienswijzen op het ontwerp PIP

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
BEL/VV

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon +31235144635
pietersg@noord-holland.nl
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem, 2012 DE
www.noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Verkeer en Vervoer

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
Provincie Noord-Holland
MediaProductie

Haarlem, juli 2016

Provincie Noord-Holland

BELEID | MOBILITEIT

Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi

Regels

REGELS

INHOUD

3 | Hoofdstuk 1 Inleidende regels

3 | Artikel 1 Begrippen

5 | Artikel 2 Wijze van meten

6 | Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

6 | Artikel 3 Natuur

7 | Artikel 4 Verkeer

8 | Artikel 5 Verkeer - Openbaar vervoer

9 | Artikel 6 Verkeer - Railverkeer

9 | Artikel 7 Leiding - Gas

10 | Artikel 8 Waarde - Aardkundige waarden

11 | Artikel 9 Waarde - Archeologie Hoog

12 | Artikel 10 Waarde - Archeologie Hoog Stationsgebied

13 | Artikel 11 Waarde - Ecologie

14 | Hoofdstuk 3 Algemene regels

14 | Artikel 12 Anti-dubbeltelregel

14 | Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

15 | Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

16 | Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

16 | Artikel 15 Overgangsrecht

16 | Artikel 16 Slotregel

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan:
het inpassingsplan Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi met identificatienummer NL.IMRO.9927.IPHOVGOOI201402-VG01 van de provincie Noord-Holland;

1.2 inpassingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 aanduiding:
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar, ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens:
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.6 bestaand:
a. bij bouwwerken: een legaal bouwwerk dat op het moment van inwerkingtreding van het plan bestaat of wordt gebouwd, dan wel nadien kan worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning, waarvoor de aanvraag voor het tijdstip van inwerkingtreding is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald;
b. bij gebruik: legaal gebruik dat op het moment van inwerkingtreding van het plan bestaat, tenzij in de regels anders is bepaald;

1.7 bestemmingsgrens:
de grens van een bestemmingsvlak;

1.8 bestemmingsvlak:
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.9 bouwen:
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.10 bouwwerk:
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect, met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.11 ecoduct:
een bouwwerk in de vorm van een viaduct waaronder begrepen taluds en rasters, dienend als ecologische verbindingszone, waarmee dieren een verkeersweg en/of spoorweg kunnen kruisen;

1.12 extensief dagrecreatief medegebruik:
een vorm van dagrecreatief medegebruik die nauwelijks of geen invloed heeft op de in de bestemmingsomschrijving van de bestemmingen gegeven doeleinden zoals wandelen, fietsen en dergelijke;

1.13 gebouw:
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.14 geluidwal:
een grondlichaam ten behoeve van het beperken van geluidhinder voor personen die achter het grondlichaam wonen of verblijven;

1.15 kunstwerk:
een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden, zoals een brug, een dam, een duiker, een tunnel, een via- of aquaduct, dan wel een daarmee gelijk te stellen voorziening;

1.16 landschappelijke waarde:
de aan een gebied toegekende waarde, wat betreft het waarneembare deel van het aardoppervlak, welke waarde wordt bepaald door de herkenbaarheid en identiteit van de onderlinge samenhang en beïnvloeding van niet-levende en levende natuur;

1.17 natuurwaarden:
de aan een gebied toegekende waarde in verband met de aanwezige flora en/of fauna in relatie tot de bijbehorende abiotische randvoorwaarden (bodem, water, terreinvorming);

1.18 nutsvoorziening:
voorziening ten behoeve van het openbaar nut, zoals de levering van elektriciteit, gas, drinkwater en telecommunicatiediensten, alsmede ten behoeve van riolering en afvalinzameling;

1.19 peil:
a. voor een bouwwerk op een kunstwerk: de hoogte van de kruin van het kunstwerk ter plaatse van het bouwwerk;
b. voor geluidschermen: de hoogte van de weg of grondlichaam ter plaatse van het geluidscherm;
c. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitend afgewerkte maaiveld;

1.20 rijstrook:
een enkele strook van de rijbaan van een weg, welke voldoende plaats biedt aan een enkele rij rijdende motorvoertuigen op meer dan drie wielen, waaronder niet begrepen opstelstroken, in- en uitvoegstroken, op- en afritten;

1.21 straatmeubilair:
de op of bij de weg behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals: verkeerstekens, wegbebakeningen, bewegwijzeringen, verlichting, halte-aanduidingen, parkeerregulerende constructies, roadbarriers, afvalinzamelsystemen, brandkranen, informatie- en reclameobjecten, rijwielstandaards, papier- en plantenbakken, zitbanken, communicatievoorzieningen, beeldende kunst, gedenktekens, speelvoorzieningen, abri's e.d.;

1.22 waterhuishoudkundige voorzieningen:
voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede water aan- en/of afvoer, waterberging en waterkwaliteit.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de inhoud van een bouwwerk:
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.3 de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

ARTIKEL 3 NATUUR

3.1 Bestemmingsomschrijving

3.1.1. Algemeen

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. duurzame instandhouding van natuurgebieden;
b. behoud, versterking, herstel en ontwikkeling van de aan de natuurgebieden eigen zijnde landschappelijke- en natuurwaarden, alsmede cultuurhistorische waarden;
c. extensief dagrecreatief medegebruik;
d. infrastructurele voorzieningen ten behoeve van verblijf en verplaatsing op deze gronden, waaronder begrepen fiets- en voetpaden;
e. verkeerswegen, ter plaatse van de aanduiding 'verkeer';
f. geluidwerende voorzieningen, grondwallen en taluds langs wegen; met de daarbij behorende:
g. bouwwerken en voorzieningen.

3.1.2. Nadere bestemmingsomschrijving

Onder het doel behoud, versterking, herstel en ontwikkeling van de aan de natuurgebieden eigen zijnde landschappelijke- en natuurwaarden, alsmede cultuurhistorische waarden vallen de volgende karakteristieken, elementen en aspecten:

a. de plaatsgebonden reliëfvormen, geomorfologische, geologische, bodemkundige en hydrologische karakteristieken;
b. de aan het landschapstype eigen structuur van verkaveling en ontsluiting;
c. de aan het landschapstype eigen karakteristieken van voorkomende natuurlijke levensgemeenschappen, te weten flora, fauna en begroeiïngsvormen;
d. daarin voorkomende archeologische en/of cultuurhistorische elementen;
e. de daarin voorkomende karakteristieke landschapselementen zoals oude solitaire bomen, begroeïngselementen, engen, waterelementen en andere natuurdragende en/of landschapsbeeldbepalende elementen;
f. de aan het gebied eigen hydrologische huishouding van inzijgen, stagnatie en waterbuffering.

3.2 Bouwregels

Op of in deze gronden zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde toegestaan ten behoeve van de bestemming, met dien verstande dat:

a. de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen maximaal 6,0 meter mag bedragen;
b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 4 meter mag bedragen.
c. Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

3.3 Omgevingsvergunningplichtige werken

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op de in lid 3.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanleggen of verharden van paden, wegen of parkeergelegenheden of het aanbrengen van andersoortige terreinverhardingen;
b. het ophogen, afgraven of egaliseren van de gronden voor zover de Ontgrondingenwet en de daarop gebaseerde verordeningen niet van toepassing zijn;
c. het vellen, rooien of verwijderen van de op de gronden aanwezige houtgewassen en andere begroeiing, voor zover de Boswet en de daarop gebaseerde verordeningen niet van toepassing zijn;

d. het beplanten met houtachtige gewassen van gronden die ten tijde van het van kracht worden van dit plan niet als met bedoelde gewassen beplante gronden konden worden aangemerkt.

3.3.1. Voorwaarden vergunning

De omgevingsvergunning wordt verleend, indien is gebleken dat de in 3.3.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden niet leiden tot een onevenredige afbreuk aan de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het gebied, dan wel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden niet onevenredig worden geschaad, of kunnen worden verkleind.

3.3.2. Uitzonderingen

Geen omgevingsvergunning als bedoeld in sublid 3.3.1 is nodig voor:

a. werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden die het normale onderhoud en beheer betreffen;
b. werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden die noodzakelijk zijn ter realisering van de aan de grond gegeven bestemming, waaronder in ieder geval begrepen de aanleg van een ecoduct als bedoeld in Artikel 11, de aanleg van grondwallen en taluds, het graven van nieuwe waterpartijen en poelen, het maken ecologische oevers en de krachtens lid 3.2 toegelaten bouwwerken.

3.4 Wijzigingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag is bevoegd ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' het plan te wijzigen om deze aanduiding te laten vervallen, mits vaststaat dat de verkeersfunctie wordt beëindigd.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. verkeerswegen, met dien verstande dat het aantal rijstroken niet meer mag bedragen dan 1 x 2 rijstroken, alsmede opstelstroken, in- en uitvoegstroken, op- en afritten;
b. fiets- en voetpaden en oversteekplaatsen;
c. parkeervoorzieningen;
d. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang', tevens voor een onderdoorgang;
e. ter plaatse van de aanduiding 'langzaam verkeer', uitsluitend wegen ten behoeve van langzaam verkeer;
f. ter plaatse van de aanduiding 'tuin', tevens voor tuinen;
g. kruisingen met wegen, spoor, water en groenvoorzieningen; met de bij de bestemming behorende:
h. groenvoorzieningen, waaronder begrepen bermen en taluds;
i. faunatunnels;
j. geluidwerende voorzieningen;
k. waterhuishoudkundige voorzieningen;
l. nutsvoorzieningen.

4.2 Bouwregels

Ter plaatse van de in deze bestemming bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de bestemming met inachtneming van de volgende regels:

a. gebouwen zijn niet toegestaan, met uitzondering van nutsvoorzieningen, waarbij geldt dat de bouwhoogte maximaal 3,0 meter en de oppervlakte maximaal 15 m² per gebouw mag bedragen;
b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan, met dien verstande dat:
    1. de oppervlakte en bouwhoogte van fietsoverkappingen max. 200 m² respectievelijk 3 m mogen bedragen;
    2. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting maximaal 10,0 meter mag bedragen;
    3. de bouwhoogte van hekwerken maximaal 2,5 meter mag bedragen;
    4. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 6,0 meter mag bedragen.

4.3 Specifieke gebruiksregels

4.3.1. Voorwaardelijke verplichting

Het is niet toegestaan de verlegde Weg over Anna's Hoeve in gebruik te nemen of te hebben, voordat is voorzien in de geluidsbeperkende voorzieningen met de vereiste akoestische werking, teneinde te voldoen aan de vastgestelde grenswaarden overeenkomstig de Wet geluidhinder.

4.4 Wijzigingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag is bevoegd ter plaatse van de aanduiding 'tuin' het plan te wijzigen, met dien verstande dat:

a. de aanduiding tuin geheel of gedeeltelijk kan vervallen, indien deze gronden benodigd zijn voor het herstructuren van de weg in het kader van het aanleggen van een onderdoorgang onder de spoorlijn en de HOV-baan, of;

b. de bestemming te wijzigen in de bestemming Tuin, indien deze gronden niet benodigd zijn voor het herstructuren van de weg in het kader van het aanleggen van een onderdoorgang onder de spoorlijn en de HOV-baan.

Artikel 5 Verkeer - Openbaar vervoer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - Openbaar vervoer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. een hoogwaardige openbaarvervoerbaan (HOV-baan), in de vorm van een busbaan, met dien verstande dat niet meer dan 1 x 2 rijstroken zijn toegestaan;

b. kruisingen met wegen, spoor, water en groenvoorzieningen;

c. fiets- en voetpaden en oversteekplaatsen;

d. halteplaatsen;

e. onderhoudspaden, stroken en tijdelijke werkterreinen;

f. ter plaatse van de aanduiding 'verblijfsgebied', tevens voor (weg)verkeer;

g. ter plaatse van de aanduiding 'onderdoorgang', tevens voor een onderdoorgang en voor het railverkeer;

h. ter plaatse van de aanduiding 'brug', tevens voor een brug; met de bij de bestemming behorende:

i. groenvoorzieningen, waaronder begrepen bermen en taluds;

j. geluidwerende voorzieningen;

k. waterhuishoudkundige voorzieningen;

l. nutsvoorzieningen.

5.2 Bouwregels

Ter plaatse van de in deze bestemming bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de bestemming met inachtneming van de volgende regels:

a. gebouwen zijn niet toegestaan, met uitzondering van nutsvoorzieningen, waarbij geldt dat de bouwhoogte maximaal 3,0 meter en de oppervlakte maximaal 15 m² per gebouw mag bedragen;

b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan, met dien verstande dat:

1. de oppervlakte van fietsoverkappingen maximaal 200 m² mag bedragen en de bouwhoogte maximaal 3 m mag bedragen;
2. de bouwhoogte van een brug ter plaatse van de aanduiding 'brug' maximaal 12 meter mag bedragen;
3. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting maximaal 10,0 meter mag bedragen;
4. de bouwhoogte van hekwerken maximaal 2,5 meter mag bedragen;
5. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 6,0 meter mag bedragen.

5.3 Specifieke gebruiksregels

5.3.1. Voorwaardelijke verplichting

a. Het is niet toegestaan de busbaan in gebruik te nemen of te hebben, voordat is voorzien in de geluidsbeperkende voorzieningen met de vereiste akoestische werking, teneinde te voldoen aan de vastgestelde grenswaarden overeenkomstig de Wet geluidhinder.

b. Het is niet toegestaan de oostelijke oprit van de busbaan vanaf de Weg over Anna's Hoeve op de A27 in gebruik te nemen of te hebben, voordat maatregelen zijn genomen om dezelfde mate van akoestische bescherming te bieden als het geluidscherm dat als gevolg van de aanleg van de oprit van de busbaan verwijderd wordt.

Artikel 6 Verkeer - Railverkeer

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. railverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen;

b. geluidwerende voorzieningen;

c. groenvoorzieningen;

met de daarbij behorende voorzieningen.

6.2 Bouwregels

Ter plaatse van de in deze bestemming bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de bestemming met inachtneming van de volgende regels:

a. gebouwen zijn niet toegestaan, met uitzondering van voorzieningen ten behoeve van de bediening van kunstwerken waarbij geldt dat de bouwhoogte maximaal 12,0 meter mag bedragen;

b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn toegestaan, met dien verstande dat:

1. de bouwhoogte van lichtmasten niet meer dan 18,0 meter, gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf, mag bedragen;
2. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, niet meer dan 12,0 meter, gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf, mag bedragen.

Artikel 7 Leiding - Gas

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn naast de overige aangewezen bestemmingen mede bestemd voor de aanleg en instandhouding van ondergrondse hoge druk gastransportleidingen (inclusief voorzieningen) met de daarbij behorende belemmeringenstroken.

7.2 Voorrangsbepaling

De regels van deze dubbelbestemming gelden primair ten opzichte van de regels van iedere andere bestemming, waarmee deze dubbelbestemming samenvalt.

7.3 Bouwregels

Op of in deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de aardgastransportleiding. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan uit oogpunt van externe veiligheid en energieleveringszekerheid.

7.4 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

7.5 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend het opslaan van goederen, met uitzondering het opslaan van goederen t.b.v. van inspectie en onderhoud van de gastransportleiding.

7.6 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.6.1. Omgevingsvergunningplichtige werken

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Leiding - Gas zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanbrengen en rooien van diepwortelende beplantingen en bomen;

b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;

c. het indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

7.6.2. Uitzonderingen
Het verbod is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:
a. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
b. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
c. zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten;
d. die mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

7.6.3. Onderzoeksplicht
Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend indien de betreffende werken en/of werkzaamheden de belangen van de leiding niet schaden.

7.6.4. Beoordelingscriteria
Alvorens te beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning, als bedoeld in 7.6.1, wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen.

Artikel 8 Waarde - Aardkundige waarden

8.1 Bestemmingsomschrijving
De voor 'Waarde - Aardkundige waarden' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en instandhouding van de aardkundige waarden.

8.2 Bouwregels
Op of in deze gronden mogen geen bouwwerken worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken die daar ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemmingen mogen worden gebouwd en/of uitgevoerd.

8.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.3.1. Omgevingsvergunningplichtige werken
Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op de in lid 8.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
a. het verlagen, afgraven, ophopen of egaliseren van de bodem;
b. het aanbrengen van verhardingen.

8.3.2. Beoordelingscriteria
Het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in sublid 8.3.1 is slechts toelaatbaar, indien is gebleken dat de in dat lid genoemde werken of werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot een onevenredige aantasting van de bodemstructuur.
Het bevoegd gezag verleent uitsluitend een omgevingvergunning zoals bedoeld in sublid 8.3.1 na schriftelijk advies van een deskundige inzake aardkundige waarden.

8.3.3. Uitzondering
Geen omgevingsvergunning als bedoeld in in sublid 8.3.1 is nodig voor:
a. normale onderhoudswerkzaamheden gericht op en noodzakelijk voor de instandhouding van het onderhavige plangebied;
b. werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden waarvoor een ontheffing is verleend overeenkomstig de Provinciale Milieuverordening.

Artikel 9 Waarde - Archeologie Hoog

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie Hoog' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van aanwezige archeologische waarden dan wel de naar verwachting aanwezige archeologische waarden.

9.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden

9.2.1. Werken en werkzaamheden

In het belang van de archeologische monumentenzorg en ter voorkoming van onevenredige aantasting van aanwezige dan wel naar verwachting aanwezige archeologische waarden, is het verboden, behoudens het bepaalde in 9.2.2 zonder een omgevingsvergunning op en in de in lid 9.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

a. het uitvoeren van graafwerkzaamheden, het roeren en omwoelen van gronden, dieper dan 0,3 m onder peil en in een omvang van meer dan 100 m²;
b. het verlagen van de bodem en afgraven van gronden, dieper dan 0,3 m onder peil en in een omvang van meer dan 100 m²;
c. het graven of anderszins aanbrengen van watergangen en waterpartijen, dieper dan 0,3 m onder peil en in een omvang van meer dan 100 m²;
d. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen;
e. het ophogen en egaliseren van gronden.

9.2.2. Uitzonderingen

Het in 9.2.1 gestelde verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden:

a. in het kader van het normale beheer en onderhoud;
b. in het kader van normaal agrarisch gebruik;
c. in het kader van archeologisch onderzoek, archeologische begeleiding of het doen van opgravingen, voor zover deze activiteiten worden verricht door een ter zake deskundige.

9.2.3. Onderzoeksplicht

De omgevingsvergunning wordt niet eerder verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overlegd waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.

9.2.4. Beoordelingscriteria

Alvorens de omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden bedoeld in 9.2.1 wordt verleend, moet er ten behoeve van de beoordeling van het rapport advies worden ingewonnen bij een ter zake deskundige. De omgevingsvergunning kan worden verleend indien uit het rapport en het advies van de deskundige daarover blijkt dat door de werken of werkzaamheden geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de (naar verwachting) aanwezige archeologische waarden.

9.2.5. Voorwaarden omgevingsvergunning

Indien uit het in 9.2.3 genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het uitvoeren van werken of werkzaamheden zullen worden verstoord, kunnen één of meerdere van de volgende voorwaarden worden verbonden aan de omgevingsvergunning:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij de vergunning te stellen kwalificaties.

9.3 Wijzigingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag kan de bestemming 'Waarde - Archeologie Hoog' wijzigen zodanig dat de zone naar ligging wordt verschoven of naar omvang wordt vergroot of verkleind en in voorkomend geval van het plan wordt verwijderd, voorzover de geconstateerde aanwezigheid of afwezigheid van archeologische waarden, in voorkomend geval na beëindiging van opgravingen, daartoe aanleiding geeft.

Artikel 10 Waarde - Archeologie Hoog Stationsgebied

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie Hoog Stationsgebied' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van aanwezige archeologische waarden dan wel de naar verwachting aanwezige archeologische waarden.

10.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken , geen gebouwen zijnde, of werkzaamheden

10.2.1. Werken en werkzaamheden

In het belang van de archeologische monumentenzorg en ter voorkoming van onevenredige aantasting van aanwezige dan wel naar verwachting aanwezige archeologische waarden, is het verboden, behoudens het bepaalde in 10.2.2 zonder een omgevingsvergunning op en in de in lid 10.1 bedoelde gronden de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

a. het uitvoeren van graafwerkzaamheden, het roeren en omwoelen van gronden, dieper dan 1,7 m onder peil en in een omvang van meer dan 100 m²;
b. het verlagen van de bodem en afgraven van gronden, dieper dan 1,7 m onder peil en in een omvang van meer dan 100 m²;
c. het graven of anderszins aanbrengen van watergangen en waterpartijen, dieper dan 1,7 m onder peil en in een omvang van meer dan 100 m²;
d. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen;
e. het ophogen en egaliseren van gronden.

10.2.2. Uitzonderingen

Het in 10.2.1 gestelde verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden:

a. in het kader van het normale beheer en onderhoud;
b. in het kader van normaal agrarisch gebruik;
c. in het kader van archeologisch onderzoek, archeologische begeleiding of het doen van opgravingen, voor zover deze activiteiten worden verricht door een ter zake deskundige.

10.2.3. Onderzoeksplicht

De omgevingsvergunning wordt niet eerder verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overlegd waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.

10.2.4. Beoordelingscriteria

Alvorens de omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden bedoeld in 10.2.1 wordt verleend, moet er ten behoeve van de beoordeling van het rapport advies worden ingewonnen bij een ter zake deskundige. De omgevingsvergunning kan worden verleend indien uit het rapport en het advies van de deskundige daarover blijkt dat door de werken of werkzaamheden geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de (naar verwachting) aanwezige archeologische waarden.

10.2.5. Voorwaarden omgevingsvergunning

Indien uit het in 10.2.3 genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het uitvoeren van werken of werkzaamheden zullen worden verstoord, kunnen één of meerdere van de volgende voorwaarden worden verbonden aan de omgevingsvergunning:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan bij de vergunning te stellen kwalificaties.

10.3 Wijzigingsbevoegdheid
Het bevoegd gezag kan de bestemming 'Waarde - Archeologie Hoog Stationsgebied' wijzigen zodanig dat de zone naar ligging wordt verschoven of naar omvang wordt vergroot of verkleind en in voorkomend geval van het plan wordt verwijderd, voorzover de geconstateerde aanwezigheid of afwezigheid van archeologische waarden, in voorkomend geval na beëindiging van opgravingen, daartoe aanleiding geeft.

Artikel 11 Waarde - Ecologie

11.1 Bestemmingsomschrijving
De voor 'Waarde - Ecologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:
a. ecologische verbindingszone;
b. grondwallen, ecoducten en inlooptaluds;
c. behoud, herstel en bevordering van flora en fauna;
d. extensief dagrecreatief medegebruik;
e. faunatunnels, geleidende rasters en - schermen; met de daarbij behorende:
f. bouwwerken, geen gebouwen zijnde en voorzieningen.

11.2 Bouwregels
Op of in deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouw zijnde worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 10 m mag bedragen, met dien verstande dat:
a. voor het bouwen van een ecoduct over de weg, de vrije doorrijhoogte ten minste 4,6 m dient te bedragen, gemeten vanaf bovenkant verharding;
b. voor het bouwen van een ecoduct over een spoorlijn de vrije doorrijhoogte ten minste 6,1 m dient te bedragen gemeten vanaf bovenkant spoorstaaf.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 12 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

13.1 Milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied

De gronden ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, tevens bestemd zijn voor de bescherming van de kwaliteit van het grondwater als onderdeel van de drinkwatervoorziening en voor de waterhuishouding. Voor de grondwaterbescherming is de Provinciale Milieuverordening van toepassing. De verordening bevat regels ter bescherming van de kwaliteit van het grondwater met het oog op de waterwinning in bij de verordening aangewezen gebieden.

13.2 Overige zone - tijdelijke ontsluiting

a. Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - tijdelijke ontsluiting' zijn de gronden mede bestemd voor een tijdelijke bouwweg voor een periode van ten hoogste 5 jaar, gedurende de periode van realisering van de HOV-busbaan, de aanleg van het ecoduct en de flyover ten behoeve van de HOV-baan ten westen van de A27.

b. Binnen één jaar na voltooiing van de HOV-busbaan, het ecoduct en de flyover dient de tijdelijke bouwweg te zijn verwijderd en de betrokken gronden te zijn ingericht overeenkomstig de bestemming van de gronden.

13.3 Overige zone - tijdelijk werkterrein

a. Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - tijdelijk werkterrein' zijn de gronden mede bestemd voor een tijdelijk werkterrein voor een periode van ten hoogste 3 jaar, gedurende de periode van realisering van de HOV-busbaan.

b. Binnen één jaar na voltooiing van de HOV-busbaan dienen de tijdelijke werkterrreinen te zijn verwijderd en de betrokken gronden te zijn ingericht overeenkomstig de bestemming van de gronden.

13.4 Overige zone - onderdoorgang A27

Ter plaatse van de aanduiding Overige zone - onderdoorgang A27' zijn de gronden mede bestemd voor verkeerswegen, met niet meer dan 1 x 2 rijstroken, alsmede een busbaan, in de vorm van een onderdoorgang onder de snelweg A27 en voor het bouwen van de daarvoor benodigde kunstwerken met een hoogte van niet meer dan 12 m.

13.5 Overige zone - onderdoorgang railverkeer

Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - onderdoorgang railverkeer', zijn de gronden mede bestemd voor het railverkeer, zoals bedoeld in Artikel 6 Verkeer - Railverkeer.

13.6 Van toepassing verklaring

Het bepaalde in het bestemmingsplan buitengebied 2009, van de gemeente Laren, zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Laren op 25 november 2009 blijft van kracht, met dien verstande dat:

a. de regels worden aangevuld met het bepaalde in lid 13.2, 13.3, 13.4 en 13.5;

b. artikel 6.3.2 (uitzondering) van de regels wordt aangevuld met:
4. werken en werkzaamheden in verband met de aanleg en verwijderen van de tijdelijke bouwweg, zoals bedoeld in lid 13.2;
c. de verbeelding wordt aangevuld met de aanduidingen 'Overige zone - tijdelijke ontsluiting', 'Overige zone - tijdelijk werkterrein', 'Overige zone - onderdoorgang A27' en 'Overige zone - onderdoorgang railverkeer', zoals opgenomen op de verbeelding van dit plan.

13.7 Overige zone - tijdelijke overweg

a. Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - tijdelijke overweg' zijn de gronden mede bestemd voor een tijdelijke spoorwegovergang voor een periode van ten hoogste 3 jaar, gedurende de periode van realisering van de onderdoorgang in de Oosterengweg.
b. Binnen één jaar na voltooiing van de onderdoorgang in de Oosterengweg dient de tijdelijke spoorwegovergang te zijn verwijderd en de betrokken gronden te zijn ingericht overeenkomstig de bestemming van de gronden.

13.8 Van toepassing verklaring

Op de gronden als bedoeld in lid 13.7 blijft het bepaalde in het bestemmingsplan Kamerlingh Onnesweg, van de gemeente Hilversum, zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Hilversum op 12 juni 2013, respectievelijk het bestemmingsplan Van Riebeeck / Bonairelaan, zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Hilversum op 12 juni 2013, van kracht, met dien verstande dat::

a. de regels worden aangevuld met het bepaalde in lid 13.7;
b. de verbeelding wordt aangevuld met de aanduiding Overige zone - tijdelijke overweg', zoals opgenomen op de verbeelding van dit plan.

13.9 Overige zone - tijdelijk werkterrein

a. Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - tijdelijk werkterrein' in de gemeente Hilversum zijn de gronden mede bestemd voor een tijdelijk werkterrein voor een periode van ten hoogste 5 jaar, gedurende de periode van realisering van de HOV-busbaan.
b. Binnen één jaar na voltooiing van de HOV-busbaan dienen de tijdelijke werkterrreinen te zijn verwijderd en de betrokken gronden te zijn ingericht overeenkomstig de bestemming van de gronden.

13.10 Van toepassing verklaring

Het bepaalde in het bestemmingsplan Van Riebeeck / Bonairelaan, zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Hilversum op 12 juni 2013, blijft van kracht, met dien verstande dat:

a. de regels worden aangevuld met het bepaalde in lid 13.9;
b. de verbeelding wordt aangevuld met de aanduiding 'Overige zone - tijdelijk werkterrein' zoals opgenomen op de verbeelding van dit plan.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
b. de bestemmingsregels voor het toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven, mits deze wijziging niet meer bedraagt dan 2 m;
c. de bestemmingsregels voor het bouwen met een geringe mate van afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
d. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m.;
e. de bestemmingsregels met de aanduiding 'onderdoorgang' voor het toestaan van een loopbrug over de busbaan en de spoorlijn met een maximale hoogte van 5 m.

HOOFDSTUK 4
OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 15 Overgangsrecht

15.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan aanwezig of in uitvoering is, danwel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %.

c. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

15.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. Het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

c. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 16 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het inpassingsplan Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi.

HAARLEM, OKTOBER 2016

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Mobiliteit

Grafische verzorging
Provincie Noord-Holland, Xerox Mediaservices

Haarlem, oktober 2016

Provincie Noord-Holland

BELEID | MOBILITEIT

Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi

Provinciaal Inpassingsplan – Plantoelichting; Eemnes, Laren, Hilversum; Vastgesteld; Oktober 2016

PLANTOE

INHOUD

3 | Hoofdstuk 1 Inleiding

3 | 1.1 Inleiding
4 | 1.2 Nut en noodzaak: waarom HOV in ‘tGooi?
6 | 1.3 ProvinciaalInpassingsplan
7 | 1.4 Voorgeschiedenis enbesluitvorming
9 | 1.5 Ligging en begrenzingplangebied
12 | 1.6 Geldendebestemmingsplanneninhetplangebied
12 | 1.7 Crisis- en herstelwet en de gevolgen voor bezwaar enberoep
12 | 1.8 Leeswijzer

13 | Hoofdstuk 2 Planbeschrijving HOV in ‘t Gooi

13 | 2.1 Inleiding
14 | 2.2 Deelprojecten 1 en 2 - Fietspad stadspark en Huizermaatweg
15 | 2.3 Deelproject 3 - busstation Huizen - Carpoolplaats Blaricum
16 | 2.4 Deelproject 4 - Halte Eemnes
16 | 2.5 Deelproject 5 - Anna’sHoeve
19 | 2.6 Deelproject 6 - Oosterengweg enomgeving
24 | 2.7 Deelproject7 - Wandelpad - StationHilversum
26 | 2.8 Verlegging Weg over Anna’s Hoeve
27 | 2.9 Tijdelijkemaatregelen

28 | Hoofdstuk 3 Beleidskader

28 | 3.1 Rijksbeleid
28 | 3.2 Provinciaalbeleid
33 | 3.3 Regionaalbeleid
35 | 3.4 Gemeentelijkbeleid

37 | Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

37 | 4.1 Inleiding
37 | 4.2 Verkeer
41 | 4.3 Geluidhinder
46 | 4.4 Luchtkwaliteit
48 | 4.5 Ecologie
55 | 4.6 Water
55 | 4.7 Bodemkwaliteit
56 | 4.8 Archeologie
58 | 4.9 Landschap encultuurhistorie
59 | 4.10 Bomen
60 | 4.11 Externeveiligheid
61 | 4.12 Vormvrije m.e.r.beoordeling
62 | 4.13 Conclusie

64 | Hoofdstuk 5 Juridische planopzet

64 | 5.1 Inleiding
64 | 5.2 Verbeelding
64 | 5.3 Planregels

68 | Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

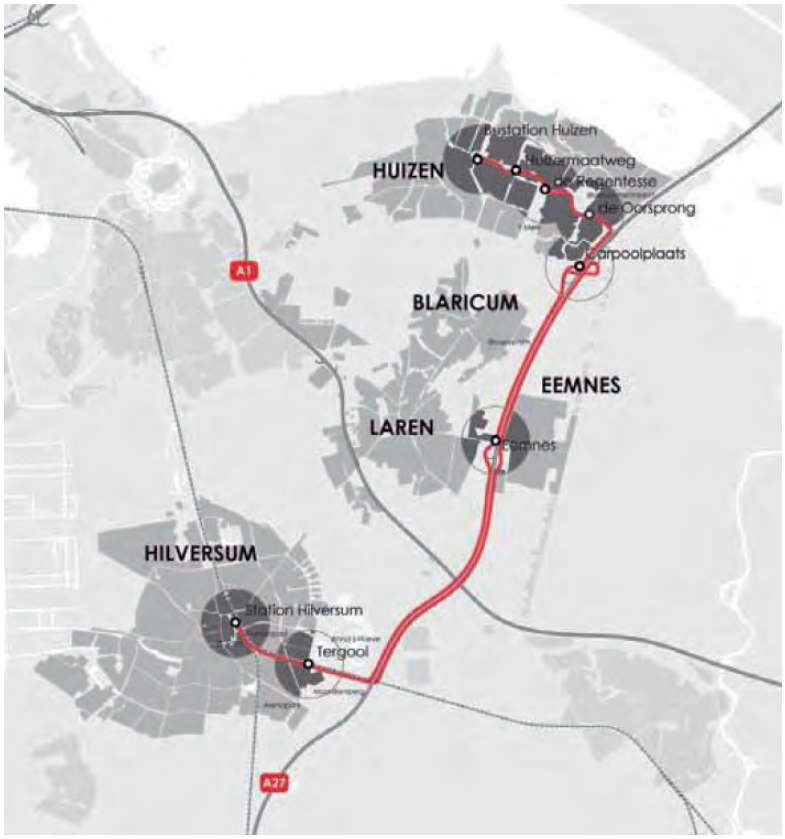
68 | 6.1 Economischeuitvoerbaarheid
68 | 6.2 Maatschappelijkeuitvoerbaarheid

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Inleiding

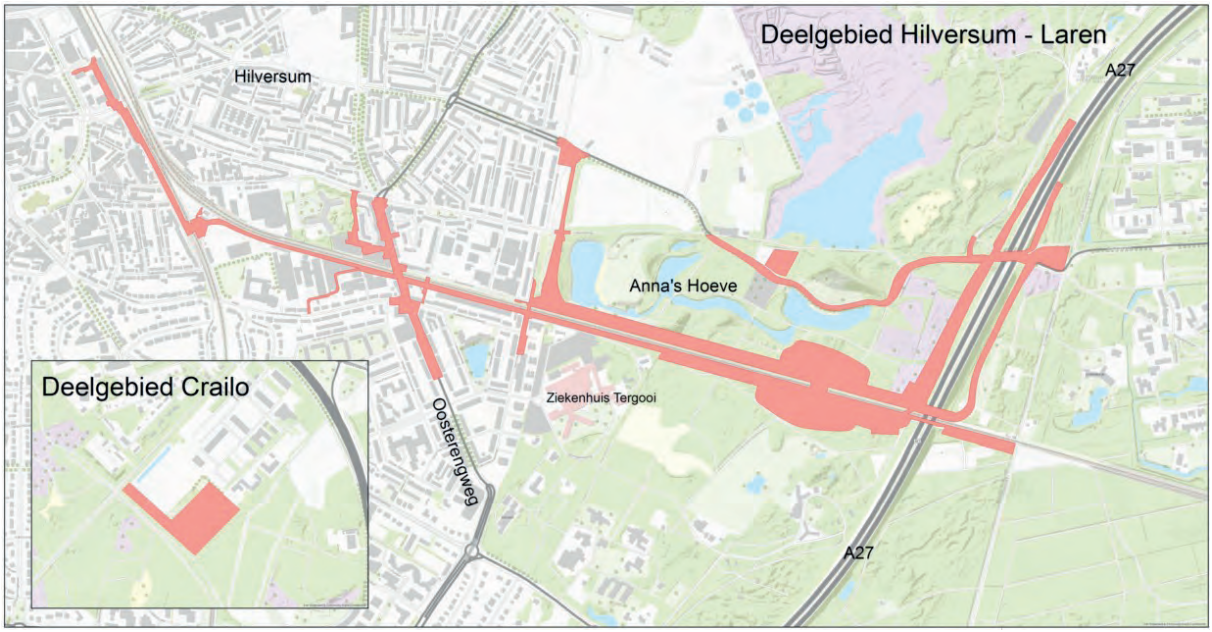
De gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes en Laren en de provincie Noord-Holland werken samen aan een betere bereikbaarheid van 't Gooi. De partijen hebben gezamenlijk besloten om een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding aan te leggen tussen Huizen en Hilversum.

Op onderliggend figuur is het beoogde tracé weergegeven.



1.1.1 Plangebied PIP HOV-verbinding

Voorliggend Provinciaal Inpassingsplan (PIP) regelt de aanleg van deze HOV-verbinding, in de vorm van een busbaan op delen van het tracé vanaf de A27 ter hoogte van Anna's Hoeve tot aan het station Hilversum.



Voor het gedeelte van de HOV-verbinding in Huizen en Blaricum zijn studies uitgevoerd over de wijzewaarop de busbaan daar gaat functioneren. Hierbij zijn twee meerijdvarianten en één variant met een vrijliggende busbaan ontwikkeld. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben besloten het PIP HOV in 't Gooi te splitsen omdat na het onderzoek er nog geen overeenstemming is over het tracé in Huizen en Blaricum. Wanneer de overeenstemming er is, kan zo nodig een afzonderlijke planologische procedure worden doorlopen.

Doelen

Naast het realiseren van de HOV busverbinding tussen Huizen en Hilversum, is een belangrijk onderdeel van het project de versterking van de natuurverbindingen in de regio (Groene Schakel). Met name wordt de natuur bij Anna's Hoeve versterkt, alsmede bij Crailo.

De natuur bij Anna's Hoeve ondervindt op dit moment een barriere bij de spoorlijn en bij de Weg over Anna's Hoeve. Het project maakt de aanleg van een ecoduct over de spoorlijn mogelijk en regelt de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve, waardoor er een robuuste ecologische verbinding ontstaat en de recreatiemogelijkheden in het gebied worden versterkt.

Dit medeop basis van de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Het realiseren van de HOV-verbinding vormde namelijk de aanleiding voor de gemeenten Hilversum, Laren, GNR en de Provincie om gezamenlijk een inrichtingsvisie op te stellen voor Anna's Hoeve om zo het gebied een impuls te geven. In het kader van deze inrichtingsvisie is vanwege de velevoordelen voor natuur en recreatie, besloten de bestaande gemeentelijke Weg over Anna's Hoeve te verleggen naar een nieuwe plek, namelijk gebundeld met de huidige spoorbaan endeHOVbusbaan.Ziehiervoorverderparagraaf3.3.1.

Een verdere versterking van de natuur vindt plaats bij Crailo. Daar wordt een stuk natuur ingericht dat van belang is als ecologische verbinding van en naar de natuurbrug over de A1. Hier ligt daarom ook een stuk plangebied van het voorliggende inpassingsplan. Zie ook paragraaf1.5.

1.2 Nut en noodzaak: waarom HOV in 't Gooi?

Bereikbaarheid en leefbaarheidonder druk

De wegen in 't Gooi raken vol. Als er nu niet nagedacht wordt over de bereikbaarheid van 't Gooi in de toekomst, dan slibt het wegennetwerk steeds verder dicht. Daarom investeert de provincie Noord-Holland,samen met de gemeenten Huizen, Eemnes, Laren en Hilversum in openbaar vervoer. Zo wordt gezorgd voor een betrouwbare verbinding tussen mensen en plekken. Het aanleggen van een vrij liggende busbaan is daarbij niet het hogere einddoel. De HOV-baan zorgt er juist voor dat de R-NET bussen vaak, op tijd en filevrij kunnen blijven rijden. Ook het overige verkeer in 't Gooi profiteert, want er komt meer ruimte voor automobilisten en fietsers. En als

de schop dan toch de grond in gaat, ontstaan er meteen mogelijkheden een aantal andere zaken aan te pakken, zoals het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid en versterking van denatuur.

Veel betere ontsluiting(op R-net), belangrijke economischepositie
Door de aansluiting op het regionale HOV-netwerk (R-net) krijgt de regio een frequente, snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Hierdoor wordt Huizen, een van de grootste gemeenten zonder station in Nederland, veel beter ontsloten. Ook Hilversum, Blaricum, Eemnes en Laren krijgen een sterk verbeterde aansluiting op R-net, door de uitbreiding of aanleg van P+R-terreinen met HOV-haltes. Deze snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto en levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van 't Gooi.

Juist nu investerenen daarmee straks betrouwbare en vlotte doorstroming
Het is nodig om juist nu te investeren om er voor te zorgen dat straks de bus betrouwbaar en vlot kan doorstromen. Om te voldoen aan de vereiste criteria van R-net op het gebied van frequentie, betrouwbaarheid en snelheid zijn vrije busbanen op een deel van het traject nodig. Verder krijgt de HOV-bus voorrang en kan deze over het nieuwe tracé vlot en ongehinderddoorrijden.

De huidige lijn 320 voldoet in de spits en buiten de spits niet aan de rijtijdnorm en criteria van R-net (zie Bijlage 19). Ook de betrouwbaarheid van de huidige lijn 320 schiet tekort. De spreiding in de rijtijden is gedurende de gehele dag groter dan de gestelde norm van 4 minuten. De HOV-lijn is niet alleen sneller dan de huidige lijn 320, maar is vooral een betrouwbaarder vorm van openbaar vervoer. De reiziger kan hier vaak en stipt op tijd gebruik van maken.

Uit de meest recente gegevens van bureau GoudappelCoffeng met betrekking tot de vervoerswaarde blijkt ook dat het aantal reizigers gaat toenemen. Nemen we de doorsnede van de A27 in 2020 als uitgangspunt en vergelijken de situatie met en zonder HOV, danblijkt dat het aantal reizigers toeneemt met 33%.

Doordat deelproject 3 geen onderdeel meer uitmaakt van het PIP, roept dat de vraag op of dat invloed heeft op de reistijd en vervoerwaarde van de HOV-baan. Immers het is niet zeker dat de HOV-baan in Huizen en Blaricum als vrijliggende busbaan wordt gerealiseerd,

zoals in eerdere rapporten als uitgangspunt is genomen. Daarom heeft GoudappelCoffengin 2015 onderzocht of ook een meerijdvariant (uitgangspunt in het onderzoek was meerijden met het autoverkeer via 't Merk). tot voldoende tijdswinst, betrouwbaarheid en reizigersaanbod leidt. Het rapport is als Bijlage 1 opgenomen. Hierin wordt aangegeven dat de reistijd Huizen-Hilversum met een meerijdvariant 26,5 min zal bedragen. Het aantal reizigers ter plaatse van een doorsnede bij de A27 in 2020 met 33% is toegenomen ten opzichte van dereferentiesituatie.

Op basis van dit rapport kan geconcludeerd worden dat, ondanks dat in het PIP deelproject 3 niet wordt meegenomen, de nut en noodzaak van het project aangetoond blijft. Hierbij wordt opgemerkt dat er geen discussie is over de noodzaak tot het realiseren van een HOV-tracé in Huizen en Blaricum, maar wel over de vorm waarin dat moet plaatsvinden (meerijden of vrije busbaan). Hoewel deelproject 3 dus geen deel uitmaakt van het PIP blijkt uit diverse stukken voldoende dat ook in Huizen en Blaricum een HOV-tracé gerealiseerd gaatworden.

Naast HOV-verbinding wordt ook een impuls voor de omgeving mogelijk gemaakt
Het project HOV in 't Gooi gaat over meer dan een HOV-verbinding. Een groot deel van het projectbudget van € 118 miljoen wordt besteed aan verbeteringen voor auto, fiets en natuur in de regio.

Zo wordt in Huizen Winkelcentrum Oostermeent beter toegankelijk gemaakt en ingericht, in overleg met de winkeliers.

De Oosterengweg in Hilversum zal worden uitgevoerd als een onderdoorgang onder de bus- en spoorbaan door. De onderdoorgang Oosterengweg is noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zal het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat het verkeer dan niet alleen zou moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een tunnel borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoorkruising meer nodig is. De NS heeft plannen om in de toekomst passagierstreinen

spoorboekloos te laten rijden. Hierdoor verwacht de NS meer treinen op het spoor te kunnen verwerken. Dat zou betekenen dat de spoorbomen langer en vaker voor wegverkeer gesloten zouden zijn. Door het aanbrengen van de onderdoorgang wordtdit knelpunt voor de toekomstopgelost.

Voor fietsers en voetgangers wordt het hier veel veiliger. Ook is het streven er op gericht om een nieuwe fietsverbinding bij de Van Linschotenlaan te realiseren.

Ook de natuur (NNN) in de omgeving wordt versterkt: Groene Schakel
Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het projectHOV in 't Gooi om het Nationaal NatuurNetwerk NNN (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) te versterken. De zogenaamde Groene Schakel krijgt hierdoor een belangrijke impuls. De doelstelling van natuurverbinding De Groene Schakel is het realiseren van een ecologische verbinding tussen de natuurgebieden in het Gooi (o.a. Bussummerheide, Westerheide, Zuiderheide, Laarder Wasmeer) en op de Utrechtse Heuvelrug (o.a. Boswachterij De Vuursche, Landgoed Pijnenburg). Deze natuurverbinding moet de ruimtelijke samenhang van het landelijke natuurnetwerk versterken en daarmee de overlevingskansen voor plant- en diersoortenvergroten.

Met het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve en het bundelen van de verlegde weg met de spoorlijn en de busbaan, wordt het natuurgebied Anna's Hoeve niet meer

doorsneden door een verkeersweg. Daarnaast wordt de NNN in de omgeving versterkt door het realiseren van een nieuw ecoduct bij Anna's Hoeve, dat de verlegde weg, spoorlijn en busbaan overspant. In het kader van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) isdit ecoduct reeds genoemd in combinatie met de aanleg van een HOV-busverbinding. Deze rijksgelden alleen zijn niet voldoende om ook de mitigatie van de verlegde Weg over Anna's Hoeve terealiseren.

Een verdere versterking van de Groene Schakel vindt plaats bij Crailo. Ook bij Crailo wordt een stuk natuur ingericht dat van belang is als ecologische verbinding van en naar de natuurbrugover de A1 die de Bussemer- en Westerheide met de Tafelberg- en Blaricummerheide verbindt.

Op deze manier draagt het project bij aan een kwaliteitsimpuls van het NNN en de Groene Schakel.

Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat nut en noodzaak van het PIP voldoende onderbouwd zijn.

1.3 ProvinciaalInpassingsplan

Om HOV in 't Gooi te realiseren dient er een provinciaal inpassingsplan opgesteld te worden. Een provinciaal inpassingsplan is een door Provinciale Staten, op grond van art.

3.26 Wro, vastgesteld ruimtelijk plan dat een samenhangend beeld beschrijft van de toekomstige situatie van het plangebied. Met andere woorden: een bestemmingsplan opgesteld door de provincie.

Provinciaal belang
Een provinciaal inpassingsplan kan alleen vastgesteld worden als en sprake is van een provinciaal belang en de betrokken gemeenteraden zijn gehoord. De realisatie van Project HOV in 't gooi is een provinciaal belang om de volgende redenen:

- De HOV verbinding is van economisch belang voor de regio. Het verkorten van de reistijd tussen Huizen en Hilversum en het vergroten van de betrouwbaarheid van de verbinding zorgt voor een betere bereikbaarheid en is daarmee een impuls voor de regionale economie.
- De provincie Noord-Holland levert een financiële bijdrage aan de HOV.
- Het project HOV in 't Gooi is als provinciaal belang opgenomen in de Provinciale Structuurvisie 2040.
- De betrokken gemeenten (met uitzondering van de gemeente Blaricum) hebben de provincie Noord-Holland verzocht een provinciaal inpassingsplan op te stellen, onder andere ingegeven door procesefficiency.

Horen van de gemeenteraden
In artikel 3.26 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat gemeenteraden van de bij het inpassingsplan betrokken gronden, dienen te worden gehoord door de provincie over het voornemen om zo'n inpassingsplan op te stellen. De gemeenten waren al bij de voorbereiding van het inpassingsplan betrokken. Niettemin heeft de provincie Noord-Holland ook formeel per brief van 29 juli 2014 de gemeenteraden van Huizen, Blaricum, Laren en Hilversum de gelegenheid gegeven om nogmaals een reactie te geven

op het voornemen om een provinciaal inpassingsplan vast te stellen voor HOV in 't Gooi. De reacties van de gemeenteraden zijn verwerkt in de nota vooroverleg (zie paragraaf 6.2.2).

Doel van het inpassingsplan
In het provinciaal inpassingsplan wordt geregeld welke functies in het plangebied zijn toegestaan en waar wat gebouwd mag worden. Vaste onderdelen van een inpassingsplan zijn de regels (voorschriften) voor het gebied, een verbeelding (plankaart) waarop de bestemmingen zijn aangegeven en een toelichting (ditdocument).

Het provinciaal inpassingsplan is een algemeen verbindend voorschrift met een looptijd van 10 jaar, tenzij Provinciale Staten in het inpassingsplan een nadere bepaling opnemen waarin een kortere werkingsduur is vastgelegd (art. 3.26 lid 5 Wro). De regels die in het plan zijn opgenomen zijn dus juridisch bindend voor eenieder, zowel overheid zelf, als private partijen (bijvoorbeeld eigenaren en gebruikers van hetplangebied).

Op basis van art. 3.26 Wro treden bij een provinciaal inpassingsplan Provinciale Staten in de plaats van de gemeenteraad en Gedeputeerde Staten in de plaats van Burgemeester en Wethouders, gedurende de periode waar dat voor bepaald is. Dit houdt dus in dat de gemeenteraden tijdelijk geen bevoegdheid meer hebben tot het vaststellen van een bestemmingsplan voor dit gebied, tot maximaal tien jaar na vaststelling van het inpassingsplan (een andere termijn kan worden vastgesteld, zie art. 3.26 lid 5 Wro). De termijn dient bij de vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten te worden vastgelegd.

Daarnaast biedt artikel 3.26, lid 4 Wro de mogelijkheid voor de provincie om te kunnen beslissen op aanvragen omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen en/of gebruik binnen het plangebied. Uit oogpunt van coördinatie van de uitvoering zijn Gedeputeerde Staten van plan dit artikel toe te passen. Tevens hebben Gedeputeerde Staten daarmee dan de mogelijkheid om de afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden uit het PIP toe te passen.

Dit moet formeel geregeld worden in de fase van vaststelling van het inpassingsplan door dit expliciet in het vaststellingsbesluit te vermelden.

Milieuaspectenen vormvrije m.e.r.-beoordeling
In het kader van een inpassingsplan dient altijd zorgvuldig gekeken te worden naar de milieu- en omgevingsaspecten van een project, om zo te voldoen aan natuur- en milieuwetgeving. In hetkader van projectHOV in 't Gooi zijn dan ook diverse milieuonderzoeken uitgevoerd. Uit het oogpunt van zorgvuldigheid is, hoewel hier wettelijk gezien geen verplichting toe was, daarnaast ook nog eenzogenoemde 'vormvrije milieu-effect-beoordeling' opgesteld (zie paragraaf 4.12).

In Hoofdstuk 4 Omgevingsaspectenkomen de milieueffecten expliciet aan de orde. De volledige milieuonderzoeken zijn als bijlagen aan dit document toegevoegd.

1.4 Voorgeschiedenis enbesluitvorming

2006-2012: Besluitvormingin de studiefase
De colleges van B&W van Hilversum, Huizen, Eemnes, Laren en Blaricum hebben zich eind 2006/begin2007uit gesprokenvoorverderonderzoeknaareenHOV-busbaantussenHuizen en Hilversum onder regie van de provincie. In het verlengde hiervan is een verkenning gedaan naar mogelijke tracés. Ook zijn in deze fase verschillende studies uitgevoerd naar vervoerwaarde (aantal reizigers om de exploitatie rendabel te maken) om nut en noodzaak van het project aan te tonen. Vervolgens is in juli 2008 een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het voorkeurstracé. Op basis van deze onderzoeken hebben de gemeenteraden van Hilversum,EemnesenLarenin20 10ingestemdmetdekomstvaneenHOV-verbindingin't Gooi. Vervolgens is begin 2011 een nadere studie geweest

naar vier tracévarianten. Eind 2011 is het definitieve voorkeurstracé voor de HOV-busverbinding vastgesteld in de Stuurgroep HOV in het Gooi en in Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De gemeenten Huizen (2011), Eemnes, Laren en Hilversum (alle 2010) hebben ingestemd met dit tracé. Alleen de gemeente Blaricum heeft per raadsbesluit van 25 juni 2012 besloten niet langer mee te willen werken aan de HOV-lijn. Met de besluitvorming in de verschillende gemeenteraden werd nut en noodzaakdiscussie in juli 2012afgerond.

Op 9 juli 2012 hebben Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten opgedragen de activiteiten voor de volgende fase van het project (de planfase) uit te voeren, waaronder het uitwerken van het gekozen voorkeurstracé en de voorbereidingen voor de procedure voor dit provinciaal inpassingsplan.

2013: Ontwerpateliers in de planfase
In het voorjaar van 2013 is het ontwerptraject voor de verschillende deelprojecten gestart.

Bij het uitwerken van het voorkeurstracé in verschillende deelprojecten werd gewerkt in ontwerpateliers, waar de ingenieursbureaus met vertegenwoordigers van gemeenten en provincie de uitwerking van diverse inhoudelijke punten bespraken.

In het ontwerpatelier in Huizen is naast de ruimtelijke inpassing van de busbaan, wegen en groen aandacht geweest voor het onderliggend buslijnnet, voor de levering en parkeren van het winkelcentrum Oostermeent en voor overlast naar bewoners zoveel mogelijk te beperken.

In deze atelierbijeenkomsten in Hilversum kwamen de adviseurs van de gemeente Hilversum, de provincie Noord-Holland, Goudappel Coffeng, Posad en Movares samen om informatie uit te wisselen, gezamenlijk aan ontwerpoplossingen te werken en de participatieavonden voor te bereiden. De resultaten van de participatiebijeenkomsten zijn in een nieuwe reeks van ontwerpateliers beschouwd en waar mogelijk in de uitwerking van (voorkeurs)alternatieven meegenomen.

2013: Start Consultatietraject
In maart/april 2013 is in alle gemeenten een intensief consultatietraject met omwonenden en omgeving gestart.

In de gemeente Huizen, Blaricum en Hilversum hebben participatiebijeenkomsten met bewoners en omgeving plaatsgevonden. De aanwezigen in Huizen en Blaricum konden door middel van formulieren een reactie op het toekomstige busbaantracé geven.

In Hilversum stond het HOV-tracé niet meer ter discussie maar konden omwonenden en omgeving invloeduitoefenen op de variantkeuze en de uitwerking van mogelijke varianten.

De input van de omgeving is daar waar mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking

van de ontwerpen en heeft geleid tot diverse optimalisaties. De verkregen input is verzameld en voorzien van een reactie. Hiervoor zijn per gemeente reactienota's opgesteld (zie hiervoor www.hovgooi.nl).

Naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten en ontwerpateliers in Huizen, Blaricum en Hilversum hebben nog een aantal keukentafelgesprekken plaatsgevonden met direct omwonenden.

In september 2013 werd de reacties en de ontwerpresultaten teruggekoppeld aan de omwonenden en omgeving. Hiermee is het consultatietraject afgerond.

De verkregen input uit de ontwerpateliers, participatiebijeenkomsten en afzonderlijk gevoerde keukentafelgesprekken met direct omwonenden hebben mede bijgedragen aan hettot stand komen van hetruimtelijk Voorontwerp. Het ontwerpproces(en consultatietraject) heeft geleid tot een uitgewerkt inpassingsontwerp. Dit inpassingsontwerp vormde de basis voor de volgende fase van het project.

2014: Bestuursovereenkomst
De betrokken gemeenten en de provincie Noord-Holland hebben vervolgens 17 januari 2014 de samenwerkingsovereenkomst ondertekend. Met hettekenenvan de samenwerkingsovereenkomst zijn de

afspraken tussen de gemeenten en de provincie over het ontwerp, de planning en financiering vastgelegd. Provinciale Staten hebben op 3 februari 2014 ingestemd met deze samenwerkingsovereenkomst en de middelen vrijgegeven voor de verdere voorbereiding van het project. Daarnaast hebben Provinciale Staten op 3 februari 2014 een voorbereidingsbesluit genomen ter voorbereiding van het PIP. Met dit besluitwerd aangegeven dat er voor het gebied een nieuw plan in voorbereiding is en konden initiatieven voor bouwplannen en/of voorgenomen gebruikswijzigingen die de verwezenlijking van hetPIP zouden frustreren, worden aangehouden gedurende 1 jaar.

Naast het realiseren van de HOV busverbinding tussen Huizen en Hilversum was (en is) een belangrijk onderdeel van het project een goede ecologische inpassing bij Anna's Hoeve, waar de busbaan langs loopt. Het project vormde daarmee ook de aanleiding voor de gemeenten Hilversum, Laren, GNR en de Provincie om gezamenlijk een inrichtingsvisie op te stellen voor Anna's Hoeve om zo het gebied een impuls te geven. In het kader van deze inrichtingsvisie is vanwege de vele voordelen voor natuur en recreatie, uitendelijk door de partijen besloten de bestaande gemeentelijke Weg over Anna's Hoeve te verleggen naar een nieuwe plek, namelijk gebundeld met de huidige spoorbaan en de HOV busbaan. De gemeenteraden van Laren en Eemnes spraken hun voorkeurvoor deze verlegging eind 2014 uit, de gemeenteraad van Hilversum deed dat uiteindelijk op 7 januari 2015. In mei 2015 heeft over het schetsontwerp voor de nieuwe Weg over Anna's Hoeve een consultatieronde plaatsgevonden.

2014: Start opstellenprovinciaalinpassingsplan
Met het uitgewerkte ontwerp en het ondertekenen van de bestuursovereenkomst kon in 2014 gestart worden met het voorbereiden van dit provinciaal inpassingsplan. Medio 2014 is daarom het vooroverleg met de wettelijke partners gestart. Zie hiervoor verder paragraaf 6.2.2. In het najaar van 2014 heeft nadere afstemming op de opgestelde InrichtingsvisieAnna'sHoeveplaatsgevonden.Ziehiervoorverderparagraaf3.3.1.

2015: AdviescommissieRuimtelijke Ontwikkeling(ARO)
In maart van dit jaar heeftde Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) geadviseerd over de ruimtelijke inpassing van de HOV. Zij onderkennen dat de bundeling van infrastructuur de juiste oplossing is om zowel de verlegde Weg over Anna's Hoeve als de HOV door het gebied aan teleggen.

In de cultuurhistorische en landschappelijke verkenning wordt volgens de ARO vooral gesprokenoverdebeleidsmatigeuitgangspuntenenkomendedaadwerkelijkewaardenvan het gebied te weinig aan bod. Op verzoek van de ARO is de onderbouwing aangescherpt van hoe ingespeeld is op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het ontwerp van het HOV en de weg en wat de consequenties van het ontwerp zijn voor de kwaliteiten van het landschap. Deze onderbouwing is als bijlage toegevoegd aan de rapportage landschap en cultuurhistorie, zie Bijlage12.

2015: consultatierondeVerlegde Weg over Anna's Hoeve
In mei heeft een meedenkbijeenkomst plaatsgevonden betreffende de verlegde weg over Anna's Hoeve. Tijdens deze bijeenkomst zijn diverse onderwerpen besproken, zoals de A. Fokkerweg, de kruising Minckelersstraat/ A. Fokkerweg, de kruising A. Fokkerweg/Liebergerweg, de kruising Mussenstraat/ A. Fokkerweg, de gevolgen langs het spoor, de flyover A27, de Zandheuvelweg, de Goyergracht en het ecoduct.

2015: Nader onderzoek meerijdvarianten
In het najaar van 2014 heeft de gemeente Huizen een onderzoek laten uitvoeren naar de meerijdvariant over 't Merk.

In overleg met de provincie en de gemeenten Huizen en Blaricum, is begin 2015 afgesproken een gezamenlijk onderzoek te starten na drie varianten, meerijden over Het Merk, meerijden langs 't Meent en een vrije busbaan langs 't Meent. In dit onderzoek is geconcludeerd dat meerijden langs 't Meent na optimalisaties voldoet aan de R-NET norm. Echter vanwege de toename van verkeer in de toekomst zal alleen de vrije busbaan voldoen aan de R-NET norm. De mate en snelheid waarmee dit gebeurt is afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen, met name de ontwikkeling van de wijkBlaricummermeent.

1.5 Ligging en begrenzingplangebied

Het plangebied van het inpassingsplan beslaat het ruimtebeslag voor de busbaan, inclusief bijbehorende halteplaatsen, fietsenstallingen en parkeerplaatsen, bermen en afrastering. Het tracé is meestal parallel gelegen aan bestaande infrastructuur. Waar aanpassingen van de bestaande wegen nodig zijn, zijn deze ook opgenomen binnen de begrenzing van voorliggend PIP.

Het plangebied is gelegen ter plaatse van de gemeenten Laren en Hilversum en is weergegeven op onderstaande figuur. Vanaf de A27 komt ter hoogte van Anna's Hoeve een busafslag. In het gebied Anna's Hoeve wordt een ecoduct aangelegd die over de nieuwe HOV-busbaan, het spoor en de verlegde weg over Anna's Hoeve zal worden geprojecteerd. De bus rijdt op een vrije baan aan de zuidzijde langs het spoor richting NS Station Hilversum. Aan de noordzijde van het spoor wordt een nieuwe Weg over Anna's Hoeve

gerealiseerd op basis van de besluitvorming over de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Deze nieuwe weg wordt binnen het plangebied meegenomen. Omdat de functie van de bestaande Weg over Anna's Hoeve vervalt, is deze ook binnen het plangebied meegenomen.

Op de kruising met de Oosterengweg en de Anthony Fokkerweg/ Van Linschotenlaan wordt een onderdoorgang gebouwd, deze wegen vallen dan ook deels binnen de begrenzing van het PIP. Na aanleg van de onderdoorgang in de Oosterengweg moet het bedrijventerrein Venetapark aan de Oosterengweg op een andere wijze worden ontsloten. Hiertoe is een nieuwe weg voorzien over het IFF terrein. Deze weg maakt onderdeel uit van het PIP. Bij het Wandelpad kruist de busbaan het spoor en rijdt dan parallel aan het Wandelpad naar hetstation.

Ligging plangebied Hilversum-Laren

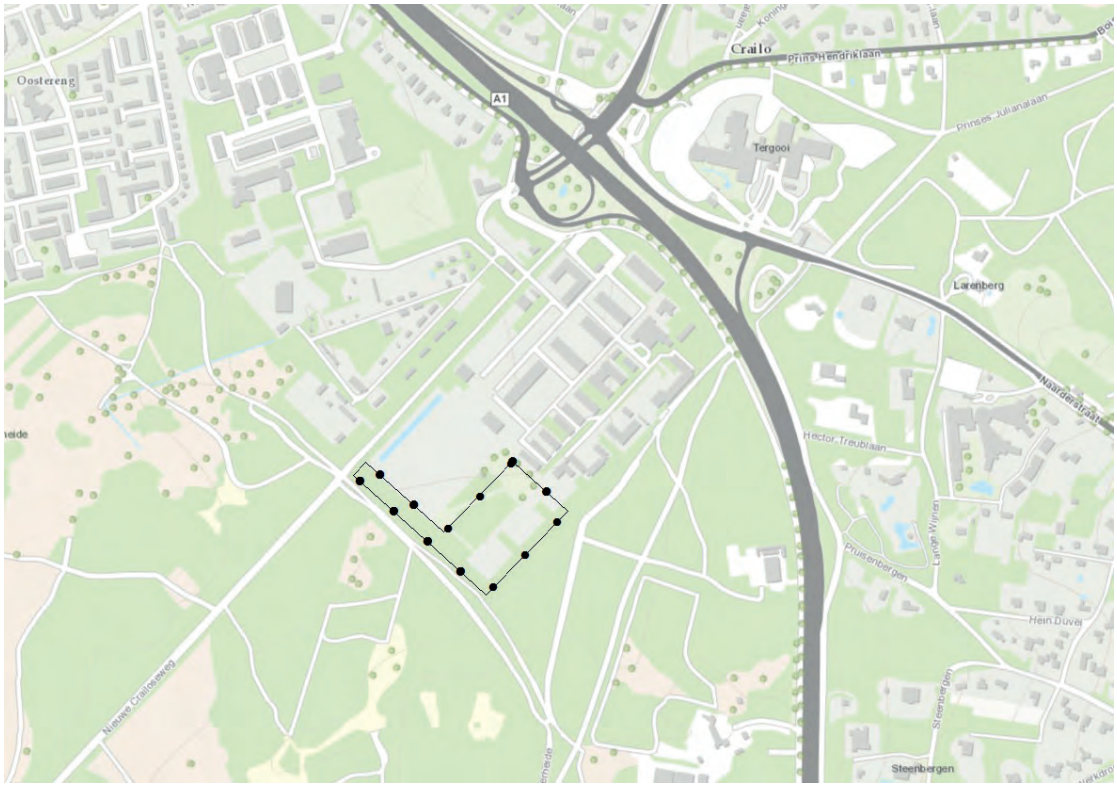
Uitsnede omgeving plangebied, bron: google maps

De volgende tijdelijke bouwwegen zijn ook meegenomen in het PIP. Dit enerzijds om de benodigde vergunningverlening gecoördineerddoor de provincie te kunnen laten plaatsvindenen anderzijdsom inhetuiterstegeval medewerkingaandezetijdelijke bouwwegen juridisch te kunnen afdwingen.

- Om de panden Oosterengweg 42-46 en de appartementen langs de Oosterengweg 48-52 tijdens de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg bereikbaar te houden, is een tijdelijke weg over het parkeerterrein van het naastgelegen HKU-pand nodig. Deze tijdelijke weg wordt meegenomen in het PIP.
- Ook is een tijdelijke ontsluitingsweg ten oosten van de A27 ten behoeve van de bouw van het ecoduct en de flyover toegevoegd aan het PIP.
- Ook is in het PIP een tijdelijke (spoorweg)overgang ter plaatse van de Mussenstraat opgenomen, die door hulpdiensten en langzaam verkeer gebruikt mag worden, aangezien tijdens de realisatie van de onderdoorgang de Oosterengweg circa 2,5 jaar wordt afgesloten. Dit betekent dat het verkeer tijdelijk via een alternatieve route het spoor moet kruisen.

Omdat de aanleg van een tijdelijke weg over het terrein van Tergooi en Anna's Hoeve tijdens de aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg zeer kostbaar bleek, wordt nog gezochtop welke manier tijdens de aanlegfase verkeersproblemen kunnen worden voorkomen door verkeersmaatregelen. Het is van belang dat er voldoende maatregelen worden getroffen. Hierover is hetprojectmet de gemeente in gesprek. Deze verkeersmaatregelen kunnen buiten het PIP om worden genomen.

Vanwege de benodigde natuurcompensatie zijn zowel de bestaande weg over Anna's Hoeve, als ook de gronden van de aan deze weg gelegen scoutingterrein binnen de begrenzing van het PIP getrokken. Tot slot zijn ook gronden in de omgeving van Crailo binnen het inpassingsplan meegenomen. De ligging van deze gronden is weergegeven op onderstaande afbeelding.



Ligging plangebied bij Crailo

1.6 Geldendebestemmingsplanneninhetplangebied

In het plangebied van voorliggend PIP gelden de volgende bestemmingsplannen:

Naam bestemmingsplan	Datum vaststelling/ onherroepelijk	Gemeente
Natuurgebied 2009	25 november 2009	Laren
Laren - West	26 juni 2013	Laren
Buitengebied	26 juni 2013	Hilversum
Monnikenberg	12 juni 2013	Hilversum
Kamerlingh Onnesweg	12 juni 2013	Hilversum
Van Riebeeck / Bonairelaan	17 juli 2013	Hilversum
Over t Spoor	12 januari 2011	Hilversum
Bestemmingsplan Utrechtseweg	15 mei 2013	Hilversum
Binnenstad 2013	12 juni 2013	Hilversum
Woonwijk Anna's Hoeve	16 oktober 2013	Hilversum

1.7 Crisis- en herstelwet en de gevolgen voor bezwaar enberoep

Dit inpassingsplan valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet. De Crisis- en herstelwet heeft tot doel de werkgelegenheid in onder meer de bouwsector op korte termijn te behouden. De Crisis- en herstelwet bevat daarvoor onder meer een aantal tijdelijke en permanente maatregelen, waarmee procedures voor ruimtelijke initiatieven sneller en eenvoudiger verlopen.De realisatie van de HOV-baan is namelijk een infrastructureel project als bedoeld in bijlage I van de Crisis- en herstelwet (categorie 2. gebiedsontwikkeling en werken van provinciaal of nationaal belang, categorie 2.1. ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.5 Wro (inpassingsplannen van provincie enrijk).

Gevolgen bezwaar en beroep

De Crisis- en herstelwet heeft voornamelijk gevolgen voor de mogelijkheden voor beroep en hoger beroep tegen het voorliggende inpassingsplan. De volgende bepalingen uit de Crisis- en herstelwet zijn voor dit inpassingsplanrelevant:

- Bij het indienen van bezwaar- en beroepschriften kunnen geen pro-formastukken worden ingediend, om die later aan te vullen. Binnen de bezwaar- of beroepstermijn van zes weken moeten alle gronden (argumenten) genoemd worden, met een goede onderbouwing.
- Debestuursrechter(AfdelingBestuursrechtspraakvandeRaadvanState)moetsneller uitspraak doen in een beroepsprocedure tegen dit inpassingsplan: binnen zes maanden na afloop van deberoepstermijn.
- Inhet besluit tot vaststelling van het inpassingsplanen in de bekendmakingmoet vermeld worden dat het een besluit betreft waarop de Chw van toepassing is.
- Bovendien moet aangegeven worden, dat de beroepsgronden in het beroepschrift

moeten worden opgenomen en dat de beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn niet meer mogen worden aangevuld (zie artikel 11 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet).

Wijziging Crisis- en herstelwet (2013)

Vanaf 25 april 2013 is de Crisis en herstelwet permanent geworden. Verder is het artikel over de inperking van het beroepsrecht decentrale overheden aangepast, waardoor decentrale overheden nu weer beroep kunnen instellen tegen besluiten van anderedecentrake overheden waarbij de CHW van toepassing is.

1.8 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het plan beschreven waarbij, per deeltraject, wordt ingegaan op de toekomstige situatie. De ontwikkelingen die in het project mogelijk worden gemaakt dienen aante sluiten bijde relevante wet en regelgeving. Dit komt aanbod in hoofdstuk 3. De toetsing van de milieuaspecten komt aan de orde in hoofdstuk 4. Daarbij ook aandacht voor de vormvrije milieu-effect-rapportage die is opgesteld voor dit plan. De 'regels' en de 'verbeelding' vormen de juridisch bindende elementen van dit inpassingsplan. Deze komen aan bod in hoofdstuk 5. De regels zijn nodig om het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de bebouwing binnen het plangebied te regelen. In hoofdstuk 6 komen tenslotte de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aan de orde, waarbij onder andere de resultaten van het wettelijk voorloverleg en de resultaten van de ter inzage legging van het ontwerp-inpassingsplan aan bod komen.

HOOFDSTUK 2 PLANBESCHRIJVING HOV IN 'T GOOI

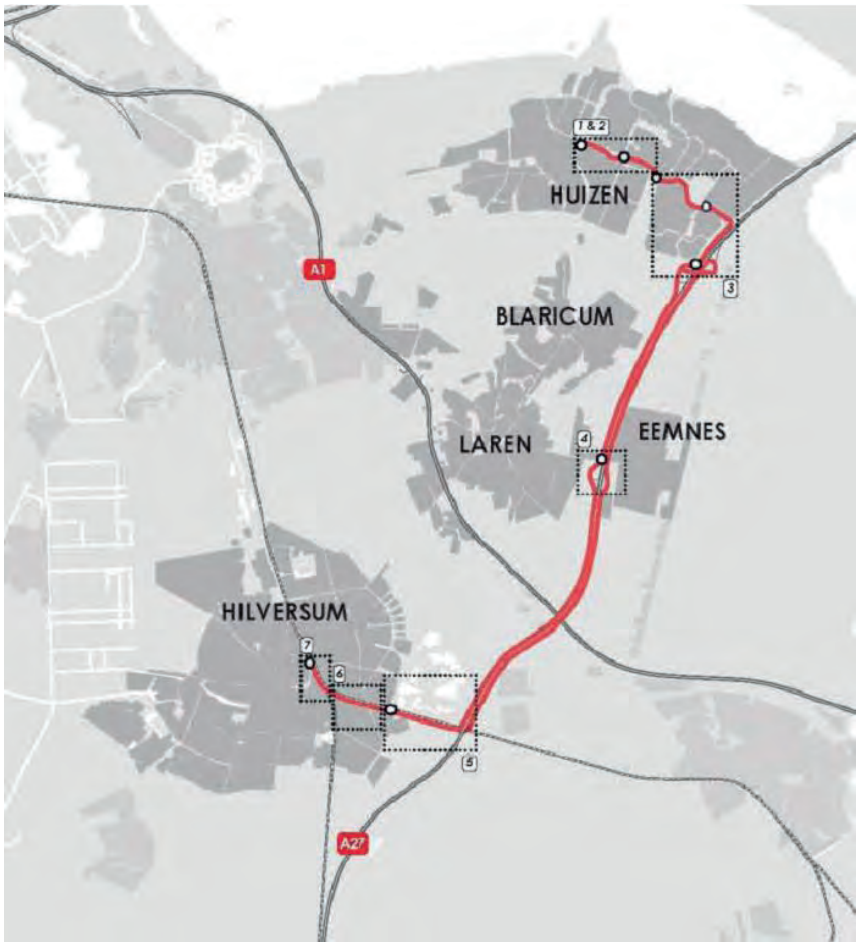
2.1 Inleiding

Het project voorziet in de aanleg van een HOV-busverbinding door Huizen, Blaricum, Laren en Hilversum. In geval van spoed zal de HOV-busverbinding ook gebruikt worden door nood- en hulpdiensten. Bij de invulling van het project wordt daarnaast aandacht besteed aan het verbeteren van huidige verkeerssituaties, het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en een goede ecologische inpassing bij Anna's Hoeve. Voor dit laatste punt wordt onder andere een ecoduct over de spoorlijn en de busbaan aangelegd. Tevens wordt op basis van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve de bestaande gemeentelijke Weg over Anna's Hoeve verlegd naar een nieuwe plek, namelijk gebundeld met de huidige spoorbaan en de HOV busbaan.

Tijdens het project is ook gekeken naar de mogelijkheid tot verrailing van het tracé. In zijn algemeenheid wordt verrailing van het tracé pas overwogen bij meer dan 15.000 reizigers per dag. In het rapport "Besluitvorming voorkeurstracé - uitkomsten nader onderzoek 2010" d.d. september 2010 van de Stuurgroep HOV in 't Gooi is geconcludeerd dat de vervoerwaarde (aantal reizigers per dag) vooralsnog onvoldoende is voor verrailing. Desondanks wordt er in de bouwtekeningen rekening gehouden met vertrambaarheid in de toekomst. De nieuw te realiseren kunstwerken (bv onderdoorgang en flyover) voldoen aan dit uitgangspunt. De situatie bij het station en het wandelpad zal in de toekomst aangepast moeten worden indien besloten wordt het traject te verrailen. Verrailing is daar niet onmogelijk, maar er zijn dan aanpassingen nodig (en investeringen) aan o.a. de Beatrixtunnel.

Het project HOV in het Gooi wordt in 7 deelprojecten voorbereid:

1. Fietspadstadspark.
2. Huizermaatweg.
3. Vrije HOV-baan busstation Huizen - CarpoolplaatsBlaricum.
4. HalteEemnes.
5. Anna'sHoeve.
6. Oosterengweg enomgeving.
7. Wandelpad - stationHilversum.



Onderhavig inpassingsplan regelt alleen deelprojecten 5, 6 en 7. In aanvulling op deze deelprojecten wordt ook de Weg over Anna's Hoeve verlegd en worden enkele tijdelijke maatregelen in onderhavig inpassingsplan meegenomen.

De overige deelprojecten worden op de volgende wijze geregeld:

- Deelprojecten 1 en 2 worden door de gemeente Huizen uitgewerkt en behoeven geen aanpassing van het bestemmingsplan. Om die reden zijn deze deelprojecten, zoals eerder aangegeven, niet opgenomen in het PIP. In paragraaf 2.2 wordt voor de volledigheid wel toegelicht hoe het tracé er daar uit kan komen te zien.
- Ter plaatse van deelproject 3 worden momenteel studies uitgevoerd over de wijze hoe de busbaan daar gaat functioneren, hierbij zijn twee meerijdvarianten en één variant met een vrijliggende busbaan ontwikkeld. Hiervoor wordt zo nodig t.z.t. een afzonderlijke planologische procedure gevolgd. In paragraaf 2.3 wordt wel kort ingegaan op de drie varianten binnen dit deelproject.
- Deelproject 4 betreft de gemeente Eemnes in de provincie Utrecht. Omdat dit buiten de provincie Noord-Holland ligt, is het deelproject niet opgenomen in het PIP. Het deelproject is opgenomen in het bestemmingsplan 'Buitenrand' van de gemeente Eemnes. In paragraaf 2.4 wordt ook van dit deelproject wel toegelicht hoe het trace er ter plaatse uit zal komen te zien.

2.2 Deelprojecten 1 en 2 - Fietspad stadspark en Huizermaatweg

Dit deelproject valt, zoals eerder aangegeven, buiten de begrenzing van het inpassingsplan maar zal volledigheidshalve hier wel worden toegelicht. Regeling in het inpassingsplan is niet nodig, omdat de maatregelen passen binnen de geldende bestemmingsplannen. Het is aan de gemeente Huizen of deze maatregelen worden uitgevoerd. Onderstaande tekst over deze twee deelprojecten is ontleend aan de projectwebsite van HOV in 't Gooi.

In deelproject 1 legt de gemeente Huizen door een deel van het stadspark een nieuw fietspad aan, tegelijkertijd met het realiseren van de HOV verbinding. Hoe dit fietspad loopt, is nog niet exact bepaald. Vanzelfsprekend

komt er een veilige aansluiting op het kruispunt bij de Regentesse. Fietsers moeten hier veilig kunnen oversteken.

De bus rijdt over de Huizermaatweg mee met hetoverige verkeer. De twee verkeerspleinen op de Huizermaatweg worden aangepast, zodat de bus en het overige verkeer er veilig en vlot gebruik van kunnen maken (deelproject 2). Bij de verkeerspleinen op de Huizermaatweg worden diverse verkeersmaatregelen genomen. Zo komt er mogelijk een visuele versmalling in de weg om de snelheid van het autoverkeer te beperken. De zijstraten van de verkeerspleinen krijgen een 'inritconstructie'. Daarmee krijgt al het verkeer op de Huizermaatweg voorrang, dus ook voetgangers en fietsers. Verder wordt eenrichtingsverkeer voor fietsers ingesteld bij de verkeerspleinen.

2.3 Deelproject 3 - busstation Huizen - Carpoolplaats Blaricum

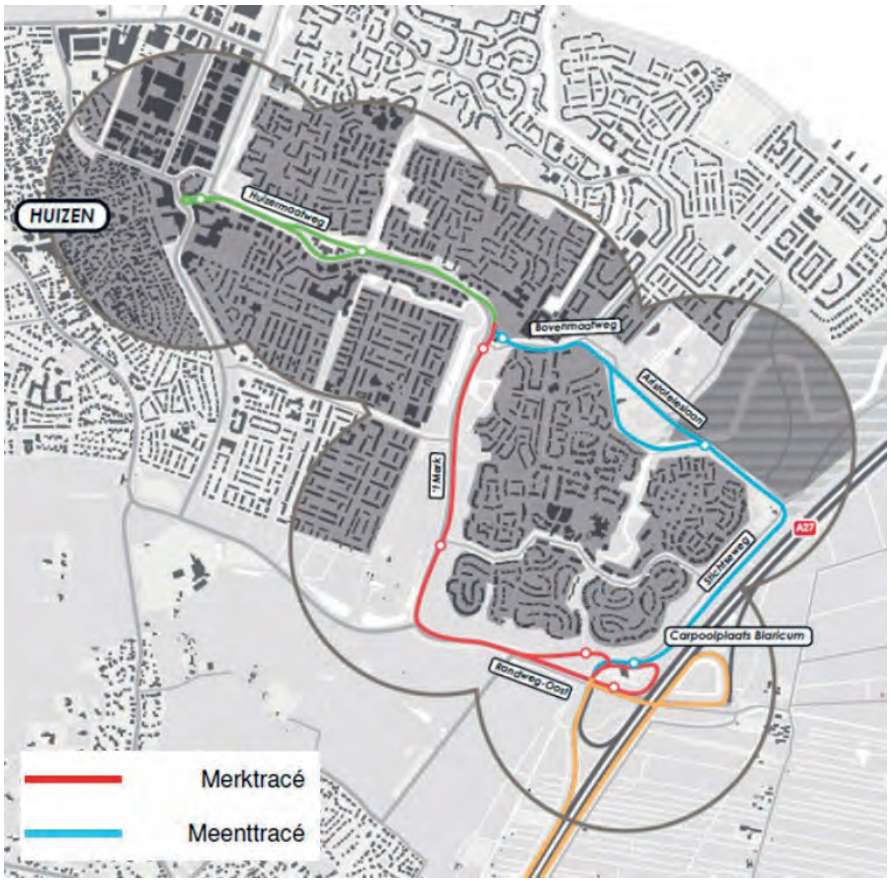
Dit deelproject valt, zoals eerder aangegeven, buiten de begrenzing van dit inpassingsplan.

Voor dit deelproject zijn drie varianten onderzocht. Alle varianten lopen vanaf het busstation Huizen over de Huizermaatweg. Vanaf hier kan gekozen worden voor:

1, Vrijliggende busbaanMeenttracé
Deze variantloopt via de Bovenmaatweg over een vrije busbaan naar de Stichtseweg en vervolgens naar de carpoolplaats in Blaricum.

2. Meerijvariant 'tMeent
Deze variant is vergelijkbaar met variant 1, alleen rijdt de bus hier over het bestaande netwerk.

3/. Meerijdvariant over HetMerk
Deze variant loopt vanaf het busstation Huizen, over de Huizermaatweg, via Het Merk naar de Randweg Oost en vervolgens naar de carpoolplaats in Blaricum.



Ligging varianten Merktracé en Meenttracé

In het onderzoek is geconcludeerd dat meerijden langs 't Meent na optimalisaties voldoet aan de R-NET norm. Echter vanwege de toename van verkeer in de toekomst zal alleen de vrije busbaan voldoen aan de R-NET norm. De mate en snelheid waarmee dit gebeurt is afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen, met name de ontwikkeling van de wijk Blaricummermeent.

Bestuurlijke besluitvorming over de te kiezen variant moet nog plaatsvinden. Hierna kan dit deel (zo nodig) in een afzonderlijke planologische procedure worden uitgewerkt.

2.4 Deelproject 4 - Halte Eemnes

Dit deelproject valt zoals, eerder aangegeven, buiten de begrenzing van dit inpassingsplan omdat het buiten de provincie Noord-Holland ligt. Dit deelproject is planologisch geregeldin het bestemmingsplan 'Buitenrand' van de gemeente Eemnes. Volledigheidshalve wordt deze hier weltoegelicht.

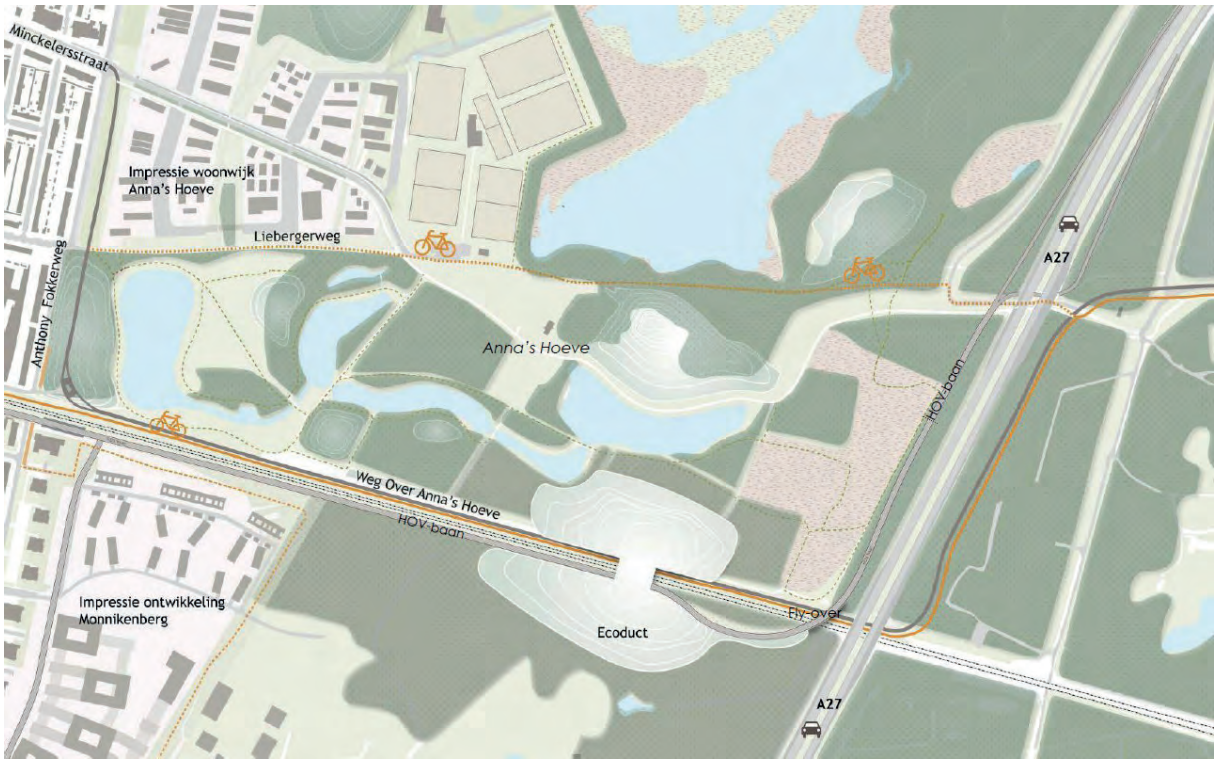
De bus rijdt tussen de carpoolplaats en Hilversum aan de westzijde van de A27. Ter hoogte van de toe- en afrit Eemnes en Laren van de A27 komt een P+R terrein met haltes voor het

hoogwaardig openbaar vervoer. Op het terrein komt ruimte voor zo'n 75 auto's aan de westzijde en 22 parkeerplaatsen aan de oostzijde van de snelweg. Verder komen er fietsparkeersplaatsen voor 40 fietsen. Zoals in paragraaf 2.1 aangegeven, is dit P+R terrein geregeld in het bestemmingsplan Buitenrand van de gemeente Eemnes middels een wijzigingsbevoegdheid.

Meer informatie over dit deelproject is te vinden op de projectwebsite van HOV in 't Gooi.

2.5 Deelproject 5 - Anna'sHoeve

Binnen dit deelproject wordt behalve de aanleg van een vrijliggende HOV-baan, ook de bestaande weg over Anna's Hoeve verlegd en een ecoduct over de bestaande spoorlijn aangelegd.



Impressie omgeving Anna's Hoeve (bron: ruimtelijke inpassing hov in buitengebied hilversum, toelichting ARO)

Uit de reacties van veel inwoners en organisaties bleek behoefte aan een samenhangende visie op dit gebied. Het project vormde daarmee ook de aanleiding voor de gemeenten Hilversum, Laren, GNR en de Provincie om gezamenlijk een inrichtingsvisie op te stellen voor Anna's Hoeve om zo het gebied een impuls te geven. Zie verder paragraaf 3.3.1.

Impressie Anna's Hoeve

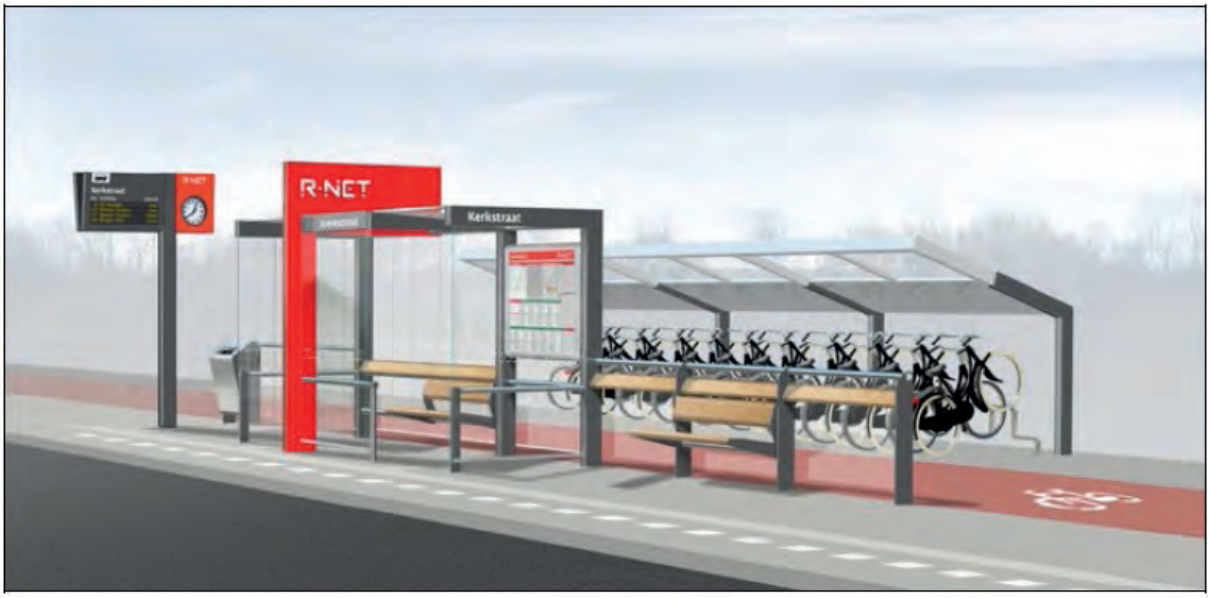
2.5.1 HOVbaan

De bus voegt vanaf de A27 met een afrit aan de westzijde en een toerit aan de oostzijde uit naar de HOV-baan. De aansluiting wordt voorzien van slagbomen en is uitsluitend toegankelijk voor bussen en hulpdiensten. Deze aansluiting is voor nood- en hulpdienstenbereikbaar zowel vanaf (en richting) de HOV-busbaan als de (verlegde) weg over Anna's Hoeve. Beiden afritten komen ten noorden van het Zandheuvelviaduct te liggen. De oostelijke toerit kruist hetZandheuvelviaductonderlangs en komt samen met de westelijke afrit. De HOV baan gaat hier via een natuurlijk talud omhoog, maakt ter hoogte van het park Anna's Hoeve een bocht naar rechts en gaat met een fly-over het spoor. In de bocht bij de fly-over wordt aan weerszijden een scherm geplaatst van 4 m hoog als mitigerende maatregel voor de ecologische inpassing van de HOV baan.

Beiden afritten komen ten noorden van het Zandheuvelviaduct te liggen. De oostelijke toerit kruist het Zandheuvelviaduct onderlangs en komt samen met de westelijke afrit. DeHOV baan gaat hier via een natuurlijk talud omhoog, maakt ter hoogte van het park Anna's Hoeve een bocht naar rechts en gaat met een fly-over het spoor. In de bocht bij de fly-over wordt aan weerszijden een scherm geplaatst van 4 m hoog als mitigerende maatregel voor de ecologische inpassing van de HOV baan.

Vervolgens loopt de HOV-baan parallel aan het spoor zodat een bundeling van infrastructuur plaats vindt.

Ter hoogte van de Van Linschotenweg is in het ontwerp een R-Net halteplaats opgenomen van 20 meter lengte met een uitbreidingsmogelijkheid naar 40 meter. De breedte van het perronis 3 meter. Nabij de halte is eenruimtereservering opgenomen voor 20 fietsenstallingen.



Impressie standaard R-net halte

Tussen de Van Linschotenlaan en de Anthony Fokkerweg maakt het PIP het mogelijk om een nieuwe fiets- en voetgangersonderdoorgang onder het spoor en de HOV-baan te realiseren. Het streven is gericht op de realisering van deze fietsonderdoorgang. Indien uit de ontwikkeling van het project blijkt dat het budget toereikend is om realisatie de fietstunnel te bekostigen, zal deze gerealiseerdworden.

Impressie Anthony Fokkerweg, richting mogelijke fiets- en voetgangersonderdoorgang Van Linschotenlaan

2.5.2 Ecoduct

Ter plaatse van de bestaande spoorlijn maakt de komst van de HOV een ecoduct mogelijk. Het ecoduct heeft een breedte van 50 meter en een overspanning van 35-40 meter. Het ecoduct overspant de spoorlijn en de nieuwe HOV-baan, aan de westzijde voorziet het in een tweerichtingen fietspad en de verlegde weg over Anna's Hoeve.

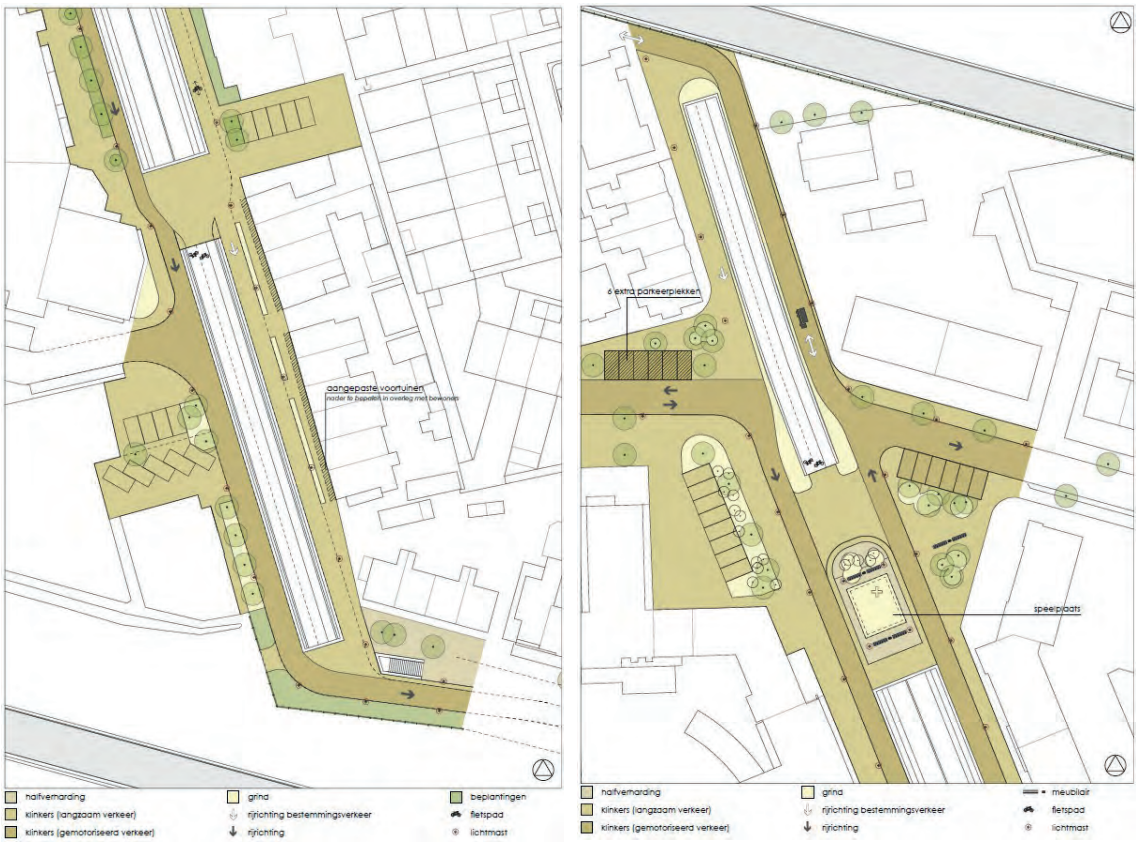
Impressie fly-over en ecoduct Anna's Hoeve

2.6 Deelproject 6 - Oosterengweg en omgeving

Deelproject 6 loopt tussen de Van Linschotenlaan en de loods op het VSH terrein parallelaan de zuidzijde van despoorbaan.

Ter plaatse van de Oosterengweg wordt de bestaande spoorwegovergang vervangen door een ongelijkvloerse kruising, waarbij het auto- en fietsverkeer via een onderdoorgang de HOV-baan kruist. Deze kruising verbetert de verkeersveiligheid en de doorstroming van het noord/zuid auto- en fietsverkeer in Hilversum vanwege het opheffen van de bestaande overweg en maakt de weg vrij voor de doorgaande HOV-baan. De HOV-baan loopt in dit deelproject ten westen van de Oosterengweg in een zeer smal profiel. Ook op de locatie waar de onderdoorgang wordt aangelegd is er beperkte ruimte in het dwarsprofiel van de Oosterengweg.

Hier is gekozen voor een gestapelde onderdoorgang onder het spoor en de busbaan door. Fietsers en voetgangers gaan via een korte onderdoorgang onder de spoor- en busbaan door. Daaronder ligt de onderdoorgang voor het autoverkeer. Omdat deze onderdoorgang smal en diep is, hoeven geen panden langs de onderdoorgang gesloopt te worden.



Ontwerp ongelijkvloerse kruising Oosterengweg ten noorden van het spoor (links) en ten zuiden van het spoor (rechts)

De onderdoorgang bij de Oosterengweg vormt een belangrijke aanvulling op het Integraal

Bereikbaarheidsplan Hilversum e.o. (IBP) en lost hetlaatste knelpunt op van de Hilversumse ring. Hiermee wordt de doorstroming van het verkeer in de rest van de stad aanzienlijk verbeterd.

De in- en uitgangen van de onderdoorgang-mond aan de zuidkant liggen ter hoogte van de Riebeeck Winkelgalerij, waardoor er nu minder verkeer komt bij de kruising Oosterengweg en Oude Amersfoortseweg. Aan de noordkant komt de onderdoorgang boven ter hoogte van knoopoost.

De kwaliteit van de openbare ruimte van de Oosterengweg op straatniveau wordt verbeterd. De nadelige effecten van het huidige verkeer worden flink verminderd. En door de komst van de onderdoorgang iser minder overlast van verkeersbewegingen.

Impressie inpassing van de onderdoorgang voor de Oosterengweg, huidige en toekomstige situatie

Vanwege de aanleg van de onderdoorgang in de Oosterengweg dient een nieuwe ontsluting te worden gerealiseerd voor het bedrijventerrein Venetapark.Na realisatie van de onderdoorgang is het Venetapark alleen te bereiken via de parallelweg waarbij ook het doorgaande (brom)fietsverkeer gebruik maakt van de parallelweg. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de menging van vrachtverkeer en langzaam verkeer op de parallelweg

ongewenst (zie Bijlage 17). Om die reden is gezocht naar alternatieve ontsluiting van het Venetapark. Die is gevonden door een een nieuwe weg over het IFF (International Flavors and Fragrances) terrein aan te leggen. Deze ontsluitingsweg vanaf het Venetapark, via het IFF terrein zal ook aansluiten op de Liebergerweg om zodoende het verkeer wat het Venetapark aandoet de mogelijkheid te geven om ook via deze korte route de A27 te bereiken.

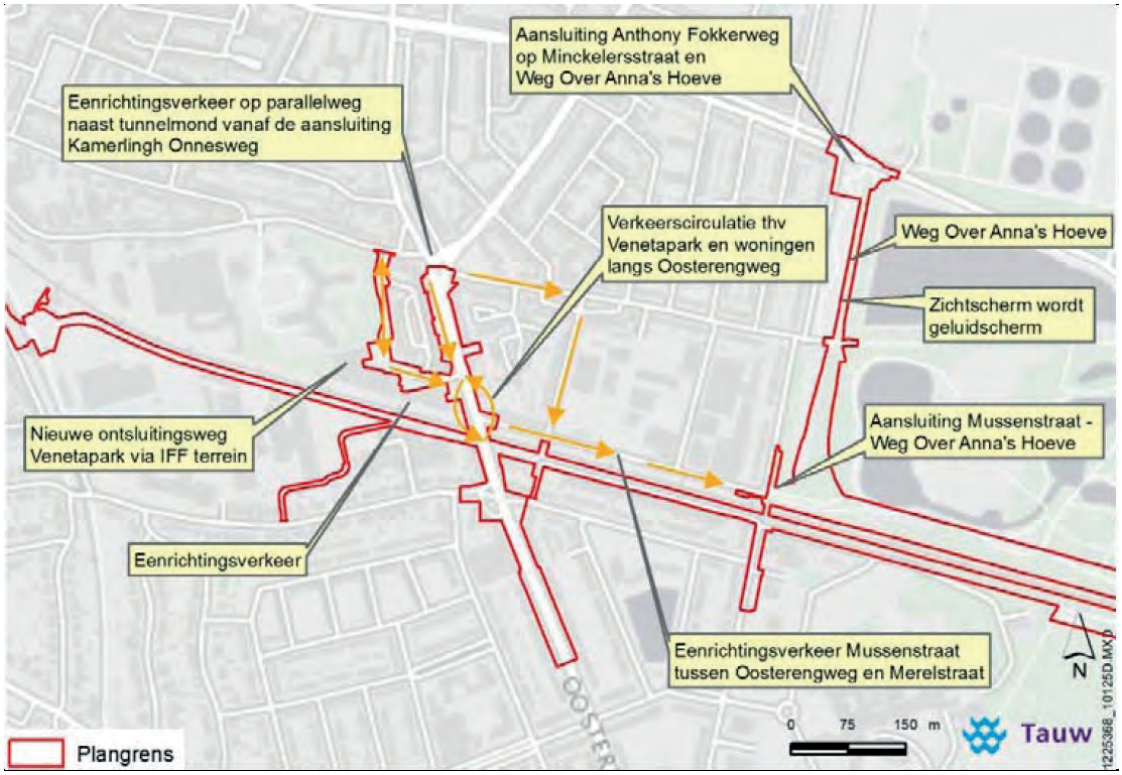
Uitgangspunt bij het ontwerp van deze nieuwe weg is om een balans te vinden tussen voldoende ruimte voor de vrachtwagens en een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag. Onder andere hierom is voorzien in een versmalling tot 3,5 m., die gepasseerd kan worden doormiddel van verkeerslichten. Om het hoogteverschil (ca 1,5 m) in het dwarsprofiel te overbruggen tussen de nieuwe ontsluitingsweg en het huidige maaiveld worden er kerende constructies toegepast ter beperking van het ruimtebeslag.

Ontwerp in concept van de toegang Venetapark (bron Grontmij)

Tevens komt er een nieuwe aansluiting van de Weg over Anna's Hoeve op de Mussenstraat. De nieuwe aansluiting wordt tevens gebruikt voor een directe aansluiting van het Fietspad VWoAH - Mussenstraat en een voetgangersverbinding van de Mussenstraat naar de Speelweide Anna's Hoeve. In Bijlage 18 is een onderzoek opgenomen naar de afweging van maatregelen om te komen tot de voorkeursoplossing aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna's Hoeve.

De aansluiting van de Mussenstraat - Weg over Anna's Hoeve zorgt voor een evenwichtige verdeling van het verkeer in de Vogelbuurt. Het voordeel van deze aansluiting is dat er minder verkeer over de Anthony Fokkerweg en Liebergerweg-Merelstraat gaat rijden en dat vrachtverkeer wat de bedrijven in de Vogelbuurt aan doet snel de wijk kan verlaten. Verkeer wat afkomstig is van het Venetapark en over de tunnel en door de Mussenstraat rijdt kan ook de wijk via deze aansluiting snel verlaten. Ook wordt hiermee een veiligere en meer leefbare situatie gecreëerd, omdat vrachtverkeer niet meer langs de speelstrook en de daar tegenover gelegen huizen hoeven terijden.

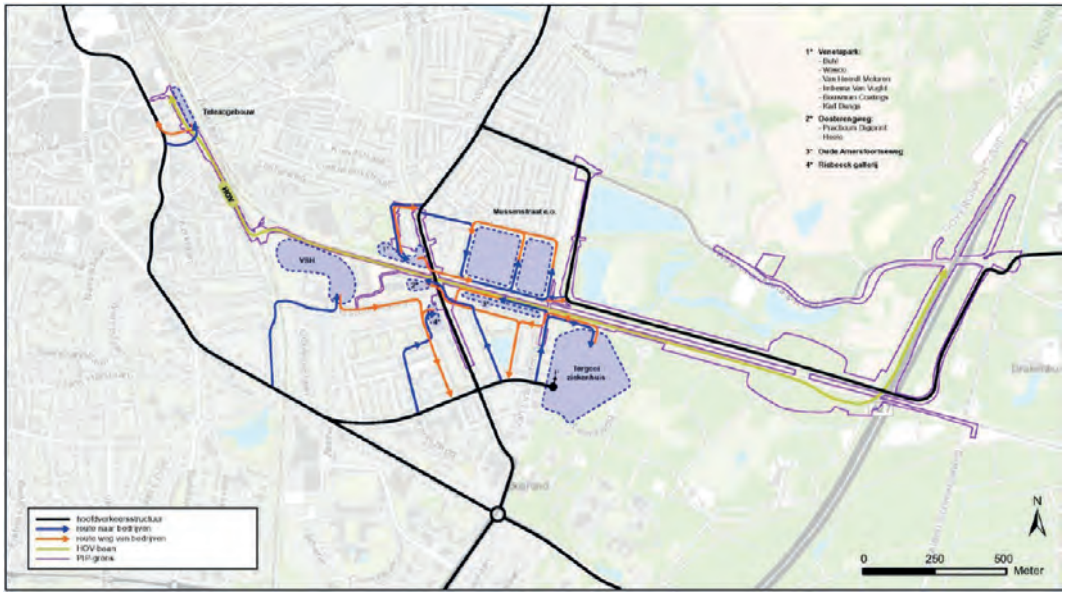
Onderzoek naar de verkeerseffecten in de Vogelbuurt naar aanleiding van de veranderde verkeersstromen heeft aangetoond dat vooral op de Liebergerweg, het zuidelijk deel van de Anthony Fokkerweg en de Mussenstraat sprake is van een verkeerstoename. Op het noordelijk deel van de Anthony Fokkerweg wordt enkel bestemmingsverkeer verwacht. Detoename van verkeer die voorzien werd in het ontwerp inpassingsplan is door de realisatie van de aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna's Hoeveverdwenen.



Verkeersafwikkeling bedrijven Venetapark en Vogelbuurt

In de notitie Bereikbaarheid, zichtbaarheid en bruikbaarheid bedrijven, zie Bijlage 23, is gekeken naar zowel de tijdelijke situatie vanaf het moment van het afsluiten van de Oosterengweg als de eindsituatie na openstellen van de onderdoorgang Oosterengweg.

De bereikbaarheid van de bedrijvigheid rondom het plangebied is in beide situaties voldoende gewaarborgd. Het tijdelijk afsluiten van de Oosterengweg betekend dat de toegangen van de Oosterengeweg naar de bedrijven aan weerszijde van de spoorlijn afgesloten worden. Via andere routes blijven deze bedrijven bereikbaar. Vervolgens maakt de openstelling van de onderdoorgang Oosterengweg doorgaand verkeer op de Ring weer mogelijk. De lange toeritten van de onderdoorgang en de beperkte breedte van de parallelweg naast deze toeritten zorgen er echter voor dat sommige routes naar en van de bedrijven gewijzigd blijven.



Definitieve situatie bereikbaarheid bedrijven in de nabijheid van de HOV-baan

Ten aanzien van de zichtbaarheid voor bedrijven op het Venetapark wordt in de notitie aangegeven dat deze voor de meeste bedrijven niet of nauwelijks wijzigt, voor de overige bedrijven zal er door het verlies aan zichtbaarheid geen negatieve gevolgen optreden. Ten aanzien van de bruikbaarheid van de percelen op het Venetapark wordt aangegeven dat de toekomstige situatie geen slechtere bruikbaarheid van de percelen tot gevolg zal hebben.

Voor de supermarkt aan de Oosterengweg wordt ten aanzien van de zichtbaarheid geconcludeerd dat deze alleen aan de voorzijde voor automobilisten wijzigt. Ten aanzien van de bruikbaarheid van het perceel wordt aangegeven dat de toekomstige situatie geen slechtere bruikbaarheid tot gevolg zal hebben.

2.7 Deelproject7 - Wandelpad - StationHilversum

Deelproject 7 start op het punt waar de HOV-baan afbuigt van het spoor Hilversum – Amersfoort, bij het VSH-terrein. De toerit naar de loodsen van Prorail wordt gehandhaafd. De HOV-baan volgt het VSH-terrein in de richting van het spoor Hilversum – Utrecht en kruist het spoor gelijkvloers. Bij deze spoorwegovergang komen spoorbomen, die zich qua geluid aanpassen aan de omgeving. Na de spoorkruising loopt de HOV-baan parallel aan het buitenste spoor in de richting van het station Hilversum langs het Wandelpad. De baan kruist het dak van de Beatrixtunnel. Vanaf dit punt worden de bussen van en naar het busstation geleid via een vrije busbaan in twee richtingen op de Wilhelminastraat. Op deze plek zal een lage afscheiding worden gemaakt om op een subtiele manier de HOV-baan in het openbare domein aan te geven en de veiligheid te waarborgen.

De parkeerplaatsen in de Wilhelminastraat komen te vervallen. De Wilhelminastraat vormt naastdestartvandeHOV-baan,tevenshetbeginvaneenwandel-enfietsverbindinglangs het Wandelpad. De route is als een loper van de Oude Amersfoortseweg tot het station en vormt een langgerekte openbare ruimte met veel kwaliteit voor zowel de passant als de omwonenden. Aan de zijde van de Entrada komt een strook voor fietsers, voetgangers en incidenteel autoverkeer (bijvoorbeeld taxi's) van en naar de woontoren. Het wegdek van de Wilhelminastraatwordtlichtopgehoogdomdeparkeerkeldermindertebelasten.

Ontwerp stationsgebied (links) en wandelpad ten zuiden van het stationsgebied (rechts)

Bij het Wandelpad komt door het verdwijnen van parkeerplaatsen ruimte vrij voor de busbaan en waar mogelijk een groene omgeving.

Impressie toekomstige situatie Wandelpad evenwijdig aan het spoor

Impressie huidige situatie (links) en toekomstige situatie (rechts) van het wandelpad evenwijdig aan het spoor

Impressie huidige situatie (links) en toekomstige situatie (rechts) omgeving Entrada

2.8 Verlegging Weg over Anna's Hoeve

Om de effectiviteit van de ecologische verbinding van het ecoduct te vergroten is er voor gekozen de bestaande toegangsweg voor Hilversum door het natuur- en recreatiegebied Anna'sHoeve(wegoverAnna'sHoeve) teverleggen.Hetverleggenvandewegpastinhet uitgangspunt om infrastructuur te bundelen. Weg, fietspad, spoor en HOV-baan lopennaast elkaar onder het ecoduct door. Op deze manier is de infrastructuur ruimtelijk ingepast met een verbetering van de ecologische waarden van het gebied. Tevens past de verlegging van de weg over Anna's Hoeve binnen de Inrichtingsvisie die is opgesteld voor dit gebied, zie paragraaf 3.3.

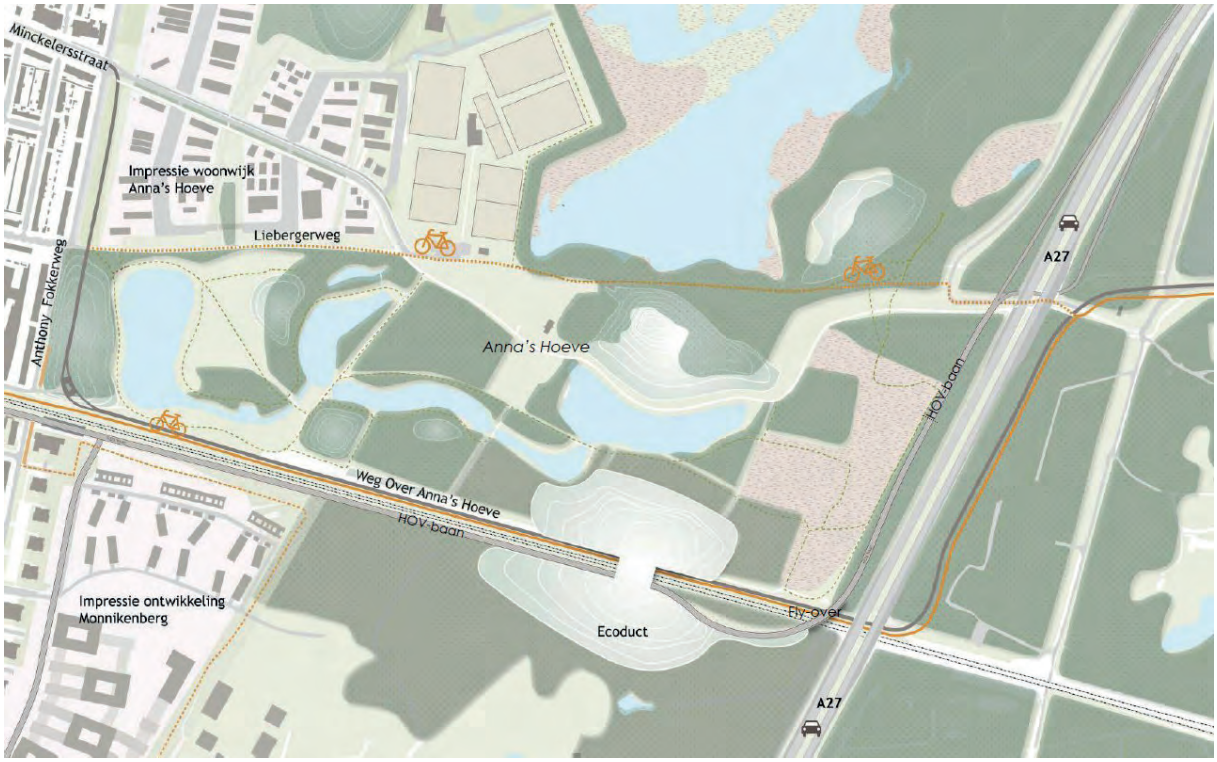
Impressie van het ecoduct, gezien vanaf de verlegde weg over Anna's Hoeve

Impressie van de fly-over, gezien vanaf verlegde weg over Anna's Hoeve

Het nieuwe tracé (van oost naar west) buigt vanuit het oude tracé af naar het zuiden en eerst langs de A27 voert, daar vervolgens onderdoor gaat en dan langs het spoor loopt. Ter hoogte van de Anthony Fokkerweg buigt de weg naar het noorden af waar deze deels ingesneden in het bestaande talud langs de Anthony Fokkerweg ligt en loopt langs de nieuw te ontwikkelen woonwijk Anna's hoeve.

De zone tussen de Anthony Fokkerweg en de nieuwe woonwijk Anna's Hoeve is thans ingericht als een speelzone. Bij het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve zal deze speelstrook worden ontzien. De verlegde weg komt daarmee grotendeels binnen de bestemmingsplangrens van de woonwijk Anna's Hoeve te liggen.

Tussen de nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de appartementen aan de Anthony Fokkerweg wordt een absorberend geluidsscherm van 2 meter hoogte geplaatst.



Impressie verlegde weg over Anna's Hoeve, ruimtelijke inpassing hov in buitengebied hilversum, toelichting ARO

De huidige weg, het fietspad, en de bijbehorende inrichtingselementen worden verwijderd. Op het tracé van de te verwijderen Weg over Anna's Hoeve wordt een onverhard voetpad gerealiseerd waarmee een extra dwarsverbinding ontstaat met de recreatiegebieden 'voorbij' de Groene Schakel.

2.9 Tijdelijkemaatregelen

Voor de realisatie van onderhavig project zijn de volgende tijdelijke maatregelen nodig die mogelijk gemaakt worden in het PIP:

- Een tijdelijke weg over het parkeerterrein van het HKU-pand, om de panden Oosterengweg 42-46 en de appartementen langs de Oosterengweg 48-52 tijdensde bouw van de onderdoorgang Oosterengweg bereikbaar te houden.
- Een tijdelijke bouwweg aan de zuidkant van het spoor, ten behoeve van de bouw van het ecoduct en de flyover.
- Enkele locaties ten behoeve van tijdelijke werkterreinen.
- Een tijdelijke (spoorweg)overgang ter plaatse van de Mussenstraat, die uitsluitend door hulpdiensten gebruikt mag worden, aangezien tijdens de realisatie van de Oosterengweg onderdoorgang de Oosterengweg circa 2,5 jaar wordt afgesloten. Dit betekent dat het verkeer tijdelijk via een alternatieve route het spoor moet kruisen.

Omdat de aanleg van een tijdelijke weg over het terrein van Tergooi en Anna's Hoeve tijdens de aanleg van de onderdoorgang Oosterengweg zeer kostbaar bleek, wordt nog gezocht op welke manier tijdens de aanlegfase verkeersproblemen kunnen worden voorkomen door verkeersmaatregelen. Het is van belang dat er voldoende maatregelen worden getroffen. Deze verkeersmaatregelen kunnen buiten het PIP om worden genomen.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

De ontwikkelingen die in het project mogelijk worden gemaakt dienen aan te sluiten bij de voor het plan en plangebied relevantie beleid, wet en regelgeving. In dit hoofdstuk wordt de toetsing van het project aan het ruimtelijk/planologisch beleid van het rijk, PNH en gemeenten beschreven. De toetsing van het project aan milieuaspecten wordt behandeld in de beschrijving van de omgevingseffectenin Hoofdstuk 4.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie InfrastructuurenRuimte(SVIR)enBesluitalgemeneregels ruimtelijkeordening (Barro)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en daarmee van kracht geworden. De SVIR vervangt de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040.

In de Structuurvisie gooit het Rijk het roer om. Het uitgangspunt is om meer over te laten aan provincies en gemeenten: minder nationaal belang en eenvoudigere regelgeving. Het Barro bevat de juridische uitwerking van het beleid en heeft zoveel mogelijk een directe doorwerking op de lokale besluitvorming, daar waar dit niet mogelijk is (bijvoorbeeld ecologische hoofdstructuur) is gekozen voor een indirecte doorwerking via de provincie. Het Barro (ook wel AmvB Ruimte) is, met uitzondering van enkele artikelen, op 30 december 2011 in werkinggetreden.

De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijven de komende decennia nog groeien, met name in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België. Deze groei van de mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd, waarbij de gebruiker voorop staat. De in de structuurvisie opgenomen ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Het Rijk wil samen met de decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (bus, regionaal openbaar vervoer en spoor) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten.

De aanleg van het HOV tracé in het Gooi sluit aan op het rijksbeleid. De uitvoering en inpassing is een taak van de provincie en de gemeenten.

3.2 Provinciaalbeleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland2040

Op 21 juni 2010 is de Strucuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld.

Op de kaart 'Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken' is het beoogde tracé voor de HOV verbinding in het Gooi aangegeven als 'Regionaal HOV - nieuw of ingrijpende reconstructie (indicatief)', als onderdeel van een veel groter traject.

Uitsnede 'Behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken', Structuurvisie Noord-Holland 2040

Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheids- en duurzaamheidsopgave. Het structureert ruimtelijke ontwikkelingen en draagt bij aan ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast heeft het openbaar vervoer een sociale functie: het zorgt ervoordatbelangrijkevoorzieningenbereikbaarzijnvoormensendiegeengebruikkunnen maken van andervervoer.

In het bijzonder in de metropoolregio moet de groei in mobiliteit voor een belangrijk deel worden opgevangen door extra gebruik van het openbaar vervoer. Om dit te bereiken moet het openbaar vervoer voor meer reizigers aantrekkelijk worden. In algemene zin moeten daartoe de snelheid, frequentie en comfort van het openbaar vervoer worden verhoogd. De bestaande landelijke openbaarvervoersverbindingen, zoals de intercitynetwerken zijn al relatief snel. De belangrijkste opgave ligt op hetregionale niveau. De landelijke verbindingenmoetensamenmetdeversterkteregionalelijneneensamenhangendnetwerk gaanvormen.

In de metropoolregio werkt de Provincie aan nieuwe infrastructuur voor hoogwaardig openbaar vervoer, in aanvulling op de bestaande spoor en (hoogwaardige)

OV-verbindingen. Veel van deze verbindingen zijn gericht op het beter bereikbaar maken van de belangrijke economische centra, zoals Schiphol en de Zuidas. Daarnaast zorgen nieuwe verbindingen voor het ontsluiten van bestaande en nieuwe woongebieden. Andere investeringen zijn gericht op het wegnemen van knelpunten die een goede en betrouwbare dienstregeling in de weg staan. Daarnaast verbetert de Provincie, binnen en

buiten de metropoolregio, de kwaliteitvan hetstad- en streekvervoer door eenoptimaledienstregeling, service en uitstraling.

De aanleg van het HOV tracé in het Gooi sluit aan op het beleid zoals beschreven in de provinciale structuurvisie.

3.2.2 Provinciale RuimtelijkeVerordening

Provinciale Staten hebben de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS)van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld. Deze is in februari 2014 opnieuw vastgesteld en heet nu de Provinciale Ruimtelijke Verordening(PRV).

Toetsing Verstedelijking

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen bestaand bebouwd gebied en is deels gelegen in landelijkgebied (bij Anna's Hoeve), dat tevens is aangeduid als gebied voor gecombineerde landbouw. Verstedelijking (waaronder begrepen nieuwe infrastructuur) is buiten bestaand bebouwd gebied niet toegestaan, tenzij de noodzaak is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd en wordt voldaan aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Op deze eisen wordt onderstaand afzonderlijkingegaan.

Noodzaak

De noodzaak van de aanleg van de HOV in 't Gooi is aangetoond in paragraaf 1.2. De bereikbaarheid en leefbaarheid van het Gooi staat onder druk. Om aantrekkelijk te blijven voor inwoners en bedrijven is een goede bereikbaarheid, onder meer met het OV,noodzakelijk. HOV in 't Gooi richt zich op de keuzereiziger die snelheid, frequentie, stiptheid en haltevoorzieningen van het openbaar vervoer afweegt bij de keuze tussen auto en openbaarvervoer. Het in de afgelopenjaren doorgevoerde pakket aan doorstromingsmaatregelen heeft op deze punten nog onvoldoendeopgeleverd.

De HOV-verbinding is voorts onderdeel van R-net; de HOV-verbinding tussen de A27 en Station Hilversum is nodig om de R-net doelstelling in de regio te kunnen realiseren. De HOV-verbinding wordt aangelegd als vrijliggende busbaan, waarvan het voordeel is dat de bus minder overlast ondervindt van auto's op de doorgaande wegen en niet betrokken is bij files of opstoppingen. Daarbij komt nog dat met de HOV-verbinding niet uitsluitend tijdwinst is beoogd maar ook bijvoorbeeldeenzo hoog mogelijke frequentie en punctualiteit, alsmede haltevoorzieningen.

Onmogelijkheid herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren

De aanleg van HOV in 't Gooi kan niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied worden gerealiseerd. Om de R-net

doelstelling in de regio te kunnen realiseren is een snelle, vrijliggende HOV-verbinding nodig tussen de A27 en Station Hilversum. Een dergelijke OV-verbinding tussen de A27 en het centrum van Hilversum moet altijd door onbebouwd gebied worden aangelegd, omdat de bestaande bebouwing van Hilversum niet grenst aan de A27. Om de HOV-verbinding zo optimaal mogelijk in te passen in de omgeving wordt deze gebundeld met de bestaande spoorverbinding Hilversum - Amersfoort, de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en het fietspad. Op deze manier komen de diverse vormen van infrastructuur (weg, fietspad, spoor en busbaan) op zo kort mogelijke afstand van elkaar te liggen, zodat aantasting dieper het gebied in wordt voorkomen. Deze bundeling leidt ook tot een verbetering van de ecologische waarden van het gebied, en past tevens binnen de Inrichtingsvisie die is opgesteld voor het gebied Anna'sHoeve.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

De aanleg van HOV in 't Gooi voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (PS d.d. 21 juni 2010). Ook is in het kader van de PIP-planprocedure de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) om advies gevraagd. De ARO is een onafhankelijke commissie die Gedeputeerde Staten adviseert over ruimtelijke kwaliteit en landschappelijk inpassing van ontwikkelingen buiten bestaand bebouwd gebied. Dit gebeurt met name bij plannen met impact in het landelijk gebied, zoals HOV in 't Gooi. Het Provinciaal Inpassingsplan voor HOV in het Gooi is tijdens de ARO-vergadering op 3 maart 2015 aan de commissie voorgelegd en behandeld. Naast een aantal opmerkingen over de verbeelding van de inpassing van het plan heeft de ARO tijdens deze vergadering geconcludeerd dat het project weliswaar forse

landschappelijke impact heeft op het gebied ten oosten van Hilversum, maar dat de bundeling van infrastructuur waarschijnlijk de enige juiste oplossing is om zowel de verlegde Weg over Anna's Hoeve als de HOV door het gebied aan teleggen.

Hieronder wordt op de uitgangspunten uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie afzonderlijk ingegaan en wordt toegelicht in welke mate ten aanzien van deze functies rekening is gehouden met de in artikel 15, tweede lid, van de PRV genoemde aspecten.

- Kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden

De beschermde landschappelijke waarden worden niet aangetast als gevolg van het project HOV in 't Gooi. Wel leiden de aanleg van de HOV-baan en het ecoduct alsmede het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve tot een negatief effect op de landschappelijkewaarde en de gebiedskarakteristiek. Door de bundeling van de diverse vormen van infrastructuur rondom de spoorlijn blijft de aantasting echter beperkt van omvang; de reeds bestaande doorsnijding van het landschap wordt verbreed. Bovendien is voor het overgrote deel sprake van een minimale ontgraving in diepte (minder dan 1 m) en vindt de aantasting daar plaats waar het gebied, door de aanleg van de spoorlijn, al eerder is vergraven. Verder leidt het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve tot onverhard voetpad tot het grotendeels opheffen van de bestaande doorsnijding van het landschap. De beleefbare en recreatieve kwaliteit van het landschap wordt daardoor in het noordelijk deel van Anna's Hoeveversterkt.

In de Provinciale Milieuverordening (PMV) is een deel van het plangebied (het deel tussen de A27 en globaal gezien de bebouwde rand van Hilversum) aangewezen als aardkundig monument. Het betreft hier het monument 'Stuwwallengebieden van 't Gooi', specifiek het gebied van de Zuiderheide, Witte Bergen en Laarder Wasmeer. Voor de realisatie van het project HOV in 't Gooi (welke deels plaatsvindt binnen de grenzen van het aardkundig monument) is een ontheffing PMV aangevraagd.

- Kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd

Het plangebied is niet gelegen in of nabij bestaande dorpsstructuren.

- Openheid van het landschap daarbij inbegrepen stilte en duisternis

De zandlandschappen van het Gooi hebben een gesloten tot zeer gesloten karakter (het gebied bestaat voornamelijk uit bos, en is alleen plaatselijk open door heide, stuifzand of uitzicht). Door de nieuwe infrastructuur te bundelen met de bestaande spoorlijn wordt het gebied zo min mogelijk aangetast. Het project HOV in 't Gooi betreft voornamelijk bebouwing op maaiveld, en alleen het fietspad wordt verlicht.

Opdefly-overenhetecoductwordenafschermendevoorzieningengeplaatst,omdebussen hier uit het zicht te houden. Dit laatste gebeurt vanuit ecologische overwegingen en in verband met de beleving in het recreatie- en natuurgebied Anna's Hoeve en Monnikenberg.
Deafschermendevoorzieningenvormeneenwanddiegeluidenlichttegenhoudt.

Het ecoduct (dat weliswaar een grote ruimtelijke ingreep in het gebied betekent, maar ook eenbelangrijke en bijzonderwaardevolle schakel in de aanwezige ecologischehoofdstructuurvormt) zal zo veel als mogelijk eenvoortzetting vormen van het natuurgebied, over busbaan, weg, spoor en fietspad heen. De randen van het ecoduct worden afgeschermd om verstoring voor dieren door licht en geluid te minimaliseren.

- Historische structuurlijnen

De Laan naar Anna's Hoeve vormt een historisch geografisch waardevolle verbindingsstructuur tussen Park Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg. Aan de zuidzijde van het spoor leidt het HOV-plan niet tot aantasting van de laanstructuur. De laan is hier ten westen van het nieuwe ecoduct gelegen en wordt zodoende niet aangetast als gevolg van de kap van bomen of grondverzet. De doorsnijding van de laanstructuur aan de noordzijde van het spoor wordt weliswaar breder, maar door het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve - waardoor de laanstructuur hier kan worden hersteld - worden de cultuurhistorische waarde en beleefbaarheid van de laan vergroot.

- Cultuurhistorische objecten

Binnen het plangebied zijn geen (wettelijk) beschermde dan wel (in de provinciale Informatiekaart opgenomen) erkende cultuurhistorische waarden aanwezig. Wel wordt geografische waarde toegekend aan de

volgende elementen: zandhegge, wildwal en Laan naar Anna's Hoeve. Alle drie deze elementen hebben een directe relatie met Anna's Hoeve. De verdere aantasting van deze samenhangende elementen leidt tot een negatief effect op de beleefbaarheiden historische gelaagdheid van hetgebied rond Anna's Hoeve. Anderzijds biedt het inrichtingsplan dat voor het park wordt opgesteld kansen om de samenhang tussen deze elementen te versterken door deze te herstellen en de zichtbaarheid en herkenbaarheid tevergroten.

Toetsing Kaarten

Op de kaart 'Aardkundige waarden' is ter plaatse van Anna's Hoeve een deel van het plangebied aangeduid als 'aardkundig monument (beschermd via Provinciale Milieuverordening)'. In paragraaf 4.9 wordt ingegaan op dit monument.

Uitsnede 'Aardkundige waarden', Provinciale Ruimtelijke Verordening

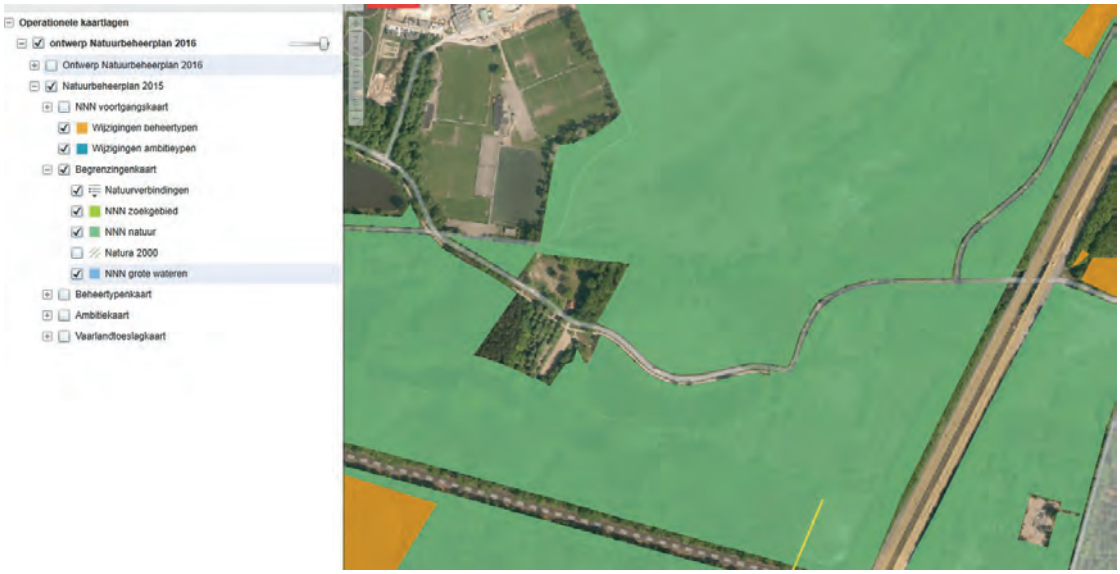
Op 10 juni 2016 is het ontwerpbesluit tot wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2016-2017 gepubliceerd. Hierop is de begrenzing van de kaart 'Aardkundige waarden' gewijzigd in 'Aardkundig monument (beschermd via de Provinciale Milieuverordening)'. Op de verbeelding van dit inpassingsplan is rekening gehouden met debegrenzingvanonderstaandegewijzigdekaartlaag.

Uitsnede 'Gewijzigde kaartlagen', ontwerpbesluit tot wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2016-2017

Op 17 december 2013 is de EHS-kaart gewijzigd. Ter plaatse van Anna's Hoeve is een deel van het traject gelegen binnen de EHS (tegenwoordig NNN genaamd). Ook wordt er een Ecologische verbindingszone gekruist. Aanleg van nieuwe infrastructuur of uitbreiding van bestaande infrastructuur valt onder het 'nee, tenzij - regime'. In paragraaf 4.5 wordt ingegaan op dit aspect.

Uitsnede 'Ecologie', Wijziging Provinciale Ruimtelijke Verordening - Wijziging begrenzing EHS en Ecologische verbindingszones

In het provinciale Natuurbeheersplan 2015 is de NNN iets aangepast weergegeven. Daarin is de bestaande Weg over Anna's Hoeve binnen de gemeente Laren ook buiten de NNN gelaten.



Conclusie
Geconcludeerd wordt dat bij het opstellen van het PIP de aanduidingen vanuit de Provinciale Ruimtelijke Verordening in acht zijngenomen.

3.3 Regionaalbeleid

3.3.1 Anna'sHoeveInrichtingsvisienatuur-enrecreatiegebied

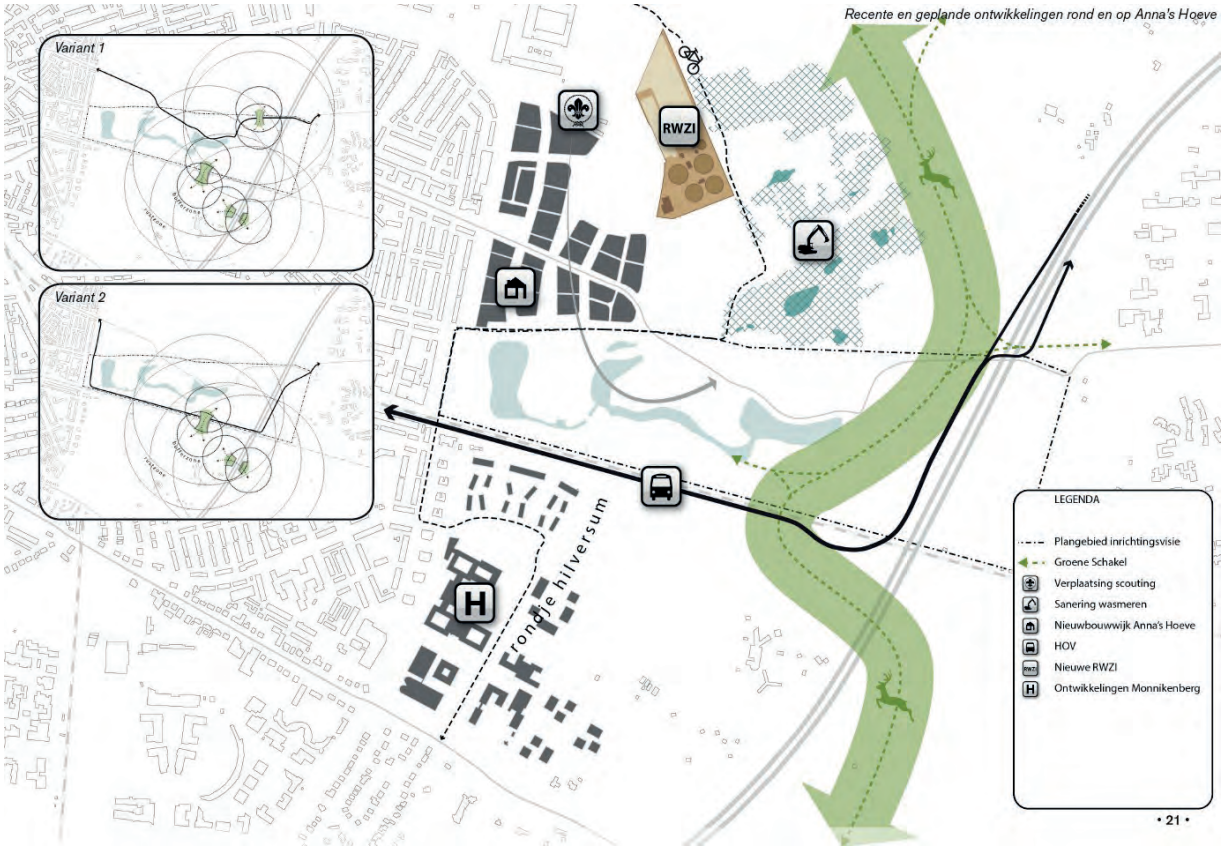
In oktober 2014 is de Inrichtingsvisie natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve opgesteld. De inrichtingsvisie voor Anna's Hoeve beoogt een sturend instrument te zijn in de toekomstige ontwikkeling van het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve. Deze visie is vanuit vier partijen in onderlinge samenwerking opgesteld:

provincie Noord-Holland, gemeente Hilversum, gemeente Laren en de Stichting het Gooisch Natuurreservaat (GNR).

In de visie zijn twee varianten geschetst ten aanzien van de weg over Anna's Hoeve:

1, *Variant 1 met het handhaven van de Weg over Anna's Hoeve op zijn huidigeplaats.*

2, *Variant 2 een inrichtingsvisie met de Weg over Anna's Hoeve gebundeld met het spoor en deHOV-baan.*



Recente en geplande ontwikkelingen rond en op Anna's Hoeve, Inrichtingsvisie natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve, 7 oktober 2014

In de visie heeft een vergelijkig van de varianten plaatsgevonden op de aspecten ecologie, recreatie, landschap, verkeer, inpassing in bestaande omgeving en kosten.

Variant 2 scoort op de onderdelen ecologie, recreatie, landschap en verkeer beter. Alleen

op het aspect inpassing in de bestaande omgeving scoort variant 1 beter. Op het aspect kosten wordt geen onderscheid gemaakt tussen beide varianten.

In de visie is geen voorkeur uitgesproken voor één van de varianten. Bij de behandeling in de gemeenteraden van Eemnes, Laren en Hilversum (eind 2014/begin 2015) hebben alle gemeenteraden evenwel de voorkeur uitgesproken voor variant 2. Ook de eigenaar van het natuurgebied Anna's Hoeve (Goois Natuur Reservaat) heeft voorkeur voor deze variant.

De tweede variant bestaat uit het verleggen van de weg over Anna's Hoeve en deze nieuwe weg te bundelen met het spoor en de HOV-baan. Verlegging van de Weg over Anna's Hoeve maakt dat er één ecoduct nodig is over de bundel van spoor, HOV en Weg over Anna's Hoeve. De huidige weg, het fietspad, en de bijbehorende inrichtingselementen worden verwijderd. Op het tracé van de te verwijderen Weg over Anna's Hoeve wordt een onverhard voetpad gerealiseerd waarmee een extra dwarsverbinding ontstaat met de recreatiegebieden 'voorbij' de Groene Schakel. Tussen de verlegde Weg over Anna's Hoeve en het spoor zal een utilitair fietspad gerealiseerd worden.

Uitwerking variant 2: verlegd tracé, Inrichtingsvisie natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve, 7 oktober 2014

Voorliggend inpassingsplan maakt de verlegging van deze weg mogelijk, evenals de wallen langs de HOV-baan/ spoorlijn. Tevens wijzigt het inpassingsplan de bestemming van de bestaande Weg over Anna's Hoeve in Natuur. Het inpassingsplan beoogt dus de realisatie van het project HOV in 't Gooi planologisch mogelijk te maken. De inrichtingsvisie Anna's Hoeve kent een bredere scope en daarmee ook een groter pakket aan maatregelen. De financiering van de volledige inrichtingsvisie behoort dan ook niet tot de scope van het project HOV in 't Gooi.

3.4 Gemeentelijkbeleid

3.4.1 Structuurvisie Hilversum 2030,gemeenteHilversum

Hilversum heeft veel ambities op het gebied van wonen, werken, natuur, recreëren, media, centrumgemeente,zorg, stedenbouwen architectuur.Binnende ruimte die Hilversum heeft, vraagt dit om creativiteit en keuzes. De Structuurvisie Hilversum 2030 beschrijft dezekeuzes.

In de Structuurvisie 2030 is de HOV-baan opgenomen op de visiekaart middels een blauwe lijn.

Onder het aspect bereikbaarheid wordt de visie voor het jaar 2030 beschreven waarin is uitgegaan dat de HOV-baan reeds gerealiseerd is. Voor het HOV zijn onder andere de volgende uitspraken van belang:

- Het HOV-project heeft er voor gezorgd dat er fors minder busverkeer over het Hilversums hoofdwegennet rijdt.
- In 2030 hebben de provincies Utrecht en Noord-Holland diverse transferia op knooppunten van rijkswegen en openbaar vervoer gerealiseerd, zoals de Blaricumse carpoolstrook waar het HOV stopt.
- In 2030 wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de vrijliggende busbaan tussen Hilversum en Huizen.
- Sinds de voltooiing van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi is voor het eerst sinds lange tijd weer een forse groei van het reizigersaantal in de bus waarneembaar.

Uitsnede visiekaart Structuurvisie Hilversum 2030

De aanleg van het HOV tracé in het Gooi wordt reeds benoemd en sluit aan op het beleid zoals beschreven in de structuurvisie van de gemeente Hilversum.

4 HOOFDSTUK 4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de randvoorwaarden en milieuaspecten aan de orde, waaraan de aanleg van de HOV-verbinding moet voldoen. Vanuit diverse wettelijke regelingen worden eisen aan het project gesteld. In de laatste alinea is aandacht besteed aan de opgestelde vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Onderstaande omgevingsaspecten zijn beoordeeld voor het plangebied van onderhavig inpassingsplan, ofwel deelproject 3, 5, 6 en 7. Per omgevingsaspect wordt hieronder een korte samenvatting van de conclusies weergegeven, voor de meer gedetailleerde effectbeschrijving wordt verwezen naar het desbetreffende onderzoeksrapport in de bijlagen bij deze toelichting.

4.2 Verkeer

Verkeersgegevens

De basis voor hetbepalen van eenaantalmilieueffectenvan de aanlegvan de HOV-verbinding wordt gevormd door de verkeersgegevens voor de bestaande wegen en de verwachte intensiteiten van het busverkeer op de HOV-verbinding.

Bij de voorbereiding van het voorliggende PIP zijn de beschikbare verkeersgegevens en verkeersmodellen geanalyseerd. Hieruit kwam naar voren dat de verkeersmodellen van Hilversum, Huizen en Blaricum voor de wegen in Huizen en Blaricum sterk van elkaar verschillende verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2020 voorspellen. Ook de verkeersgegevens uit de EU-geluidskaarten bleken niet bruikbaar, omdat de daarin gehanteerde intensiteiten sterk afwijken van de meest recente verkeerstellingen.

Gelet op hetbovenstaande is gekozen om voor dit projecteengeactualiseerd verkeersmodel te bouwen, waarbij de verkeersmodellen van Hilversum, Huizen en Blaricum tot een geheel zijn samengevoegd, en waarbij het verkeersmodel van Hilversum als basis is gebruikt. En daarbij is het model tevens geconfronteerd met de meest recente verkeerstellingen die beschikbaarwaren.

In Bijlage 2 zijn de gehanteerde verkeersgegevens nader onderbouwd.

Parkeren

Er zijn drie gebieden in Hilversum waar in de definitieve situatie parkeerplaatsen komen te vervallen door het project. Dezezijn:

- het gebied op- en rond de Van Linschotenlaan;
- het centrum;
- het gebied op- en rond de Oosterengweg.

Voor elk van de gebieden is onderzocht wat de impact is van het project en is gezocht naar mogelijkheden om de parkeerdruk binnen de streefgrens van 85% te houden. Met een maximale parkeerdruk van 85% zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor zowel bewoners als bezoekers en is de vindbaarheid van parkeerplaatsen goed. Met een parkeerdruk van 85% wordt aan een goede ruimtelijke ordening voldaan.

In relatie tot parkeren is een proces ingericht en, afhankelijk van de opgave deels of volledig doorlopen. Het proces is mede tot stand gekomen op basis van de expertsessie parkeren (georganiseerd door het project) en bestaat uit onderstaande stappen:

1. Inventarisatie van het aantal parkeerplaatsen dat door het project komt tevervallen.
2. Vaststellen van het gebruik van de parkeerplaatsen (door middel van een parkeerdrukmeting).
3. Vaststellen van de opgave (op basis van de parkeerdruk en de te verwachten parkeerdruk op basis van het aantal parkeerplaatsen dat komt tevervallen).
4. Inventariseren en selecteren van alternatieven / mogelijkheden om tecompenseren.

De eerste drie stappen worden voor elke locatie doorlopen. Of en zo ja, hoeveel plaatsen er gecompenseerd worden, wordt bepaald in stap 3. Indien er sprake is van een compensatieopgave voor het project, dan zal ook stap 4 doorlopen worden.

Voor een nadere onderbouwing, zie Bijlage 20, Bijlage 21 en Bijlage 22.

Het gebied op- en rond de Van Linschotenlaan

Inventarisatie
Uit de inventarisatie blijkt dat op deze locatie één openbare parkeerplaats komt te vervallen door het project HOV in 'tGooi.

Parkeerdrukmeting
Uit de uitgevoerde parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk op deze locatie laag is. Maximale parkeerdruk op een representatief moment op deze locatie is 70%. Daarbij is de verwachting dat de parkeerdruk in de Riebeeckbuurt op termijn af zal nemen door de verbouwing van het ziekenhuis en de bouw van de bijbehorende parkeergarage.

Vaststellen van de opgave
Gezien het aantal beschikbare parkeerplaatsen op deze locatie, het aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen en de huidige parkeerdruk is in samenspraak met de gemeente vastgesteld dat er op deze locatie geen parkeerplaatsen hoeven te worden gecompenseerd door het project HOV in 't Gooi. De parkeerplaats die komt te vervallen kan opgevangen worden in het huidige parkeerareaal, zonder dat de parkeerdruk hierdoor ontoelaatbaar hoog wordt.

Centrum

Inventarisatie
Uit de inventarisatie van het project blijkt dat in het centrum de volgende parkeerplaatsen komen te vervallen:

- Wilhelminastraat
  1. 23 openbareparkeerplaatsen;
  2. 2gehandicaptenparkeerplaatsen;
  3. 13 niet-openbare parkeerplaatsen (metparkeerbeugels).
  4. 3 niet-openbare parkeerplaatsen behorende tot hetTeleac-gebouw.
- P+R terrein
  1. 83 parkeerplaatsen voor abonnees;
- Parkeerterrein wandelpad (P-Politie)
  1. 107 plaatsen die gebruikt worden door de Politie Hilversum.

Daarnaast komen er langs het wandelpad 16 nieuwe parkeerplaatsen bij.

Netto komen er door het project 9 openbare parkeerplaatsen te vervallen waarvan 2 parkeerplaatsen voor gehandicapten en 206 niet-openbare parkeerplaatsen. Per saldo komen er in het centrum van Hilversum door het project HOV in 't Gooi 215 parkeerplekken tevervallen.

Naar aanleiding van hetaantalparkeerplaatsen dat is komen te vervallenis in samenspraak met de gemeente besloten om een parkeerdrukmeting uit te laten voeren voor het centrum.

Parkeerdrukmeting
De openbare parkeerplaatsen nabij de Wilhelminastraat vallen onder het betaald parkeren regime van de gemeente Hilversum. De openbare parkeerplaatsen worden vooral gebruikt door bezoekers van het centrum en

het Sociaal Plein. Conform tellingen van de gemeente zijn de parkeerplaatsen op een representatief moment voor ongeveer 53%bezet.

De 2 gehandicaptenparkeerplaatsen worden vooral gebruikt door bezoekers van het Sociaal Plein en zijn een belangrijke voorziening voor de doelgroep van het Sociaal Plein. Voor de gehandicaptenparkeerplaatsen is met de gemeente afgesproken dat er sowieso een alternatief wordt gezocht voor de parkeerplaatsen. De uitkomst van de parkeerdrukmeting staat hier los van.

De 13 niet-openbare parkeerplaatsen (de beugelplekken) behoren tot de woningen langs de Wilhelminastraat. Deze plekken kunnen enkel gebruikt worden door bewoners met een sleutel voor de beugel. De 3 niet-openbare parkeerplaatsen behoren tot het Teleac-gebouw en kunnen gebruikt worden door huurders van het pand. Onder het pand bevindt zich ook nog een grote parkeergarage waar huurders van het pand gebruik van kunnen maken.

Het P+R-terrein is eigendom van de NS en wordt geëxploiteerd door Q-Park. Op dit moment wordt het parkeerterrein niet tot nauwelijks gebruikt. Uit representatieve tellingen van zowel de gemeente als het project blijkt dat ongeveer 8 van de 83 parkeerplaatsen gebruikt worden. De P+R is alleen toegankelijk voor abonnementhouders. Aandachtpunt in deze is het beleid van de NS om P+R-terreinen te ontwikkelen nabij NS-stations.

Het parkeerterrein Wandelpad (naast het P+R terrein) wordt door de NS verhuurd aan de Politie. De parkeerplaats kent een hoge bezetting. Naast parkeren voor personeel wordt de parkeerplaats ook in beperkte mate gebruikt voor dienstvoertuigen. Afstand tot het politiebureau is ongeveer 500 meter.

Om te bepalen wat de consequenties zijn van het laten vervallen van de parkeerplaatsen op

de parkeerbalans van hetcentrum van Hilversum is door de gemeente een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het aanbod van parkeerplaatsen in Hilversum op dit moment groter is dan de vraag. Er is zelfs sprake van een forse overcapaciteit en daarmee van leegstand in de parkeergarages. Het laten vervallen van de parkeerplaatsen op de totale parkeerbalans van de gemeente Hilversum in de huidige situatie is daarmee mogelijk. Wel dient goed gekeken te worden waar de parkeerplaatsen die komen te vervallen opgevangen kunnen worden.

Naast de huidige situatie is ook gekeken naar de toekomstige situatie. Hiertoe zijn alle ontwikkelingen voor het centrum, inclusief het project HOV in ‘t Gooi, verwerkt in de parkeerbalans. Hieruit blijkt dat, ook wanneer rekening gehouden wordt met de voor het centrum geïnventariseerde ontwikkelingen, de parkeerdruk onder de streefgrens blijft en niet ontoelaatbaar hoog wordt.

Vaststellen van de Opgave

Uit de onderzoeken blijkt dat er zowel in de huidige als in de toekomstige situatie voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in het centrum van Hilversum en dat het laten vervallen van de parkeerplaatsen zonder deze te compenseren niet zal leiden tot een te hoge parkeerdruk. Bijkomend voordeel is dat (een deel van) de huidige overcapaciteit hierbij benut kan worden. In samenspraak met de gemeente is daarom besloten dat de parkeerplaatsen die komen te vervallen in het kader van het project HOV in ‘t Gooi niet gecompenseerd hoeven te worden. Wel zal gekeken moeten worden hoe en waar de parkeerplaatsen die komen te vervallen het beste opgevangen kunnen worden. De eerste gesprekken met de betrokken partijen zijn hiertoe reedsgevoerd.

Voor de twee gehandicaptenparkeerplaatsen is afgesproken dat deze sowieso gecompenseerd worden. De compensatieopgave voor het centrum komt daarmee op 2 gehandicaptenparkeerplaatsen.

Inventariseren en selecteren van Alternatieven

Aan gehandicaptenparkeerplaatsen worden specifieke eisen gesteld in relatie tot de afstand tot het Sociaal Plein. Idealiter bevinden de parkeerplaatsen zich binnen een straal van 25 meter van de voordeur van het Sociaal Plein. Conform de parkeerverordening betreft de straal echter 100 meter. Samen met het Sociaal Plein zijn een aantal mogelijke locaties voor de gehandicaptenparkeerplaatsengeïnventariseerd.

Tegelijkertijd wordt door de gemeente gewerkt aan een visie op het stationsplein en wordt onderzocht hoe het busplatform zo goed mogelijk ingericht kan worden. Wanneer er meerduidelijkheid bestaat over de visie en het platform en de consequenties voor het ruimtegebruik (+ de termijn waarop er invulling aan gegeven kan / gaat worden), dan kan er eenknoop door worden gehakt over de meest geschikte locatie voor de gehandicaptenparkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat de plekkengerealiseerd worden voordat de huidige parkeerplaatsen komen te vervallen. Op deze manier is geborgd dat deze voorziening beschikbaar blijft.

Oosterengweg

Inventarisatie
In de initiële inventarisatie is zowel naar de Oosterengweg noord (ten noorden van het spoor) als naar de Oosterengweg zuid (ten zuiden van het spoor) gekeken. Hieruit blijkt dat er ten noorden van het spoor door het project in de definitieve situatie geen parkeerplaatsen komen te vervallen. Ten zuiden van het spoor komen in de definitieve situatie 24 parkeerplaatsen te vervallen door het project HOV in 'tGooi.

Naar aanleiding van de inventarisatie is voor het deel van de Oosterengweg ten zuiden van het spoor een parkeerdrukmeting uitgevoerd.

Parkeerdrukmeting Oosterengweg zuid
VoordeOosterengwegendeomliggendestratenisdoorhetprojecteenparkeerdrukmeting uitgevoerd. Bij de parkeerdrukmeting is onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers. Demetingisuitgevoerdbuitendevakantieopvierverschillendetijdstippen.

Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk op de locatie waar de parkeerplaatsen komen te vervallen hoog is. Maximaal gemeten parkeerdruk in de huidige situatie op een representatief moment is 92%. Dit betekent dat het laten vervallen van parkeerplaatsen zonder te compenseren de parkeerdruk nog verder zal doen toenemen. Gezien de reeds hoge parkeerdruk zou dit (zeer) ongewenstzijn.

Naast de Oosterengweg is ook de parkeerdruk in de omliggende straten en buurten onderzocht. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk langs met name de Oosterengweg en rondom de Riebeeck vijver (Oude Amersfoortseweg / Compagnieweg / Zeevaertweg) hoog zijn. In de overige gebieden zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om aan de parkeervraag te kunnen voldoen. Dit geldt ook voor het lokale winkelcentrum 'De Riebeeckgalerij'.

Wat opvalt is dat de parkeerdruk met name in de avond en in de nacht hoog is. Dit betekent dat de parkeerplaatsen vooral door bewoners wordengebruikt.

Vaststellen van de opgave
Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerplaatsen die in de definitieve situatie door hetprojectkomen te vervallenniet opgevangen kunnen worden in hethuidige parkeerareaal. De parkeerdruk in de huidige situatie is reeds hoog (92%). Het laten vervallen van de parkeerplaatsen zonder te compenseren zou de parkeerdruk alleen nog maar verder doen toenemen. In het vervolg van deze paragraaf zal de compensatieopgave nader onderzocht en vastgesteldworden.

Wanneer in meer detail naar de opgave gekeken wordt blijkt dat een deel van de parkeerplaatsen die komen te vervallen onderdeel zijn van de blauwe zone rondom het winkelcentrum 'De Riebeeckgalerij' (maandag t/m zaterdag van 09:00 tot 20:00). Gedurende de dag worden de parkeerplaatsen voornamelijk gebruikt door bezoekers aan hetwinkelcentrum. In de avond en de nachtvooral door bewoners.Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk met name in de avond en de nacht hoog is. Gedurende de dag is de parkeerruk goed (d.w.z. er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om aan de parkeervraag te voldoen). Uit gesprekken met de winkeliers blijkt dat de parkeerplaatsen in de blauwe zone langs de Oosterengweg regelmatig gebruikt worden voor een snelle boodschap. Er is rondom het winkelcentrum voldoende

parkeercapaciteit beschikbaar om aan de huidige parkeervraag te voldoen, ook wanneer de parkeerplaatsen in de blauwe zone langs de Oosterengweg komen te vervallen.

Uit de parkeerdrukmeting blijkt verder dat er in de straten tenwestenvan de Oosterengweg reeds sprake is van een hoge parkeerdruk. Het is hierdoor niet mogelijk om de parkeerplaatsen die komen (deels) op te vangen ten

westen van de Oosterengweg zonder aanvullende maatregelen te treffen. Ten oosten van de Oosterengweg is de parkeerdruk lager, maar is de afstand tot de Oosterengweg groter. De straten ten oosten van de Oosterengweg bieden daarmee ook geen goede oplossing voor de bewoners van de Oosterengweg.

Op basis van het bovenstaande en gesprekken met de gemeente is besloten om alle parkeerplaatsen die in de definitieve situatie komen te vervallen in het kader van het project HOV in 't Gooi te compenseren. Dit maakt de compensatieopgave voor het project 24 parkeerplaatsen.

Bij het compenseren van de parkeerplaatsen wordt vooral gezocht naar mogelijkheden om een oplossing te bieden voor de bewoners. Rondom het winkelcentrum is voldoende parkeercapaciteit beschikbaar.

Inventarisatie en selectie van Alternatieven
Ten zuiden van het spoor is door de breedte van de onderdoorgang en de parallelstructuur weinig tot geen ruimte om nieuwe parkeerplaatsen te creëren. De parkeerplaatsen die wel terug kunnen komen zijn al meegenomen in de plannen. Dit betekent dat het niet mogelijk is om parkeerplaatsen te compenseren in de Oosterengweg zelf.

Voor de omliggende straten is, in samenspraak met vertegenwoordigers van de winkeliers en de gemeente Hilversum, een aantal alternatieven geïnventariseerd. Hierbij is vooral gekeken naar mogelijkheden rondom de Willem Bontekoestraat (ten oosten van de Oosterengweg) en rondom de Riebeeck vijver (ten westen van de Oosterengweg).

In de afweging van de verschillendealternatieven en de voor- en nadelen is in samenwerking met de gemeente Hilversum een integrale oplossing uitgewerkt voor het gebied rondom de Riebeeck vijver. Met de oplossing kan invulling gegeven worden aan het compensatievraagstuk van het project en wordt rekening gehouden met de huidige parkeerdruk rondom de Riebeeck vijver. In totaal worden met de oplossing ongeveer 41 nieuwe parkeerplaatsen gecreëerd.

Aanwonenden en direct belanghebbenden worden geïnformeerd over de nadere uitwerking van het ontwerp voor de parkeerplaatsen.

De te compenseren parkeerplaatsen dienen beschikbaar te zijn op het moment dat de huidige parkeerplaatsen langs de Oosterengweg niet beschikbaar meer zijn door de bouw van de onderdoorgang Oosterengweg.

Conclusie
In zowel het centrum als bij de Oosterengweg zijn voldoende mogelijkheden beschikbaar om de parkeerplaatsen die door het project komen te vervallen op te vangen in het huidige parkeerareaal of te compenseren. De parkeerdruk blijft op alle locaties binnen de streefgrens.

4.3 Geluidhinder

Door Tauw is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 3.

Ten behoeve van de realisatie van de HOV verbinding dienen delen van bestaande wegen te worden gereconstrueerd en er worden nieuwe wegen (busbaan) aangelegd. Vanuit de verplichtingendievoortvloeienuitde Wet geluidhinder en de Wet ruimtelijke ordening zijn in het kader van het PIP de geluidsbelastingen als gevolg van de nieuwe wegen en de wijziging van de geluidsbelastingen van de wegen ten gevolge van de reconstructie doormiddel van een akoestisch onderzoek inzichtelijk gemaakt.

Op basis van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken voor de verschillende onderzochte projecten die binnen het PIP vallen.

Nieuw aan te leggen HOV busbaan in Hilversum

Voor het gedeelte dat onder de Wet geluidhinder valt
De geluidsbelasting vanwege vrij liggende HOV busbaan overschrijdt op een woning (Oosterengweg 65) de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.

Toepassing van een geluidsreducerende deklaag is onvoldoende doeltreffend. Aanvullende maatregelen ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijkeen/of vervoerskundige aard. Voor de woning aan de Oosterengweg 65 dient een hogere waarde aangevraagd te worden.

Voor het gedeelte dat niet onder de Wet geluidhinder valt (maximum snelheid 30 km/uur)
De geluidsbelasting vanwege de vrij liggende HOV busbaan overschrijdt op een tiental appartementen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.

Toepassing van een geluidsreducerende deklaag is onvoldoende doeltreffend. Schermen ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Voor de appartementen hoeven geen hogere waarden te worden aangevraagd omdat het gaat om een 30 km/uur weg die niet onder de Wet geluidhinder valt.

De maximale geluidbelasting ten gevolge van de busbaan bedraagt maximaal 50 dB inclusief aftrek. Dit betekentbij beoordelingvolgens de systematiek van de Wet geluidhindereenoverschrijding van maximaal 2 dB van de voorkeursgrenswaarde. Verderop in deze paragraaf is een gemotiveerde afweging opgenomen of sprake is van een aanvaardbaar woon- enleefklimaat.

ReconstructieOosterengwegHilversum
Uit de berekeningen blijkt dat er vanwege de fysieke wijzigingen van de Oosterengweg geen sprake is van een reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Door de onderdoorgang neemt de geluidsbelasting van de Oosterengweg maximaal 19 dB af.

Gevolgen elders en 30 km/uur wegen Vogelenbuurt
Uit de verkeersgegevens blijkt dat er buiten deelproject 5, 6 en 7, drie wegen zijn waarbij de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van de wijzigingen meer dan 40 % bedraagt. Dit betekent dat de toename van de geluidsbelasting op deze wegen meer dan 2 dB bedraagt. Het gaat hierbij om de Liebergerweg, Mussenstraat en het zuidelijk deel van de Anthony Fokkerweg.

De geluidbelasting van de Liebergerweg bedraagt 10 jaar na wijzigingen maximaal 54 dB. Dit betekent bij beoordeling volgens de systematiek van de Wet geluidhinder een overschrijding van maximaal 6 dB van de voorkeursgrenswaarde.

De geluidbelasting van de Mussenstraat bedraagt 10 jaar na wijzigingen maximaal 53 dB. Dit betekent bij beoordeling volgens de systematiek van de Wet geluidhinder een overschrijding van maximaal 5 dB van de voorkeursgrenswaarde.

De geluidsbelasting van de Anthony Fokkerweg ligt 10 jaar na wijzigingen onder de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder.

Voor de woningen en appartementen hoeven geen hogere waarden te worden aangevraagd omdat het gaat om gevolgen elders of 30 km/uur wegen.

Verderop in deze paragraaf is voor de woningen en appartementen een gemotiveerde afweging opgenomen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Aanleg verlegde Weg over Anna's Hoeve
De geluidsbelasting vanwege de verlegde Weg over Anna's Hoeve (aanleg weg) overschrijdt op meerdere geluidsgevoelige bestemmingen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. De maximaal toelaatbaregrenswaarde van 63 dBwordt niet overschreden.

In de bochten is het toepassen van dunne deklagen op de verlegde Weg over Anna's Hoeve vanwege wringend verkeer niet mogelijk. Hier wordt een geluidsreducerende deklaag meteen Cwegdek van -2,5 dB bij 50 km/uur en -2,8 dB bij 60 km/uur toegepast. Dit wegdek wordt verder op de gehele verlegde Weg over Anna's Hoeve toegepast met uitzondering van het gedeelte langs het bestemmingsplan Anna'sHoeve.

Op de verlegde Weg over Anna's Hoeve ter hoogte van bestemmingsplan Anna's Hoeve wordt een geluidsreducerende deklaag met een Cwegdek van minimaal -4,2 dB bij 50 km/uur toegepast.

Tussen de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de appartementen aan de AnthonyFokkerweg wordt een absorberend geluidsscherm toegepast met een hoogte van 2 meter.

Na toepassing van een geluidsreducerende deklaag en het absorberende geluidscherm neemt de geluidsbelasting met maximaal 10 dB af. Aanvullende maatregelen ontmoetenoverwegende bezwaren. Voor 17 woningen aan de Anthony Fokkerweg en 18 woningen aan de Minckelersstraat en de (geprojecteerde) woningen in BP Anna's Hoeve (bouwvlakken 17, 18, 19, 20, 22 en 23) dient een hogere waarde aangevraagd te worden.

Cumulatie
De maximale cumulatieve geluidsbelasting waarbij sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bedraagt 66 dB in deelgebied 5, 6 en 7.

De maximale cumulatieve geluidsbelasting buiten het plangebied (gevolgen elders of 30 km/uur wegen) bedraagt 67 dB.

Tijdelijke overweg Mussenstraat
Vanuit het aspect geluid bezien is een toename te verwachten in de geluidbelasting op de woningen. Deze geluidbelasting wordt veroorzaakt door de toename in wegverkeer, maar met name door de alarmbellen van de hulpdiensten. Gezien de tijdelijkheid worden geen maatregelen getroffen aan het wegdek en/of de woningen. Een goede aanrijroute voor de hulpdiensten is van groot belang en prefereert in dit geval boven de verwachte hinder voor aanwonenden.

Motiveringaanvaardbaar woon- en leefklimaat

Flankerend beleid
In hetActieplan geluid2014-2018 van de provincie Noord-Holland is hetvolgende opgenomen (voor Provinciale wegen):

"Berekende geluidsbelastingen kunnen ook worden gekoppeldaan eenkwalitatieve beschrijving van de milieugezondheid. Dit wordt aangegeven met een zogenaamde GES-score4). In tabel 1 is deze koppeling weergegeven."

Tabel 1. Klasse-indeling GES-systematiek

Geluidbelasting dB(A) Lden	GES-score	Milieugezondheid kwaliteit
48-53	2	Redelijk
53-58	4	Matig
58-63	5	Zeer matig
63-68	6	Onvoldoende
68-73	7	Ruim onvoldoende
≥73	8	Zeer onvoldoende

"De Wet geluidhinder geeft regels voor die situaties waarin de geluidsbelasting verandert door bijvoorbeeld de aanleg of het aanpassen van een weg of verandering van het bestemmingsplan. In deze gevallen schrijft de wet voor om bij toename van geluid op geluidsgevoelige objecten maatregelen voor geluid te onderzoeken en zo mogelijk te treffen. Dit soort 'nieuwe' situaties valt niet onder de werking van het Actieplan Geluid. Het Actieplan heeft alleen betrekking op 'bestaande'situaties."

"Er is daarom voor de komende planperiode gekozen voor een plandrempel van 65 dB Lden zodat met een beperktere financiële investering toch gezondheidswinst gerealiseerd kan worden. Deze plandrempel is in lijn met de plandrempel van het vorige Actieplan en de plandrempel voor rijkswegen. De provincie blijft zich met deze plandrempel dus richten op het terugdringen van hoge geluidbelastingen op woningen direct langs provinciale wegen, binnen de technische mogelijkheden (zie verder paragraaf 5.2.1)."

Naast het feit dat het Actieplan geluid 2014-2018 van de provincie Noord-Holland opgesteld is voor Provinciale wegen, waarvan in het kader van het project HOV in 't Gooi geen sprake is, is alleen een plandrempel opgenomen voor bestaande situaties. De situatie die in het kader van de realisatie van de HOV in 't Gooi tot eenoverschrijding van de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder leiden betreffen in deze zin nieuwe

situaties. Er kan om deze redenen geen aansluiting gezocht worden bij de door de provincie vastgesteldeplandrempel.

In het (ontwerp) 'Actieplan in het kader van de Regeling geluid milieubeheer 2013-2018' van de gemeente Hilversum is het volgende opgenomen:

"In hetplan wordt, volgens de Handreiking Omgevingslawaai, gewerkt met een plandrempel. De plandrempel is een ambitiewaarde en niet een grenswaarde die gehaaldmoet worden op straffe van sancties indien de waarde niet wordt gerealiseerd. Het is een wettelijke verplichting om een plandrempel vast te stellen."

"De plandrempel in de gemeente Hilversum voor hetgemeentelijk wegverkeer is vastgesteld op 70 dB Lden."

"De gemeente Hilversum streeft naar een hoge leefbaarheid in haar gemeente, waarbij een optimum wordt gezocht in de balans tussen de verschillende aspecten die bijdragen aan deze leefbaarheid. Zo zijn de bereikbaarheid van de stad en het stadsgezicht enkele van de andere aspecten die bijdragen aan de leefbaarheid. Deze verschillende aspecten zijn goed afgewogen om de plandrempel vast te stellen en tevens de leefbaarheid in de gemeente Hilversum te optimaliseren."

"Ter vergelijking: de maximale normwaardevoor de geluidsbelasting in de Wet geluidhinder bij nieuwe wegaanleg of nieuwbouw van woningen bedraagt 68 dB. Bij deze wettelijke toetsing mag ook nog een aftrek van 5 dB worden toegepast, zodat de wettelijke maximale waarde per saldo 73 dB bedraagt. De gemeente Hilversum zit daarmee dus onder deze wettelijke maximalewaarde."

"In het actieplan wordt geen aftrek art. 110 Wgh toegepast."

Afweging

- Hogere waarden

Ten behoeve van het project HOV in 't Gooi is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Na afweging van financiële doelmatigheid, doeltreffendheid en landschappelijke en stedenbouwkundige inpasbaarheid van geluidreducerende maatregelen resteert een aantal woningen waar de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Er is geen sprake van overschrijding van de maximaal toelaatbare grenswaarden. In deze zin wordt voldaan aan de vereiste om aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder te voldoen zoals vereist voor nieuwe situatie volgens het Actieplan geluid 2014-2018 van de provincie Noord-Holland.

De cumulatieve geluidbelasting op gevel van de woningen waarop een overschrijding plaats vindt van de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder bedraagt, exclusief aftrek volgens artikel 110 g Wet geluidhinder, maximaal 66 dB. Hierbij is het spoorgeluid maatgevend. Voor de woningen waarbij de nieuw aan te leggen wegen ten behoeve van het project HOV in 't Gooi maatgevend zijn bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 65 dB op geprojecteerde woningen en 62 dB op bestaande woningen. Hiermee wordt in alle gevallen voldaan aan de plandrempel van 70 dB uit het (ontwerp) actieplan van de gemeente Hilversum.

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt verleend geldt dat er sprake is of blijft van een geluidluwe gevel. Uitzondering hierop zijn de woningen Oosterengweg 65 en Minckelerstraat 167. Door hetprojectvinden echter wijzigingen plaats (aanleg onderdoorgang Oosterengweg en wegvallen van het verkeer over de bestaande Weg over Anna's Hoeve) waardoor de resulterende geluidbelasting ten opzichte van de autonomesituatie (zonder realisatie van het project) juist wordtverlaagd.

De hogere waarden worden voorts verleend onder voorwaarde dat, conform de wettelijke regels, uit nader onderzoek dient te blijken of de geluidwering van de gevels van de woningen voldoet aan de eisen ter bescherming van geluid in de woning. Hierbij wordt een maximale binnenwaarde van 33 dB gehanteerd voor (geluidgevoelige ruimtes) in woningen. Indien de geluidwering onvoldoende blijkt te zijn, dan zullen maatregelen getroffen worden om alsnog aan de vereiste binnenwaarde te voldoen. Het onderzoek naar de geluidwering van de gevels en de eventuele maatregelen dienen te zijn uitgevoerd voor realisatie van de nieuwe wegen.

- 30 km wegen (HOV busbaan)

Op 30 km / uur wegen is de Wet geluidhinder niet van toepassing aangezien dergelijkewegen geen geluidzone kennen. Wel hebben we de effecten op deze wegen inzichtelijkgemaakt. Alleen ter hoogte van de appartementen aan de Prins Bernardsstraat en Wilhelminastraat is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. De maximale geluidbelasting ten gevolge van de busbaan bedraagt maximaal 50 dB inclusief aftrek. Dit betekent bij beoordeling volgens de systematiek van de Wet geluidhinder een overschrijding van maximaal 2 dB van de voorkeursgrenswaarde.

De cumulatieve geluidsbelasting (exclusief aftrek) bedraagt hier maximaal 56 dB bij de appartementen aan de Prins Bernhardsstraat en Wilhelminastraat. Hiermee wordt ruim voldaan aan de plandrempel van 70 dB uit het (ontwerp) actieplan van de gemeente Hilversum. Toepassing van een geluidsreducerende deklaag is onvoldoende doeltreffend. Schermen ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Voor de appartementen worden geen hogere waarden aangevraagd omdat het gaat om een 30 km/uur weg die niet onder de Wet geluidhinder valt.

De geluidbelastingen liggen uitsluitend op de zijgevels van de appartementen boven de voorkeursgrenswaarde. Aan de voorzijde (balkon) en achterzijde zijn de geluidbelastingen ten hoogste gelijk aan of lager dan de voorkeursgrenswaarde. Omdat het hier relatief nieuwe appartementen (gebouwd in 2011-2012) betreft en de zijgevels nauwelijks te openen delen bevatten, verwachten wij voorts dat de binnenwaarden bij de berekende belasting zal voldoen aan 33dB.

- Gevolgen elders

Op die wegen waar een hoorbare geluidtoename boven de voorkeursgrenswaarde te verwachten is ten gevolge van de toename in verkeer van het plan, spreken we van ‘gevolgen elders’. Een hoorbare geluidtoename treedt op bij een toename van 2 dB of meer. Bij een verkeerstoename van meer dan 40%, is er sprake van een hoorbare geluidtoename. De ‘gevolgen elders’ zijn in dit onderzoek ook beschouwd. Uit het onderzoek komt naar voren dat er sprake is van ‘gevolgen elders’ op de Liebergerweg en de Mussenstraat.

Bij de woningen en appartementen langs de Liebergerweg bedraagt de cumulatieve geluidsbelasting maximaal 67 dB. De maatgevende bron voor de meeste woningen is de Liebergerweg. Uitzondering hierop zijn de appartementen aan de Oosterengweg, waarbij het verkeer van de Oosterengweg de maatgevende bron vormt. Langs de woningen aan de Mussenstraat bedraagt de cumulatieve geluidbelasting maximaal 62 dB. De maatgevende bron aan de zuidzijde van de Mussenstraat is het railverkeer en aan de noordzijde het wegverkeer van de Mussenstraat/Liebergerweg. Inclusief aftrek bedragen de geluidbelastingen maximaal 54 dB op de woningen aan de Liebergerweg en Oosterengwegen maximaal 53 dB bij de woningen aan deMussenstraat.

Bij de woningen wordt voldaan aan de plandrempel van 70 dB uit het (ontwerp) actieplan van de gemeente Hilversum. Voor de woningen geldt dat deze aan de zij- en/of achtergevels geluidluw zijn. Daarnaast neemt de geluidbelasting ten gevolge van de onderdoorgang langs de Oosterengweg significant af en wordt door het realiseren van de aansluiting Mussenstraat- Verlegde wegover Anna’s Hoeve bereikt dat er minder vrachtverkeer door overige delen van de Vogelenbuurt rijdt. Daarnaast is met de gemeente Hilversum afgesproken dat zij een jaar na realisatie van het plan de verkeerssituatie in de Vogelenbuurt evalueren.Zaken die hierbij belicht worden zijn sluipverkeer, de verkeersdruk in de wijk en hoeveelheden vrachtverkeer. Indien noodzakelijk worden eventuele aanvullende maatregelen getroffen om de situatie teverbeteren.

Conclusie

Alle afwegingen in ogenschouw nemend wordt geconcludeerd dat de wijzigingen ten gevolge van het project HOV in ‘t Gooi voor het aspect geluid niet leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon-enleefklimaat.

Conclusie

Uit hetakoestisch onderzoek blijkt, dat ook na hettreffen van de technisch, vervoerskundig, landschappelijke en stedenbouwkundig uitvoerbare doelmatige geluidreducerende maatregelen nog een aantal woningen resteert waar de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder worden overschreden. Hiervoor kan volgens de Wet geluidhinder door het bevoegd gezag een hogere waarde worden verleend. In tabel

8.1 van het Akoestisch onderzoek, dat als bijlage bij dit inpassingsplan is opgenomen, zijn de aan te vragen hogere waarden opgenomen. Voor de benodigde ontheffing bij de woning Oosterengweg 65 is de provincie Noord-Holland het bevoegde gezag. Voor de overige woningen is dat de gemeente Hilversum.

De provincie en de gemeente Hilversum achten eendergelijke overschrijding aanvaardbaar.

De procedure voor het vaststellen van een hogere waarden loopt parallel aan de procedure van het inpassingsplan: het ontwerpbesluit tot het vastleggen van een hogere waarde ligt tegelijkertijd met het ontwerpinpassingsplan ter inzage. Daarbij kunnen zienswijzen worden ingediend. Rekening houdend met de zienswijzen worden de hogere waarden zoveel mogelijk tegelijkertijd met het inpassingsplan vastgesteld.

In een later stadium wordt onderzoek uitgevoerd naar de isolatiewaarden van de gevels van de woningen waarvoor (opnieuw) een hogere waarde wordt verleend. Op basis van dit onderzoek wordt duidelijk of (aanvullende) geluidreducerende maatregelen aan de gevel vereistzijnomaandewettelijkevastgelegdegeluidniveausindewoningentevoldoen.

Ter zekerstelling is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen die er voor zorgt dat de in gebruikname van de HOV-busbaan en de Verlegde weg over Anna's Hoeve zal voldoen aan de geluidsmaatregelen die nodig zijn in het kader van de Wet geluidhinder.

4.4 Luchtkwaliteit

Door Tauw is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 4.

Bijdrage HOV busbaan

In dit onderzoek is de bijdrage van NO2 en PM10 ten gevolge van de HOV-baan berekend op een grid van rekenpunten en gepresenteerd door middel van contouren. Voor zowel NO2 als PM10 is de bijdrage ten gevolge van de HOV-verbinding overal minder dan 1,2 ug/m3 en kan daarom als 'niet-in betekenende-mate' (NIBM) beschouwd worden. Dit betekent dat de bijdrage van de HOV busbaan aan de luchtverontreiniging beperkt is. Om die reden is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig. Dat kan omdat de effecten zijn betrokken bij de berekening van de trendmatige ontwikkeling van de achtergrondconcentraties in Nederland. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit(NSL) bevat voldoendeverbetermaatregelen om deze effectente compenseren.

Uit het rekengrid blijkt dat de maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie NO2 0,34 ug/m3 bedraagt. De maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie PM10 bedraagt 0,03 ug/m3.

Vervolgens is aanvullend per deelgebied gekeken wat de totale concentratie (som van de achtergrondconcentratie, autonoom verkeer en bijdrage van bussen) van de stoffen NO2 als PM10 is ter plekke van de woningen (gevoelige bestemmingen). De concentraties zijn berekend voor de gevels van de woningen gelegen aan de betreffendewegen.

Deelgebied 5

In deelgebied 5 is ten gevolge van het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve een beperkte toename berekend en om die reden is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig.

In de plansituatie en de autonome situatie bedraagt de NO2 concentratie respectievelijk 17,9 ug/m3 en 17,7 ug/m3. De PM10 concentratie bedraagt in beide situaties 19,6 ug/m3. De toename ten gevolge van de ontwikkeling aan de jaargemiddelde concentratie NO2 en PM10 draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Nabij de speelstrook langs de AnthonyFokkerweg worden tevens geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden.

Onderdeel van deelgebied 5 is de tijdelijke bouwweg ten behoeve van de aanleg van het ecoduct. Uit de rekenresultaten blijkt dat de maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie voor de stoffen 1,5 ug/m3 voor NO2, 0,1 ug/m3 voor PM10 en 0,0 ug/m3 voor PM2,5 bedragen. De GCN achtergrondconcentraties bedragen voor de stoffen NO2, PM10 en PM2,5 respectievelijk 20,7 ug/m3 , 21,6 ug/m3 en 13,3 ug/m3. De bijdrage aan de

jaargemiddelde concentratieNO2 en PM10 is NIBM. Tevens toontde som van de concentraties NO2, PM10 en PM2,5 aan dat geen grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit worden overschreden.

Deelgebied 6
In deelgebied 6 zijn de totale concentraties lokaal verhoogd in de plansituatie. Door het realiseren van de onderdoorgang in de Oosterengweg worden voertuigemissies bij de onderdoorgang-monden uitgestoten. Dit leidt tot verhoogde concentraties bij de onderdoorgang-monden. Ter hoogte van de woningen wordt voor de NO2 concentratie in jaartal 2017 maximaal 30,1 ug/m3 berekend en voor de jaargemiddelde PM10 concentratie 23,2 ug/m3. Doorkijkend naar de toekomst, wordt voor jaartal 2030 een jaargemiddelde NO2 concentratie van maximaal 18,1 ug/m3 berekend en voor PM10 21,0 ug/m3. Echter,de

concentraties nemen af ter hoogte van de Oude Amersfoortseweg, Mussenstraat en de Oosterengweg, daar waar de HOV kruist met de Oosterengweg. Ter plaatse van de onderdoorgang in de Oosterengweg is sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit.

Tevens is er gekeken naar de uitsluiting van het Venetapark op zowel de Liebergerweg als de Mussenstraat. Uit de rekenresultaten van de berekening ten behoeve van de ontsluiting van het Venetapark blijkt dat de bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie 0,7 ug/m3 voor NO2, 0,1 ug/m3 voor PM10 en 0,0 ug/m3 voor PM2,5 bedragen. De GCN achtergrondconcentraties bedragen voor de stoffen NO2, PM10 en PM2,5 respectievelijk 20,5 ug/m3 , 22,7 ug/m3 en 14,5 ug/m3. De som van deze concentraties toont aan dat geen grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit overschreden.

Deelgebied 7
Deelproject 7 betreft het deel tussen het bedrijfsterrein VSH Fittings BV en het NS station Hilversum. Dit gedeelte ligt in zijn geheel binnen de bebouwde kom van de gemeente Hilversum. Dit betreft de aanleg van een nieuwe weg (busbaan). In de plansituatie en de autonome situatie bedraagt de NO2 concentratie respectievelijk 18,7 ug/m3 en 18,6 ug/m3. De PM10 concentratie bedraagt in beide situaties 20,4 ug/m3. Doorkijkend naar de toekomst, wordt voor jaartal 2030 een jaargemiddelde NO2 concentratie van maximaal 12,9 ug/m3 berekend en voor PM10 18,4ug/m3.

Tijdelijke overweg Mussenstraat
Door de aanleg van de tijdelijke overweg wijzigt de verkeersstructuur. De toename van extra hulpdiensten op de omleidingsroute zal een (geringe) verslechtering betekenen van de luchtkwaliteit in de straten waarde toenamevan verkeer plaatsvindt. Op de Oosterengweg is, door afname van het verkeer aldaar, een verbetering te verwachten. Uit de luchtkwaliteit berekeningen is naar voren gekomen dat de luchtkwaliteit onder de grenswaarde blijft. De verkeerstoename is niet van dien aard dat een overschrijding van de grenswaarde verwacht wordt. De realisatie van de tijdelijke overweg is zodoende inpasbaar wat betreftluchtkwaliteit.

Conclusie
De HOV-busbaan draagt ‘niet in betekende mate’ (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit. Dit betekent dat de bijdrage van de HOV busbaan aan de luchtverontreiniging beperkt is. Om die reden is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig. De HOV-busbaan is inpasbaar op grond van artikel 5.16 lid 1c van de Wet luchtkwaliteit. Tevens leidt de optelsom van de achtergrondconcentratie en de bijdrage verkeer in zowel de autonome als de plansituatie voor NO2 nergens tot overschrijdingen van de grenswaarden voor de jaargemiddelde en uurgemiddeldeconcentraties. Voor PM10 worden de maximaal toegestane jaargemiddelde concentratie van 40 ug/m3 en de daggemiddelde grenswaarde ook niet overschreden in zowel de autonome als plansituatie. Hieruit wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit op basis van artikel 5.16 lid 1a van de Wet luchtkwaliteit.

Vanaf 1 januari 2015 dient het toetsen aan de grenswaarde PM2,5 meegenomen te worden

in de beoordeling. De resultaten van de berekeningen worden weergegeven voor jaartal 2017 en 2030 en bevinden zich in bijlage 4 van het Luchtkwaliteitonderzoek. In de autonome situatie bedraagt de maximaal berekende concentratie 14,6 ug/m3. In de plansituatie wordt maximaal 15,2 ug/m3 berekend. In beide scenario’s wordt voldaan aan de vanaf 1 januari 2015 geldende grenswaarde van 25 ug/m3 PM2,5. Voor jaartal 2030 wordt in de plansituatie een PM2,5 concentratie berekend van 13,0ug/m3.

De bijdrage aan vervuilende stoffen op basis van de aanleg van de HOV-baan leidt derhalve niet tot overschrijdingen van de grenswaarden. Daarmee voldoet de HOV-baan aan de Wet luchtkwaliteit. Door het realiseren van de onderdoorgang in de Oosterengweg is sprake van een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit bij de onderdoorgang-monden. Echter de normen van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden.

4.5 Ecologie

Tauw heeft onderzoek gedaan naar de consequenties van natuurwetgeving voor de beoogde aanleg van een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding, zie bijlage 5. Het onderzoek is uitgevoerd in de vorm van een toetsing aan de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet (voortoets) en het Nationaal Natuurnetwerk (NNN – voorheen EHS). Hierbij zijn literatuuronderzoek en actuele NDFF gegevens gecombineerd met nader soortgericht veldonderzoek, waar dit noodzakelijk was. Dit levert een effectanalyse van (strikt) beschermde gebieden, flora en fauna in en rondom het plangebied op. Deconclusies van dit onderzoek worden hieronderbeschreven.

Flora- en faunawet

In alle deelprojecten komen in meer of mindere mate beschermde soorten voor. Voor alle voorkomende beschermde soorten bestaan er in de praktijk ruime mogelijkheden om effecten te voorkomen of te minimaliseren bijvoorbeeld door een passende inrichting en uitvoeringstijdstip.

Zo nodig moeten aanvullend ook mitigerende (verzachtende) maatregelen wordengetroffen zoals het realiseren van alternatieve broedgelegenheid of moet de kwaliteit van het omringende leefgebied worden behouden of zelfs verbeterd. In onderstaande tabel is voor soorten waar een mitigatieplan voor nodig is een mogelijkheid genoemd om effecten te voorkomen. Deze maatregelen zijn in detail uitgewerkt in het mitigatieplan, zie Bijlage 6.

Soort	Deelproject	Effecten	Mogelijkheden voor mitigerende maatregelen
Das	Deelproject 5	Barrièrevorming met omliggende gebieden	Te allen tijden potentiele barrières passeerbaar houden. Verbeteren leefgebied, aanbieden alternatieve verblijfplaatsen. Onder andere volgens Soortenstandaarden[1]
Vleermuizen	Deelproject 5	Kap van bomen kan verblijfplaatsen vernietigen en essentiële vliegroutes onderbreken	Mitigerende maatregelen bestaan uit het aanbrengen van tijdelijke of permanente alternatieve verblijfplaatsen, zoals kasten. Aantasting van vliegroutes moet voorkomen worden door het (her)plaatsen/of planten van bomen of struikgewas. Zie ook Soortenstandaard.
Algemene broedvogels	Deelproject 5, 6 en 7	Werkzaamheden kunnen broedende vogels verstoren	Start van de uitvoering (verwijderen opgaande begroeiing) buiten het broedseizoen, of nadat een deskundige heeft vastgesteld dat geen verstoring optreedt bijvoorbeeld door voldoende afstand aan te houden
Buizerd, sperwer, boomvalk	Deelproject 5	Bij het kappen van bomen verdwijnen jaarrond beschermd nesten	Aanbieden alternatieve nestgelegenheid Voldoende bomen en bosschages laten staan. Eventueel aanplanten van bomen en bosschages. Zie ook Soortenstandaard
Kamsalamander	Deelproject 5	Effecten door dempen van poel, creëren van barrières tussen een netwerk van poelen en door werkzaamheden in winterhabitat kamsalamander	Realiseren van nieuwe poel. Het realiseren van faunapassages die geschikt zijn voor amfibieën. Weren van kamsalamanders uit winterhabitat waar gewerkt wordt door het strategisch plaatsen van amfibieënschermen.
Ringslang	Deelproject 5	Effecten bij incidenteel aanwezige exemplaren	Werkterrein afschermen
Heikikker, kamsalamander	Deelproject 5	Effecten bij incidenteel aanwezige exemplaren	Werkterrein afschermen

Conclusies Flora- en faunawet

Voor het aantasten van verblijfplaatsen of essentieel leefgebied van beschermde tabel 3- soorten en vogels dienteenontheffing van de Ffwte worden aangevraagd. In onderstaande tabel is per soort(groep) samengevat of een ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk is en of het reëel is dat een ontheffing op grond van wettelijke belangen uit de Flora- en faunawet wordtverleend.

Soort(groep)	Beschermingsregime Flora- en faunawet	Ontheffing noodzakelijk (ja/nee)	Ontheffing verleenbaar (ja/nee) op grond van wettelijk belang*
Jaarrond beschermde vogels – buizerd	Categorie 4	Ja, voor het overtreden van artikel 11; Verbod: wegnemen, verstoren, aantasten van verblijf- en voortplantingsplaatsen	Ja. Op grond van belang e omdat effecten met wezenlijke invloed niet optreden*
Jaarrond beschermde vogels – sperwer	Categorie 4	Ja, voor het overtreden van artikel 11; Verbod: wegnemen, verstoren, aantasten van verblijf- en voortplantingsplaatsen	Ja. Op grond van belang e omdat effecten met wezenlijke invloed niet optreden*
Jaarrond beschermde vogels – boomvalk	Categorie 4	Ja, voor het overtreden van artikel 11; Verbod: wegnemen, verstoren, aantasten van verblijf- en voortplantingsplaatsen	Ja. Op grond van belang e omdat effecten met wezenlijke invloed niet optreden*
Vleermuizen (diverse soorten)	Tabel 3	Ja, voor het overtreden van artikel 11; Verbod: wegnemen, verstoren, aantasten van verblijf- en voortplantingsplaatsen	Ja, op grond van belang e.
Grondgebonden zoogdieren – das	Tabel 3	Nee, leefgebied wordt niet aangetast. Er kunnen voldoende maatregelen worden getroffen om negatieve effecten te voorkomen.	N.v.t.
Amfibieen – kamsalamander	Tabel 3	Ja. Leefgebied wordt aangetast. Er spelen verzachtende omstandigheden omdat de te dempen poel niet geschikt is als voortplantingshabitat. Er kunnen voldoende mitigerende maatregelen wroden getroffen om negatieve effecten te voorkomen.	Ja. Op grond van belang e omdat effecten met wezenlijke invloed niet optreden*
Grondgebonden zoogdieren - eekhoorn	Tabel 2	Nee, maatregelen kunnen volgens een goedgekeurde gedragscode worden uitgevoerd.	N.v.t.
Flora - wilde marjolein en daslook	Tabel 2	Nee, maatregelen kunnen volgens een goedgekeurde gedragscode worden uitgevoerd.	N.v.t.
Amfibieen en reptielen (diverse soorten)	Mogelijk tabel 2 en/of 3	Nee, leefgebied wordt niet aangetast. Er zijn maatregelen mogelijk om negatieve effecten op incidenteel aanwezige exemplaren te voorkomen.	N.v.t.

Samenvatting noodzaak tot ontheffing van de Flora- en faunawet en of het reeel is of een ontheffing op grond van wettelijke belangen uit de Flora- en faunawet wordt verleend

Gelet op de mogelijkheden om effecten te voorkomen op de soorten die aanwezig zijn, is de conclusie dat de Flora- en faunawet geen belemmering is voor de uitvoering van het PIP. Het is zeer reëel dat op basis van het reeds opgestelde mitigatieplan en de voorgestelde aanvullende maatregelen de benodigde ontheffingenworden verleend.

Natuurbeschermingswet

De ontwikkelingen vinden plaats buitende Natura2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten. Alleen het aspect stikstofdepositie kan in potentie een negatief effect hebben op de waarden binnen deze gebieden en is daarom getoetst.

Conclusies stikstof en Beschermde Natuurmonumenten
In verschillende Beschermde Natuurmonumenten van het Goois Natuurreservaat is sprake van een relatief kleine toename in stikstofdepositie, van 0,07 tot 0,45 mol N/ha/jaar. Tegen de achtergrond van het karakter van deze gebieden en het bestaande beheer zijn deze toenames zodanig gering dat geen sprake is van significant negatieve effecten. Ook cumulatief is geen sprake van een significant negatief effect.

Geconcludeerd wordt dat in de Beschermde Natuurmonumenten geen sprake is van toename van stikstofdepositie. (Significante) negatieve effecten zijn daaromuitgesloten.

Conclusies stikstof en Natura 2000
In Natura 2000-gebieden is zonder uitzondering sprake van een verwaarloosbare toename van stikstofdepositie. Deze leidt met zekerheid niet tot (significant) negatieve effecten. Omdat de effecten verwaarloosbaar klein zijn, is ook geen sprake van cumulatieveeffecten.

Op 1 juli 2015 is het PAS in werking getreden. Daarmee is een nieuw regime van toepassing op het aspect stikstofdepositie binnen de kaders van de Natuurbeschermingswet 1998. In het PAS worden verschillende 'grenswaarden' gehanteerd in relatietot de vergunningplicht, meldingsplichtof vrijstelling daarvan. Met het stikstofmodel AERIUS Calculator is het maximale planeffect op alle bovenstaande Natura 2000-gebieden bepaald. AERIUS is gebaseerd op de meest actuele best beschikbare wetenschappelijke kennis met betrekking tot de verspreiding vanstikstof.

De maximale toenames van stikstofdepositie in alle Natura 2000-gebieden zijn in dit geval nihil (0,00 mol/ha/jaar), wat verklaard wordt door de relatief grote afstand van het plan tot alle Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat er geen sprake is van een negatief effecten dus ook niet van een melding- of vergunningplicht in het kader van het PAS / Natuurbeschermingswet 1998.

Er is daarom met zekerheid geen sprake van (significant) negatieve effectenop instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden ofwel er is geen sprake van een aantasting van natuurlijke kenmerken van deze gebieden. Een plantoets zoals bedoeld in artikel 19J van de Natuurbeschermingswet 1998 (Passende Beoordeling) is daarom niet aan de orde. Binnen het PAS is er voor deze situatie verder ook geen sprake van een vergunningplicht of meldingplicht.

Er is daarom geen sprake van een belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Nationaal Natuurnetwerk (NNN)
Binnen de NNN vinden tijdens de aanleg werkzaamheden plaats en is er sprake van een afname van het areaal aan bos. Het betreft N15.02 Dennen-, eiken en beukenbos en N17.03 Park- of stinzenbos. De aanleg van een ecoduct en de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve hebben daarentegen ook duidelijk positieve effecten voor het NNN. Door het ecoduct en de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve is per saldo sprake van het opheffen van bestaande barrières (versnippering) binnen het NNN en daarmee van een versterking van de kwaliteit van het NNN. Hierdoor is ook sprake van een positief effectopdekwaliteitvandeNatuurbeheertypen. Volgenshetonderzoekwordtvoldaanaande

voorwaarden van de saldobenadering voor het NNN. Het rapport laat zien dat sprake is van één ruimtelijke visie waarbij de kwantiteit van het NNN gelijk blijft en de kwaliteit van het NNN wordt versterkt.

Daarnaast is het opwaarderen van NNN in een plangebied bij Crailo opgenomen binnen dit project.Een deel van de NNN nabij eennatuurbrugover de A1 wordt hierbij opgewaardeerd. Het plangebied ligt in de zuidelijke hoek van voormalig Azielzoekerscentrum Crailo (AZC) en wordt gekenmerkt door afwisseling van bos, akkers en graslanden. Nabij het plangebied is een natuurbrug over de A1 aangelegd om Bussemer-enWestehiedemetdeTafelberg-enBlaricummerheideteverbinden.Hetplangebiedisvan belang als ecologische verbinding van en naar denatuurbrug.

Het plangebied bij Crailo heeft een oppervlakte van ongeveer 3 ha.

Beheer van de aanwezige natuur(gebieden) betreft onder andere het omvormen van productienaaldbos naar natuurlijke bossen. Op en rond de natuurbrug zou tevens bos en heide zijn beoogd. Voor de inrichting van het plangebied wordt aangesloten bij deze beheertypes.

Op deze manier wordt een kwaliteitsimpuls aan de NNN rond de natuurbrug bij Crailo gegeven en draagt de compensatie bij aan het verbeteren van de Groene Schakel.

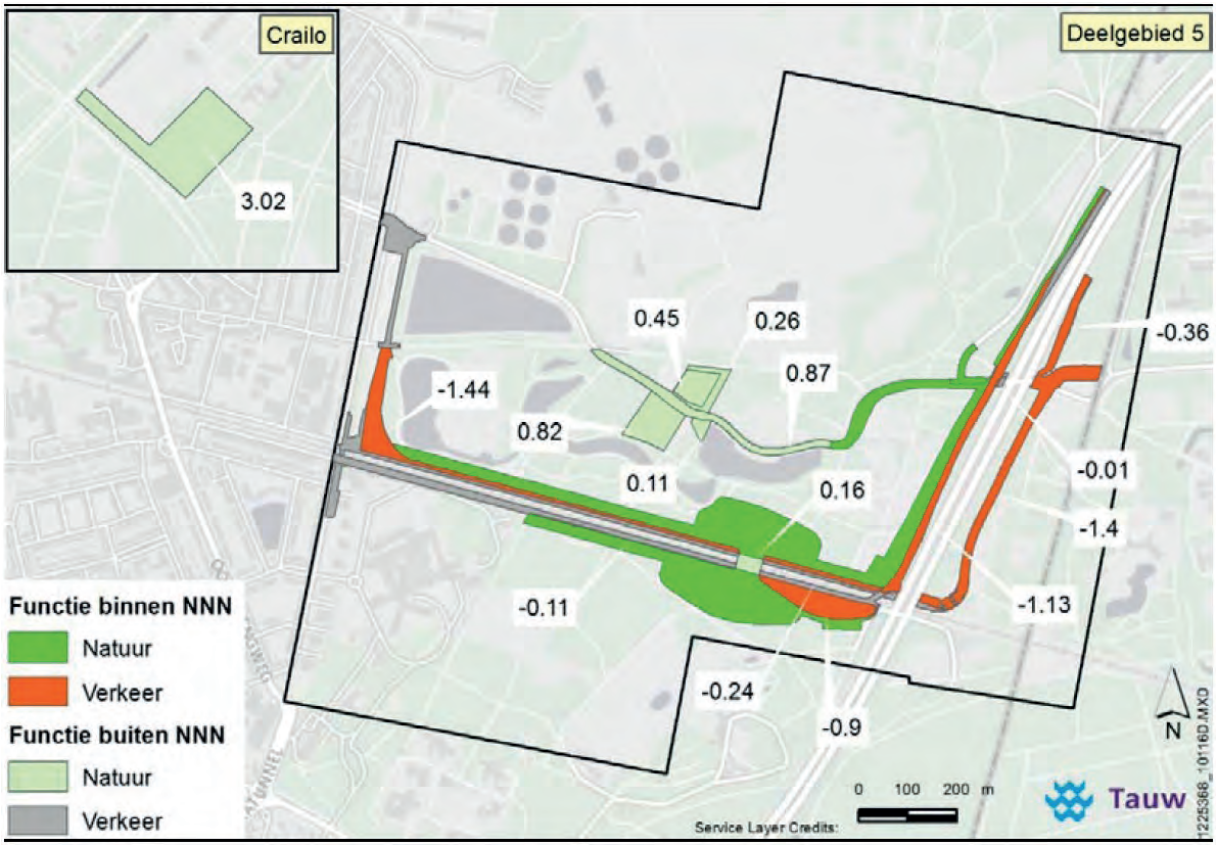
Ligging plangebied voor compensatie NNN bij Crailo, Google Earth

Saldering NNN
Bij een aantasting binnen het NNN kan de saldobenadering worden gevolgd conform art 19

lid 3 onderdeel b van de PRV. Hieraan zijn een aantal eisen verbonden. Van saldering kan alleen sprake zijn indien het plan voorziet in een activiteit of een combinatie van activiteiten die mede tot doel heeft de kwaliteit of kwantiteit van het NNN per saldo te verbeteren.

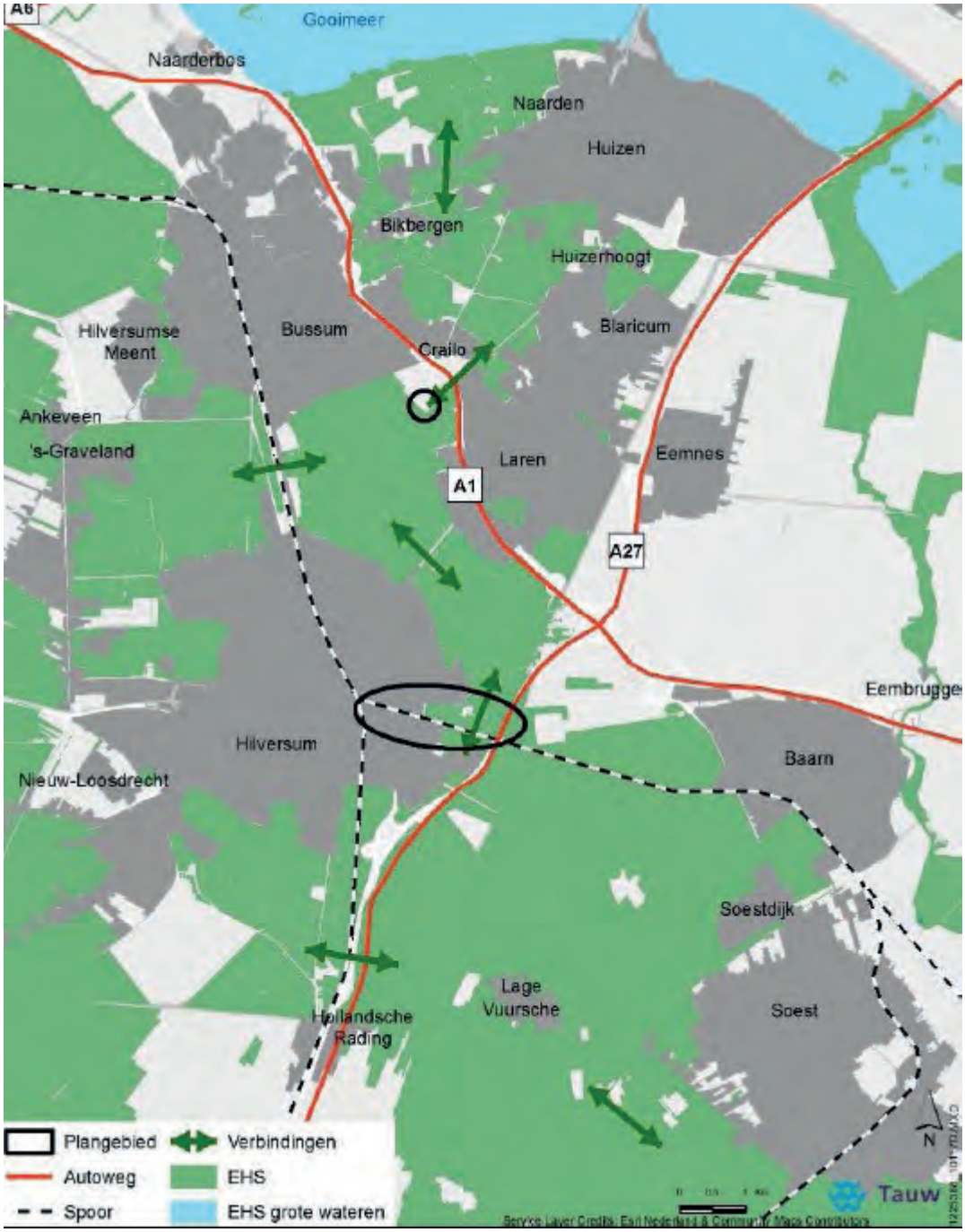
De oppervlakte van nieuwe infrastructuur die binnen het NNN wordt aangelegd, zoals vastgelegd in de daarbij horende bestemmingen, is het bruto oppervlakteverlies in totaal 5,59 ha. Door de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve zal echter ook een oppervlakte bestaand bos langs de bestaande weg worden herbestemd als bos-/ natuurgebied en kan deze aan het NNN worden toegevoegd. Deze toename in oppervlakte, totaal 2,67 ha, kan in mindering worden gebracht op het bruto oppervlakteverlies dat optreedt in het NNN. Daarnaast leveren de ontwikkelingen in het plangebied bij Crailo een toename van 3,02 ha op. Hierdoorwordt een netto oppervlaktewinst van 0,10 ha gerealiseerd.

Door de ontwikkelingen in het plangebied bij Crailo, de aanleg van de natuurbrug bij Anna's Hoeve en hetverleggen van de weg over Anna's Hoeve ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve enCrailo.



Afname (oranje) en toename (lichtgroen) oppervlakte NNN, alle getallen in hectares

Het project HOV in 't Gooi omvat dus (fysieke) maatregelen die alles bij elkaar een nettoverbetering vormen voor het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Er vindt een netto oppervlaktewinst van 0,10 ha NNN-gebied plaats en door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als kwantitatief. In onderstaand figuur is de ruimtelijke samenhang op de schaal van de Groene Schakel weergegeven.



Samenhang ingreep en saldering binnen het NNN / Groene Schakel

In voorliggend geval is dus sprake van ruimtelijke ontwikkelingen die in samenhang mede ten doel hebben de kwaliteit en kwantiteit van het NNN te verbeteren en is dus sprake van saldering conform artikel 19 lid 3 van de PRV. Daardoor is er geen sprake van een compensatieplicht, ook omdat aan de overige eisen voor saldering wordt voldaan, zoals hierna wordt behandeld.

Het plan moet, om in aanmerking te komen voor saldering, voldoen aan de ruimtelijke kwaliteitseisen als bedoeld in artikel 15 en in overeenstemming te zijn met het gestelde in

artikel 13, tweede lid, en artikel 14, tweede lid van de PRV. Dit levert de volgende voorwaarden op:

- Artikel 14, lid 2: Het plan kan alleen in nieuwe verstedelijking (in dit geval infrastructuur) in het landelijk gebied voorzien indien:

1. de noodzaak isaangetoond;
2. aangetoond is dat de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan wordengerealiseerd;
3. artikel 15 in acht wordtgenomen.

- Artikel 15, lid 1: Het plan voldoet aan de uitgangspunten uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie ten aanzien van een aantal ruimtelijke/landschappelijke functies.
- Artikel 15, lid 2: In de toelichting van het plan moet aangegeven zijn in welke mate rekening is gehouden met deze ruimtelijke/landschappelijke functies en daaruit voortvloeiende vereisten.

Onderhavig inpassingsplan voldoet aan de ruimtelijke kwaliteitseisen als bedoeld in de artikelen 14 en 15 PRV, zoals blijkt uit subparagraaf 3.2.2. Het gestelde in artikel 13, tweede lid is niet van toepassing omdat het PIP HOV in 't Gooi geen betrekking heeft op woningbouw.

Er is verder geborgd dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. In het compensatieplan bomen en natuur (zie Bijlage 16) is een tijdschema opgenomen met betrekking tot het uitvoeren van de noodzakelijke maatregelen.

Conclusie
Door de bundeling van infrastructuur waaronder de verlegging van de weg over Anna's Hoeve, de aanleg van een ecoduct en de inrichting van het plangebied bij Crailo is ersprake van een versterking van de Groene Schakel en samenhang binnen het NNN en dus een kwaliteitsverbetering. Er is kwalitatief en kwantitatief dus geen permanent negatief effectop:

- De natuurbeheertypen.
- De waarden beschreven in de gebiedsbeschrijving.
- De kenmerkende diersoorten.

Door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt dus bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als ook kwantitatief. Op deze wijze wordt voldaan aan de eisen die de Provinciale Ruimtelijke Verordening stelt aan saldering binnenhetNNN. Doordatgesaldeerd wordt is er geen sprake van een compensatieplicht.

Tijdelijke overweg Mussenstraat
De locatie van de tijdelijke overweg is meegenomen tijdens het veldwerk. Hier zijn geen bijzonderhedenaangetroffen. De realisatie van de tijdelijke overweg is zodoende inpasbaar voor het thema ecologie.

4.6 Water

In het kader van de watertoetsprocedure is door Tauw een notitie Watertoets opgesteld, zie Bijlage 7. In de notitie worden ten aanzien van de huidige en toekomstige situatie de aspectenbodem,hoogteligging, grondwater,oppervlaktewater,riolering en natuur beschreven.

Conclusie
Voor de deelprojecten 5, 6 en 7 zijn er geen knelpunten. Het wateraspect vormt geen belemmering voor het PIP.

4.7 Bodemkwaliteit

Door Tauw is een vooronderzoek bodem volgens NEN 5725 uitgevoerd, zie Bijlage 8.

Het vooronderzoek heeft tot doel te bepalen of er bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden dan wel plaatsvinden of overige belemmeringen ter plaatse van een drietal deellocaties binnen de HOV verbinding. Door middel van het uitgevoerde vooronderzoek en de verkennende bodemonderzoeken is inzicht verkregen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van het gepland HOV tracé.

Daar waar sprake is van grondroerende werkzaamheden binnen een geval van ernstige bodemverontreiniging en sterke verontreinigingen dienen saneringsmaatregelen te worden getroffen. Bij de werkzaamhedenmoet

ook rekening worden gehoudenmet de aanwezigheid van grondwaterverontreiniging in de buurt. Bij het aantrekken van een nabijgelegen grondwaterverontreiniging dienen maatregelen genomen te worden.

Op basis van de uitgevoerde verkennende bodemonderzoeken zijn in het rapport per deelgebied de aanbevolen aanvullende onderzoeken, plannen en meldingen opgenomen. Een andere mogelijkheid in plaats van diverse separate procedures is het opstellen van een raamsaneringsplan, waarin alle sanerende maatregelen wordenbeschreven.

Conclusie
Het uitgevoerde bodemonderzoek geeft aan dat er weliswaar sprake is van verdachtelocaties en verontreinigingen, maar deze zijn van dien aard dat de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan mogelijk is vanuit het onderdeel bodem. Er kunnen afdoende mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld saneren bodem) genomen worden. Binnen het projectbudget zijn hiervoor financiële middelen beschikbaar gesteld. In het kader van de vergunningverlening kan nader onderzoek op dit punt plaatsvinden.

4.8 Archeologie

Door Transect is allereerst een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 9. Uit het bureauonderzoek blijkt dat de HOV-verbinding gepland is in een landschappelijk divers en archeologisch rijkgebied.

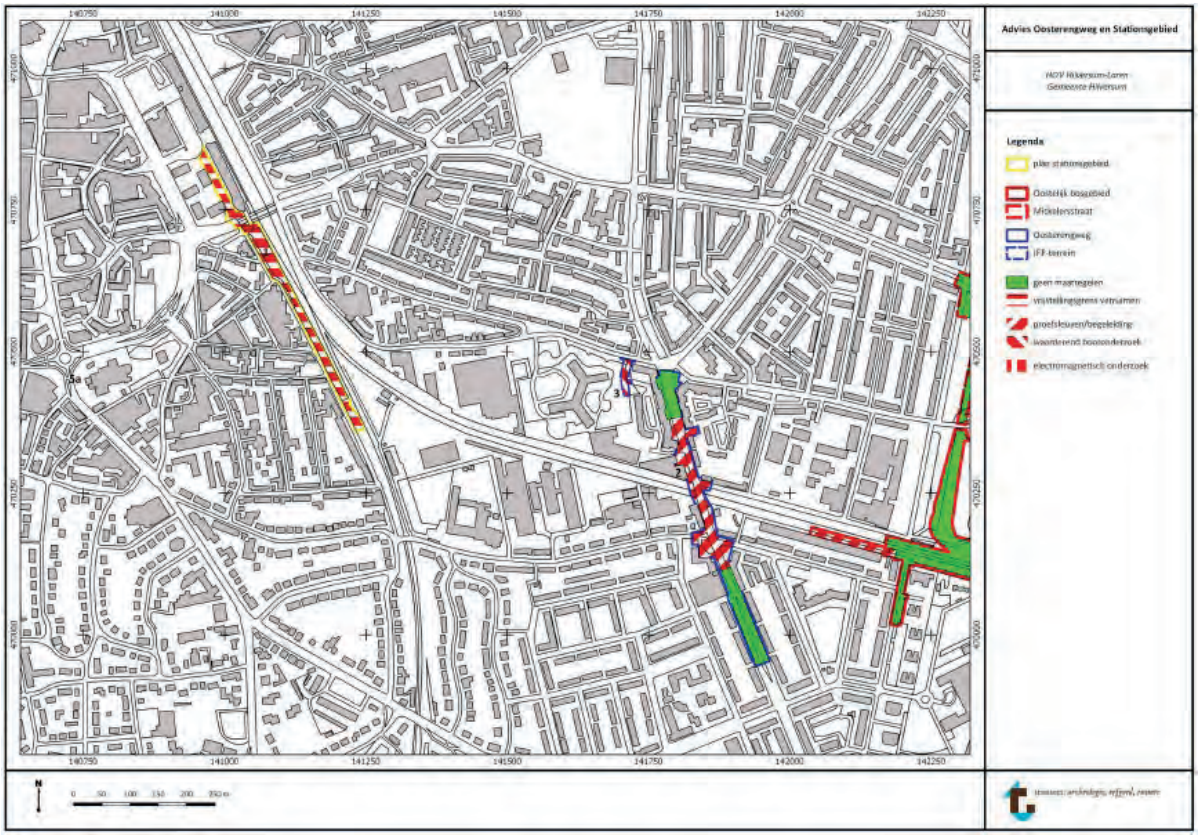
Vervolgens is een archeologisch inventariserend veldonderzoek in de vorm van een

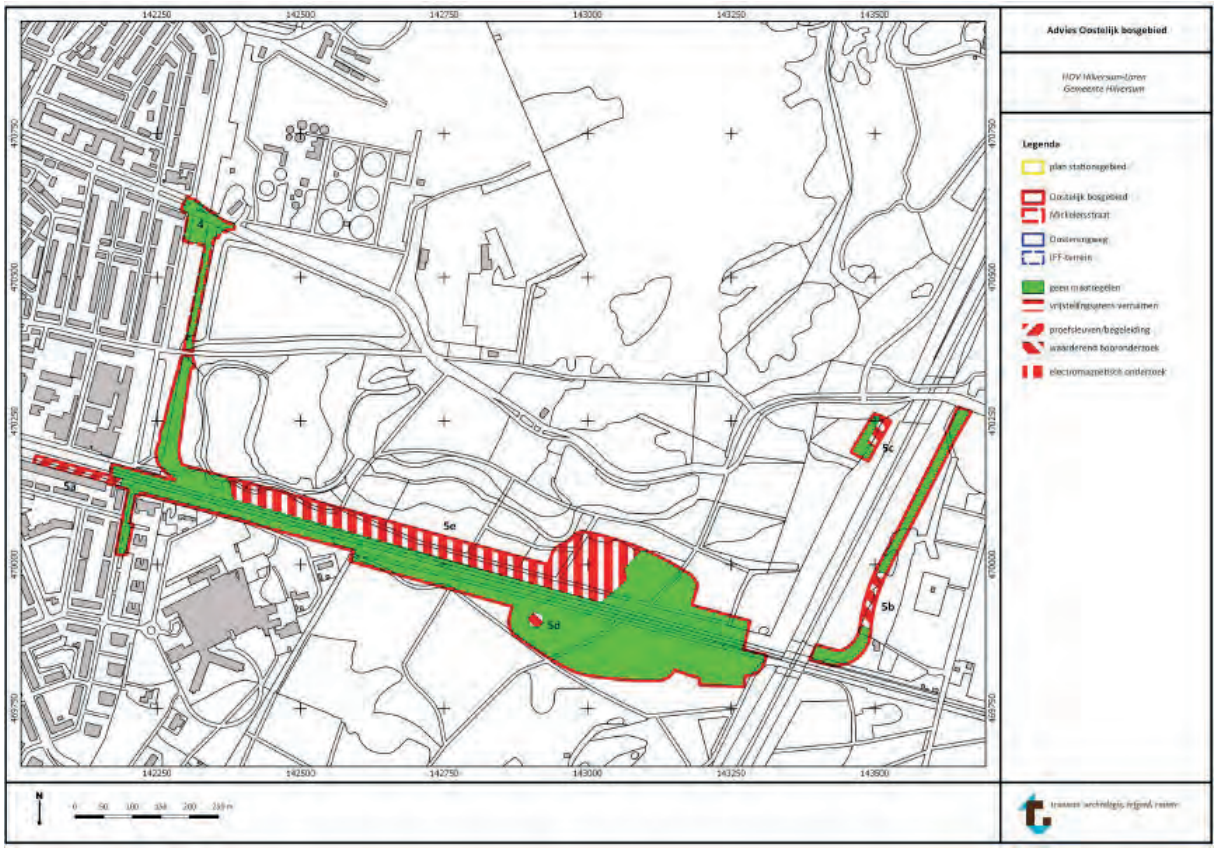
verkennend boordonderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 10. Uit het verkennend booronderzoek is gebleken dat binnen grote delen van het tracé potentiële archeologische niveaus voorkomen. In éénboring zijn indicatoren voor eenarcheologische vindplaats aangetroffen. Geadviseerd is om deze delen door middel van een karterend booronderzoek nader te onderzoeken. Verder is voor een aantal delen van het tracé de archeologische waarde onvoldoende vastgesteld tijdens de verkennende fase. Geadviseerd is om deze delen tijdens de karterende fase nader teonderzoeken.

Naar aanleiding van voorgaand onderzoek is eeninventariserend veldonderzoek, karterendefase door middel van boringen uitgevoerd voor de gebieden met een archeologische verwachtingswaarde, zie Bijlage 11. Op basis van dit onderzoek wordt het volgende geadviseerd:

1. Voor de deellocatie Stationsgebied een hoge archeologische verwachtingswaarde opnemen,waarbijdetoegestaneverstoringsdieptewordtverruimdnaar170cm–mv.
2. Voor een deel van de deellocatie Oosterengweg, IFF-terrein en enkele delen van het oostelijk Bosgebied opnemen van een hogeverwachtingswaarde.
3. Voor het deelgebied Mickelersstraat en de overige delen van het oostelijkBosgebied een lage archeologische verwachting toe te kennen. Hier is in principe geen archeologisch onderzoek meernoodzakelijk.

Bovenstaande conclusies zijn vertaald in onderstaande afbeeldingen.





Advieskaarten Archeologisch Inventariserend Veldonderzoek (IVO; karterende fase), Transect

Ook voor het plangebied bij Crailo is een dubbelbestemming voor hoge archeologische verwachtingswaarden opgenomen, conform het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Laren.

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde archeologisch karterend booronderzoek zijn voor die delen waar niet uitgesloten kon worden dat er mogelijk archeologische waarden aanwezig kunnen zijn binnen het plangebied, twee verschillende dubbelbestemmingen opgenomen, namelijk 'Waarde - Archeologie Hoog' en 'Waarde - Hoog Stationsgebied'. Het verschil tussen de dubbelbestemmingen ligt in de onderzoekseis die geldt bij verstoringen van de bodem bij een diepte groter dan 30 cm respectievelijk 170cm.

4.9 Landschap encultuurhistorie

Door Tauw is een cultuurhistorische en landschappelijke verkenning opgesteld, zie Bijlage 12.

De realisatie van de HOV-baan 't Gooi en de Weg over Anna's Hoeve leiden niet toteffecten op beschermde dan wel erkende bouwhistorische of historisch geografische waarden.De HOV-verbinding is dus vanuit het aspect landschap en cultuurhistorie uitvoerbaar.

Wel laat de cultuurhistorische en landschappelijke verkenning zien dat erbinnen

deelgebied 5 en 6 historisch geografische elementen voorkomen die niet zijn aangegeven op de provinciale of gemeentelijke waardenkaarten, maar wel van waarde zijn.

Geadviseerd wordt om in het nog op te stellen Inrichtingsplan Anna's Hoeve:

- De herkenbaarheid / zichtbaarheid van de Laan naar Anna's Hoeve te vergroten door deze laanstructuur te herstellen.
- Bij de herinrichting van het ecoduct op het Park Anna's Hoeve uit te gaan van het oorspronkelijk ontwerp van Dudok en hier zoveel mogelijk op aan te sluiten.
- De cultuurhistorische elementen die herinneren aan het agrarisch gebruik van de gronden (walstructuren) een plek te geven in het inrichtingsplan en de zichtbaarheid en herkenbaarheid van deze structuren in het landschap te vergoten.

Los van het inrichtingsplan Anna's Hoeve biedt de herinrichting ten behoeve van het ecoduct ook kansen de cultuurhistorisch waardevolle landgoedstructuur van Monnikenbergte herstellen. Aanbevolen wordt om bij de landschappelijke inpassing van het ecoduct de landgoedstructuur als uitgangspunt mee te nemen. Het verlies aan bomen dient conform de compensatie-eisenindeBoswettewordengecompenseerd.Zieparagraaf4.10.

Specifiek voor de kap van bomen ter plaatse van de Oosterengweg biedt compensatie ter plaatse van de kruising met de Oude Amersfoortseweg kansen de historische beplantingstructuur te herstellen.

Tenslotte wordt aanbevolen om gedurende de uitvoering:

- de werkruimte ter plaatse van de nog zichtbare walstructuren langs de A27 (zandhegge en wildwal) zo beperkt mogelijk te houden;
- de werkruimte ter plaatse van de begroeide walstructuur (ten westen van de Anthony Fokkerweg) zoveel mogelijk te beperken.

Voor de mogelijke aantasting van het aardkundige monument 'Stuwwallengebieden 't Gooi' (tevens aangemerkt als aardkundig waardevol gebied), als gevolg van de aanleg van de nieuwe Weg over Anna's Hoeve, hetecoduct en de HOV-baan, dientontheffing aangevraagd te worden van de Provinciale Milieuverordening. Deze aanvraag is inmiddels invoorbereiding.

Hier ligt het grote maatschappelijke belang in de bundeling van infrastructuur langs de bestaande spoorlijn waardoor aantasting dieper het gebied in wordt voorkomen. Tevens is door de aanleg van de spoorlijn dat gebied al eerder vergraven. Bovendien behoeft er voor de HOV-baan en de Weg over Anna's Hoeve niet diep gegraven te worden (minder dan een meter), waardoor aantasting van aardkundige waarden niet aan de orde zal zijn. Alleen voor de fundering van de fly over en het ecoduct is dat plaatselijk wellicht wel aan de orde. Daarnaast biedt het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve mogelijk kansen voor de herkenbaarheid van de aardkundige waarden.

Al met al is de verwachting dat op basis hiervan de benodigde ontheffing verleend kan worden. Bij de ontheffing kunnen nog voorwaarden worden verbonden, bijvoorbeeldvoorzieningen die getroffen moeten worden in de aanlegfase (bijvoorbeeld het gebruik rijplaten en gebruik van gebiedseigen zand).

Om een juridische waarborg te hebben dat de ontheffing verleend moet zijn voor de aanvang van de werkzaamheden is een dubbelbestemming voor de aardkundige waarden in het PIP opgenomen.

Met aanleg van de tijdelijke overweg bij de Mussenstraat worden geen cultuurhistorische waarden aangetast. De tijdelijke overweg is zodoende inpasbaar wat betreft cultuurhistorie.

Conclusie
Er vindt geen aantasting plaats van beschermde landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Er is wel sprake van aantasting van enkele landschappelijke en cultuurhistorische waardevolle elementen. Door de bundeling van infrastructuur blijft de aantasting evenwel beperkt van omvang. Het grote maatschappelijke belang van de aanleg van de HOV-baan en de verlegde Weg over Anna's Hoeve weegt hierbij zwaarder dan de beperkte aantasting van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Anderzijds biedt het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve ook kansen voor landschappelijken cultuurhistorischherstel.

Er is mogelijk wel sprake van aantasting van het aardkundige monument'Stuwwallengebieden 't Gooi'. Het aanvragen van de benodigde ontheffing van de Provinciale Milieuverordening hiervoor is inmiddels in gang gezet. Er zijn goede redenen om aan te nemen dat deze ontheffing verleend kan worden. Aan de ontheffing kunnen bovendien voorschriften worden verbonden, in hetbelang van de bescherming of instandhouding van het aardkundig monument. De ontheffing dient verleend te zijn
voorafgaandaandefeitelijkestartvandewerkzaamheden.

4.10 Bomen

Ten behoeve van het project HOV in 't Gooi is een bomeninventarisatie uitgewerkt, zie Bijlage 13.

Deze inventarisatie heeft betrekking op de bomen in het plangebied, en betreft zowel de bomen buiten de bebouwde kom Boswet (de 'bosbomen') als de bomen binnen de bebouwde kom Boswet (de 'stadsbomen'). De te kappen bomen vallen deels onder de Boswet / Wet natuurbescherming en deels onder de APV van de gemeenten Hilversum en Laren.

In vervolg op het bomeninventarisatierapport is een Compensatieplan bomen en natuuropgesteld (zie Bijlage 16).

Bosbomen
In totaal bedraagt het te kappen bosareaal 14 ha. Hiervan moet 5 ha worden gekapt ten behoeve van het ecoduct en max. 4 ha op de overige gronden met de bestemming Natuur. In totaal 5 ha moet worden gekapt ten behoeve van de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve. Op het ecoduct wordt ca. 30% van het te kappen bosareaal herplant (in totaal 1,5 ha). Dit gebeurt om natuurtechnische redenen, aangezien meer aanplant mogelijk leidt tot een verminderde functionaliteit van de natuurverbinding. Herplant kan tevens plaatsvinden op de gronden van de huidige Weg over Anna´s Hoeve, die wordt omgevormd tot onverhard voetpad. Het bosareaal dat moet worden gekapt in verband met de aanleg van de busbaan en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve wordt 100% herplant.

In het compensatieplan wordt geconcludeerd dat max. 6,1 ha bosareaal kan worden

herplant binnen het projectgebied. Ca. 4,4 ha bos moet worden gecompenseerd buiten het projectgebied. Op dit moment wordt gezocht naar een geschikte herplantlocatie in de nabijheid van het plangebied. Indien dit onverhoopt niets oplevert, dan kan worden uitgeweken naar een of meer andere locaties in de provincie Noord-Holland, bijvoorbeeld Park21 in de gemeente Haarlemmermeer.

Behalve bosareaal moeten buiten de bebouwde kom Boswet ook 45 zgn. structuurbomen(bomen die in een laan of een rij staan) worden gekapt. Herplant van deze bomen kan plaatsvinden in de te herstellen laanstucturen van het gebied Monnikenberg of Anna's Hoeve.

Stadsbomen
Binnen de bebouwde kom Boswet zijn er alleen vergunningplichtige bomen op het grondgebied van de gemeente Hilversum. Op grond van de bomeninventarisatie van Grontmij is er sprake van 111 vergunningplichtige individuele bomen. Daarnaast is er sprake van ca. 600 bomenin bosvakken. BureauRuimtewerk heeftdeze bomengeïnventariseerd en komt op 473 vergunningplichtige bomen in de bosvakken (in totaal 1,2 ha).

Op dit moment is nog niet aan te geven hoeveel bomen er in het project herplant kunnen worden. Daarvoor is de uitwerking nog onvoldoende gedetailleerd. In overleg met de gemeente zal worden bepaald op welke wijze de bomenkap binnen de bebouwde kom Boswet financieel zal worden gecompenseerd, waarna het compensatiebedrag kan worden aangewend voor de herplant van bomen en overige groenaanleg in het projectgebied dan wel in de directe omgevingdaarvan.

4.11 Externeveiligheid

Externe veiligheid kan vanuit twee invalshoeken relevant zijn:
- Bij de aanleg, verplaatsing of toename van het transport of de opslag van gevaarlijke stoffen (derisicobron).
- Bij de vaststelling van een inpassingsplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object wordt toegelaten binnenhetinvloedsgebiedvaneenrisicobron(deri sico-ontvanger).

Een busbaan brengt geen vervoer van gevaarlijke stoffen met zich mee en is daarom vanuit het eerste aspect niet relevant. Tevens worden er als gevolg van de busbaan geen (beperkt) kwetsbare objecten gebouwd of verplaatst wat gevolg heeft voor de hoogte van het groepsrisico van een nabij gelegenrisicobron.

Op basis van het bovenstaande is voor de aanleg van de busbaan op basis van de formele toetsing aan wet-regelgeving geen nader onderzoek noodzakelijk voor het aspect externe veiligheid.

Het HOV-traject betreft een bus die met een bepaalde frequentie een grote groep mensen over een vast traject vervoert. Daarom is het uit oogpunt van zorgvuldigheid wel van belang om aan het aspect veiligheid van de busbaan aandacht te besteden. Daarbij kan gedacht worden aan mogelijkheden voor hulpverlening. Met name de mogelijkheid tothulpverlening naast het spoor waar een geluidscherm wordt geplaatst is van belang. Dit betreft vooral aspecten die met het ontwerp van de busbaan te maken hebben (zoals

doorgangen in een geluidscherm) en meestal niet planologisch relevantzijn. Aandachtspunten hierbij zijn (zie de onderstaande uitsnedes van de Risicokaart):
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de A27.
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort.
- De gasleiding, die ter hoogte van de Weg over Anna's Hoeve onder de busbaan doorloopt.

Geadviseerd wordt om op korte termijn overleg te plegen met de veiligheidsregio, zodat hiermee in het ontwerp rekening kan worden gehouden. Op voorhand wordt hierover het volgende opgemerkt:

De rijksweg A27 loopt langs het plangebied. Over de A27 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. In bijlage 5 van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs) is de veiligheidszone genoemd voor het relevante wegvak van de A27 (demaximale PR 10-6/jr. contour die is toegestaan) en deze bedraagt 0 meter. Het plaatsgebonden risico legt daarmee geen beperkingen op aan de ontwikkeling. Enkel binnen het invloedsgebied van brandbare gassen (325 meter) dragen ontwikkelingen bij aan een verhoging van het groepsrisico conform de cRvgs. Het plangebied ligt voor een klein deel binnen ditinvloedsgebied.

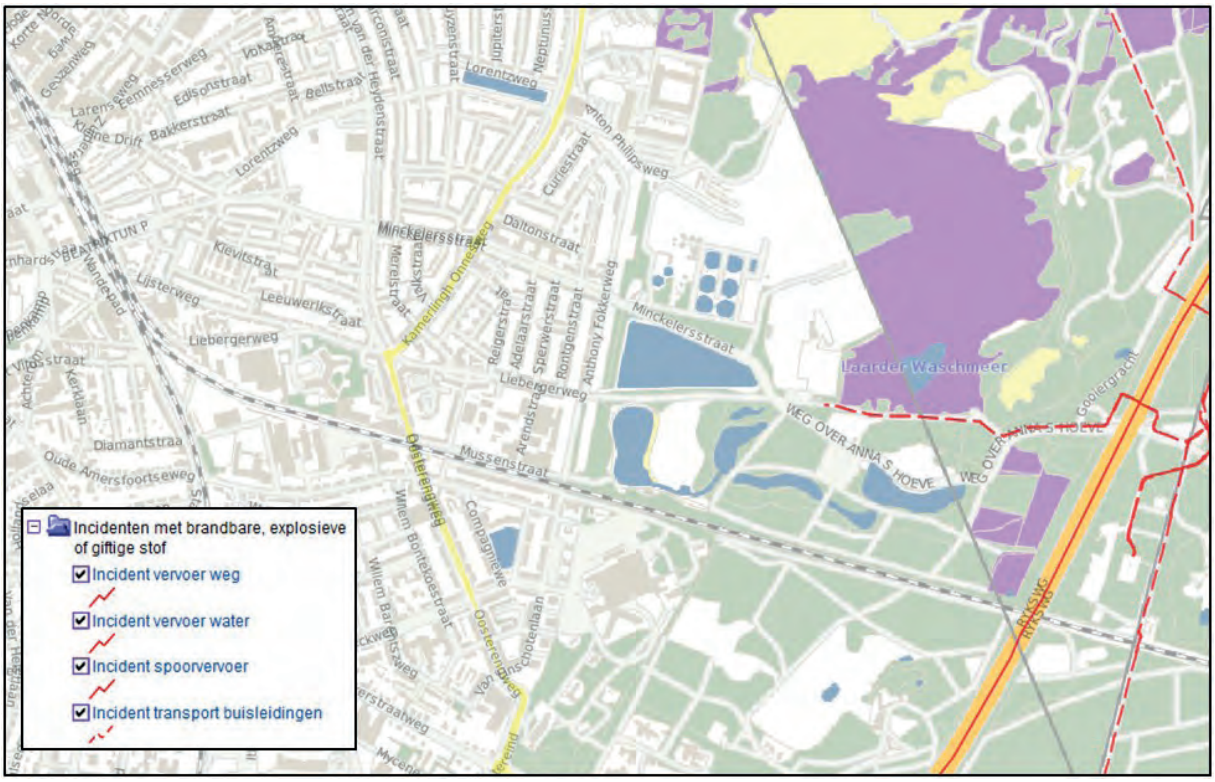
De aanlegvan eenbusbaan is geen kwetsbaar object.Bovendien vinden geen veranderingen met gevolg voor de bevolkingsdichtheid plaats ten opzichte van de huidige situatie. Gelet op de omgeving van de A27 ter hoogte van het plangebied, die relatief dunbevolktis, zal bovendien geen sprake zijn van eenoverschrijding van de oriëntatiewaarde.

De spoorlijn Amsterdam-Amersfoort loopt aan de noordzijde door het plangebied, gelegen binnen de gemeenten Hilversum en Laren. Over deze spoorlijn vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats conform de

'beleidsvrije marktprognose vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor' (PoRail, 2007). De spoorlijn heeft een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter. Binnen deze zone zijn geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan zoals bedoeld in het besluit externe veiligheid inrichtingen (bevi). Een busbaan betreftgeen kwetsbaar object en vormt hierdoor geenbelemmering.

De gasleiding inclusief de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding wordt in voorliggend inpassingsplan beschermd middels een dubbelbestemming, conform het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) met bijbehorend 'Handboek buisleidingen in bestemmingsplannen'.

Rond Brandsma metaalveredeling (Mussenstraat 55 in Hilversum) is geen risicocontour meer aanwezig. Bij dit bedrijf zijn vergaande maatregelen genomen om risicos te vermijden. Hierdoor is er geen risicocontour en ook geen effectafstand meer. Het risico werd veroorzaakt doordat baden met CN en baden met zuur bij gelijktijdig bezwijken de vorming van HCN kon veroorzaken. Dit is ondervangen door de baden te voorzien van stalen binnenbakken enisolatie.



Uitsnede professionele Risicokaart, Interprovinciaal Overleg

Conclusie
Op het gebied van externe veiligheid zijn geen knelpunten geconstateerd. Voor de aanleg van de busbaan is op basis van de formele toetsing aan de wet- en regelgeving geen nader onderzoek noodzakelijk voor het aspect externe veiligheid.

4.12 Vormvrije m.e.r.beoordeling

Hoewel er geen m.er.(beoordelings)plicht bestaat voor de HOV-verbinding 't Gooi heeft de provincie uit oogpunt van zorgvuldigheid toch een m.e.r.-beoordeling laten opstellen, zie Bijlage 14). Met de uitkomsten wil het provinciaal bestuur zich er van vergewissen dat er geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu zullen optreden.

Alhoewel het PIP alleen betrekking heeft op de delen in Hilversum en Laren, is in de vormvrije m.e.r.-beoordeling het volledige project in beschouwing genomen. Dit om vast te kunnen stellen of door de totaaleffecten een mogelijke m.e.r. plicht aan de orde is. In Huizen en Blaricum is voor deze vormvrije m.e.r.-

beoordeling uitgegaan van de 'worst-case' situatie. Dit is de situatie met eenvrijliggende busbaan over de Huizermaatweg, Bovenmaatweg en Stichtseweg. In een later stadium wordt bepaald of deze variant wordt uitgewerkt of dat de bussen via de route over Het Merk of via 't Meent richting snelwegrijden.

Met de vormvrije m.e.r.-beoordeling is getoetst of er als gevolg van de realisatie van de HOV-verbinding HOV 't Gooi belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn. Bij deze beoordeling is gekeken naar:

- De kenmerken van het project.
- De plaats van het project.
- De kenmerken van het potentiële effect.

Bij de vormvrije m.e.r.-beoordeling is gebruik gemaakt van de onderzoeksrapporten zoals deze zijn opgesteld voor de omgevingsaspecten van onderhavig inpassingsplan en waarvan de conclusies zijn opgenomen in voorgaande paragrafen. Deze zijn ook van toepassing op de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hieronder worden de voornaamste conclusies op grond van deze beoordeling weergegeven.

Verkeer en verkeersgerelateerde hinder
De realisatie van de HOV-verbinding heeft als voornaamste effect een verkeersaantrekkende werking met de hieraan gekoppelde verkeersgerelateerde hinder(geluid en luchtkwaliteit). Uit hetuitgevoerde onderzoek blijkt dat er geen grote knelpunten door deze ontwikkeling gaan ontstaan.

Bovendien bieden de sectorale wetten voor geluid en luchtkwaliteit voldoende waarborgen om eventuele nadelige gevolgen voor het milieu tijdens de realisatie- en gebruiksfase te voorkomen.

Aantasting waarden in het plangebied
Uit onderzoek blijkt dat het gebied ter plaatse van het beoogde tracé specifieke waarden heeft voor de aspecten ecologie, archeologie, landschap en cultuurhistorie. Deze effecten zijn door hetstellen van randvoorwaarden in hetPIP en in hetkader van de vergunningverlening te voorkomen of te beperken. Hierbij wordt aangesloten bij de eisen en protocollen die hieraan vanuit de sectorale wet- en regelgevingen gesteld zijn.

Het natuuronderzoek heeft aangetoond dat er geen Passende Beoordeling opgesteld hoeft te worden aangezien significant negatieve effecten voor een Natura 2000-gebied of Beschermde Natuurmonument zijn uit tesluiten.

Conclusievormvrije m.e.r.-beoordeling
Hoewel er geen m.er.(beoordelings)plicht bestaat voor de HOV-verbinding 't Gooi blijkt uit de opgestelde m.e.r.-beoordeling dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen te zijn verwachten, gelet op de kenmerken, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële milieueffecten.

4.13 Conclusie

In de vorige paragraaf is reeds aangegeven dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor hetmilieu zijn te verwachten.Het inpassingsplan voldoetaan relevantewet- en regelgeving.

- Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat ook na het treffen van de technisch, vervoerskundig, landschappelijke en stedenbouwkundig uitvoerbare doelmatige geluidreducerende maatregelen nog eenaantal woningen resteert waarde voorkeursgrenswaarde uit de weg geluidhinder worden overschreden. De provincie en de gemeente Hilversum achten een dergelijke overschrijding aanvaardbaar. Voor deze woningen wordt door het bevoegd gezag een hogere waarde toegekend. Voor de benodigde ontheffing bij de woning Oosterengweg 65 is de provincie Noord-Holland het
- bevoegde gezag. Voor de overige woningen is dat de gemeente Hilversum. Gelijktijdig met de ontwerpprocedure voor dit inpassingsplan wordt de hogere waarde procedure doorlopen. De hogere waarden zullen tegelijk met de vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten en de gemeente Hilversum worden vastgesteld. Uit het onderzoek op het gebied van luchtkwaliteit blijkt dat de bijdrage aan vervuilende stoffen op basis van de aanlegvan de HOV-baan als 'niet-in betekenende-mate' (NIBM) beschouwd mogen worden. Daarmee voldoet de HOV-baan aan de Wet luchtkwaliteit. Door hetrealiseren van de onderdoorgang in de Oosterengweg is sprake van een geringe verslechtering van de luchtkwaliteit bij de onderdoorgang-monden. Echter de normen van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden.

- In alle deelprojecten komen in meer of mindere mate beschermde soorten voor. Voor alle voorkomende beschermde soorten bestaan er in de praktijk ruime mogelijkheden om effecten te voorkomen of te minimaliseren door een passende inrichting en uitvoeringstijdstip. Dit is uitgewerkt in eenmitigatieplan. Gelet op de ruime mogelijkheden om effecten te voorkomen op de soorten die aanwezig zijn, is de conclusie dat de Flora- en faunawet geen belemmering is voor de uitvoering van het PIP. Het is zeer reëel dat op basis van het reeds opgestelde mitigatieplan en de voorgestelde aanvullende maatregelen de benodigde ontheffingen worden verleend.
- Negatieve effecten in beschermde gebieden kunnen op grond van de Natuurbeschermingswet worden uitgesloten.
- Voor de NNN is er sprake van een bruto oppervlakteverlies van 5,59 ha. Deze wordt gecompenseerd door de verleging van de weg over Anna's Hoeve en circa 3 ha bij Crailo. Er is echter ook sprake van kwalitatieve effecten, zoals aanleg van het ecoduct en de verlegging van de weg over Anna's Hoeve. Tevens levert het plangebied bij Crailo bij aan de NNN rond de natuurbrug bij Crailo en aan het verbeteren van de GroeneSchakel.
- Voor het aspect water zijn er voor de deelprojecten 5, 6 en 7 (deel in Hilversum/Laren) zijn er geen knelpunten.
- Het uitgevoerde bodemonderzoek geeft aan dat er welliswaar sprake is van verdachte locaties en noodzakelijke saneringen, maar deze zijn van dien aard dat de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan mogelijk is vanuit het onderdeel bodem. In het kadervandevergunningverleningkannaderonderzoekopditpuntplaatsvinden.
- Op basis van hetverkennend booronderzoekzijn nog gebieden met eenhoge verwachtingswaarde voor archeologische waarden aangegeven. Vooor die delen waar op voorhand niet uitgesloten kan worden dat er mogelijk archeologische waarden aanwezig kunnen zijn binnen het plangebied, zijn in het PIP twee verschillendedubbelbestemmingenopgenomen.
- Met betrekking tot landschap en cultuurhistorie vindt geen aantasting plaats van beschermde waarden. Ontheffing van de Provinciale Milieuverordening is aangevraagd voor de aantasting van het aardkundige monument 'Stuwallengebieden 't Gooi', als gevolg van de aanleg van de verlegde Weg over Anna's Hoeve, het ecoduct en de HOV-baan. De verwachting is dat deze ontheffing verleend kan worden.
- Wel is overmijdelijk dat de aanleg van de verlegde Weg over Anna's Hoeve, het ecoduct en de HOV-baan leiden tot enige aantasting van waardevolle landschappelijkeen cultuurhistorische structuren in Anna's Hoeve en directe omgeving. Door de bundeling van de nieuwe ontwikkelingen aan de randen van Anna's Hoeve wordt de aantasting zo beperkt mogelijkgehouden.
- Tenslotte zijn op het gebied van externe veiligheid geen knelpunten geconstateerd. Voor de aanleg van de busbaan is op basis van de formele toetsing aan de wet- en regelgeving geen nader onderzoek noodzakelijk voor het aspect externe veiligheid.

Gelet op hetbovenstaande zijn er geen (milieu)aspecten die de aanlegvan de HOV-verbinding in de weg staan. Het inpassingsplan is derhalve in dat opzicht uitvoerbaar.

HOOFDSTUK 5 JURIDISCHE PLANOPZET

5.1 Inleiding

Vaste onderdelen van een inpassingsplan zijn de regels (voorschriften) voor het gebied, een verbeelding (plankaart) waarop de bestemmingen zijn aangegeven en een toelichting (hoofdstukken 1 t/m 6) die bestaat uit eenplanbeschrijving met de relevante onderzoeksresultaten. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het inpassingsplan. Het inplassingsplan is opgezet volgens de verplichte landelijke Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012). Het inpassingsplan is een plan als bedoeld in artikel 3.26 Wet ruimtelijkeordening.

5.2 Verbeelding

De verbeelding (plankaart) maakt onderdeel uit van het PIP. Bij de opzet van de verbeelding is de SVBP2012 als uitgangspunt gehanteerd. In de SVBP2012 zijn onder andere bestemmingscategorieënvastgelegdenzijnuniformekleurenenaanduidingenbeschreven.

De gronden behorend tot onderhavig inpassingsplan zijn op de verbeelding begrensd doorde plangrens. De bestemmingen en aanduidingen op de verbeelding zijn in de planregels beschreven.

5.3 Planregels

Planregels zijn nodig om het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de bebouwing binnen het plangebied te regelen. De planregels zijn onder te verdelen in:

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels.
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels.
- Hoofdstuk 3: Algemene regels.
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1 bevat de begripsomschrijvingen (artikel 1) en de bepaling omtrent de wijze van meten (artikel 2). Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingsregels voor alle bestemmingen. Deze artikelen kennen een standaardopbouw. Per planregel zijn de doeleinden en de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. Per onderdeel volgt een nadere omschrijvingenonderbouwing. Hoofdstuk3bevatdealgemeneregels.Dithoofdstukbevat een aantal algemene regels die gelden voor het hele plangebied. Het betreft onder anderede anti-dubbeltelbepaling, algemene aanduidings-, afwijkings- en wijzigingsregels en algemenegebruiksregels. Hoofdstuk 4 bevat de overgangs- en slotregelvan het inpassingsplan.

Hierna worden de hoofdstukken 1 t/m 4 nader toegelicht.

5.3.1 ToelichtingopHoofdstuk1'Inleidenderegels'

De inleidende regels zijn van algemene aard en betreffen de 'begrippen en de 'wijze van meten'.

Artikel 1 Begrippen

Het opnemen van begripsbepalingen is beperkt tot die begrippen, waarbij sprake is van een (mogelijke) afwijkende betekenis in het algemeen spraakgebruik en/of technischebegrippen, waarbij een vereenvoudigde omschrijving de leesbaarheid bevordert. Begrippen die zijn voorgeschreven in de SVBP2012 zijn conform overgenomen.

Artikel 2 Wijze van meten
Ter toelichting op de in de regels aangegeven bouwhoogten is aangegeven waar en hoe deze worden gemeten. Voor gebruikmaking van het overgangsrecht is de wijze van metenten behoeve van de inhoud van een bouwwerkopgenomen.

5.3.2 ToelichtingopHoofdstuk2'Bestemmingsregels'

Dit hoofdstuk omvat de op de afzonderlijke bestemming gerichte bestemmingsregels en omvat de volgende artikelen:

Artikel 3 Natuur
Ter plaatse van het te realiseren ecoduct in Anna's Hoeve en de aan te passen taluds langs de A27 is de bestemming Natuur opgenomen, conform de geldende bestemmingsplannen.

Tevens is een strook van circa 20 m breed ten noorden van de verlegde Weg over Anna's Hoeve en ten zuiden van de spoorlijn ter hoogte van het natuurgebied Monnikenberg bestemd als Natuur. Hier kunnen grondwallen, schermen of combinaties daarvan worden gerealiseerd, zodat de visuele en landschappelijke gevolgen van de busbaan en deverlegde Weg over Anna's Hoeve worden verminderd. Dit overeenkomstig de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Over de financiering van deze afschermende voorzieningen dienen nog nadereafspraken te worden gemaakt met betrokkenpartijen.

De bestaande Weg over Anna's Hoeve heeft eveneens de bestemming Natuur gekregen. Immers door het verleggen van de weg kan de bestaande weg worden heringericht als Natuur overeenkomstig de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. De weg blijft wel een functie vervullen als voetpad.

De gronden ten oosten van de scoutinglocatie op Anna's Hoeve en een deel van het voormalig defensieterrein Crailo zijn tevens bestemd als Natuur, aangezien deze gebieden onderdeel vormen van de NNN (voorheen EHS) compensatie zoals opgenomen in paragraaf 4.5.

Artikel 4 Verkeer
De verlegde Weg over Anna's Hoeve heeft vanzelfsprekend de bestemming Verkeergekregen. Om te voldoen aan artikel 3.3.1, lid 1b van het Besluit ruimtelijke ordening is in de bestemmingsomschrijving vastgelegd dat de weg niet meer dan 1x 2 rijstroken mag bedragen.

In de bestemmingsomschrijving is opgenomen dat ook faunatunnels onderde weg gerealiseerd kunnen worden overeenkomstig de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve.

Ook een gedeelte van de Oosterengweg en de Van Linschotenlaan zijn bestemd als Verkeer. Hierbij is het plangebied beperkt tot die gedeelten waar de (mogelijke) aanleg van de onderdoorgangen tot fysieke aanpassingen van de wegen zal leiden. De onderdoorgangen zijn door middel van de aanduidingen 'onderdoorgang' specifiek geregeld. Voor de mogelijke realisatie van een onderdoorgang bij de Van Linschotenlaan is ook de aanduiding 'langzaam verkeer' opgenomen, om te garanderen dat hier uitsluitend een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers gerealiseerd kanworden.

De nieuwe weg voorzien over het IFF terrein voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Venetapark aan de Oosterengweg is eveneens als Verkeer bestemd.

Tot slot is er een voorwaardelijke verplichting opgenomen die er voor zorgt dat de benodigde geluidsbeperkende voorzieningen met de vereiste akoestische werking, zoals deze zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek, overeenkomstig de Wet geluidhinderworden uitgevoerd.

Artikel 5 Verkeer - Openbaar vervoer
Het tracé met vrijliggende HOV-baan, inclusief bijbehorende bermen, haltes, fietsenstallingen, parkeerplaatsen en straatmeubilair is opgenomen binnen de bestemming Verkeer - Openbaar Vervoer.

Waar de busbaan middels een fly-over over het bestaande spoor gaat, is de aanduiding 'overige zone - onderdoorgang railverkeer' opgenomen. Hier wordt naast het toestaan van de fly-over, ook de mogelijkheden binnen de bestemming Verkeer - Railverkeer van toepassing verklaard te aanzien van het bestaande spoor.

In 5.3 is een specifieke gebruiksregel opgenomen met betrekking tot geluidwerende voorzieningen. Dit heeft te maken met de doorsnijding van de oostelijke oprit van de busbaan op de A27. Hier wordt hetbestaande geluidsscherm doorsneden. Er zijn gesprekken gaande over de wijze waarop deze doorsnijding akoestisch aangepast moet worden. Omdat daarover op dit moment nog geen helderheid bestaat, is in het inpassingsplan vastgelegd dat deze oostelijke oprit pas in gebruik genomen mag worden, indien is voorzien in een voldoende akoestische bescherming.

Tevens is hier een voorwaardelijke verplichting opgenomen die er voor zorgt dat de benodigde geluidsbeperkende voorzieningen met de vereiste akoestische werking, zoals deze zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek, overeenkomstig de Wet geluidhinderworden uitgevoerd.

Artikel 6 Verkeer - Railverkeer
Ter plaatse van de kuising met het ecoduct is de spoorlijn binnen deze bestemming opgenomen.

Artikel 7 Leiding - Gas
De bestaande gasleiding is door middel van deze dubbelbestemming planologisch geregeld.

Artikel 8 Waarde - Aardkundige waarden
De gronden in de omgeving van Anna's Hoeve zijn door de provincie aangewezen als aardkundig monument. Om die reden is de bestemming Waarde - Aardkundige waarden daaraan toegekend. Dit tevens overeenkomstig artikel 8 van de Ruimtelijke Verordening.

Voor de werkzaamheden ten behoeve van de busbaan en de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve is/wordt een ontheffing van de Provinciale Milieuverordening aangevraagd. Daarom is in de regeling opgenomen dat er geen vergunningen benodigd zijn voor werkzaamheden binnen het aardkundig monument indien de betreffende ontheffing is verkregen.

Artikel9 Waarde- Archeologie Hoog en Artikel10 Waarde- Archeologie Hoog Stationsgebied
Ter borging van de mogelijk aanwezige archeologische waarden in de bodem zijn in voorliggend inpassingsplan conformhetuitgevoerde archeologische onderzoek twee dubbelbestemmingen opgenomen. Hiermee wordt geregeld dat archeologisch (vervolg)onderzoek dient plaats te vinden bij werkzaamheden in de grond van dieper dan 0,3 m en bij een oppervlakte groter dan 100 m2 bij de gebieden gelegen ter plaatse van de archeologische hoge verwachtingswaarde en 500 m2 voor gebieden met een middelhoge verwachtingswaarde.

Artikel 11 Waarde - Ecologie
Ter plaatse van hetgeplande ecoduct is de dubbelbestemmingWaarde - Ecologie opgenomen. Deze bestemming is opgenomen om specifiek te regelen dat ter plaatse ecoducten kunnen worden gerealiseerd.

5.3.3 ToelichtingopHoofdstuk3'Algemeneregels'

Dealgemeneregelszijnaanvullingenopdegenoemdebestemmingenenhebbenbetrekking op:

Artikel 12 Anti-dubbeltelregel
Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat bij opeenvolgende bouwaanvragen waarbij een bepaald oppervlakte aan grond als voorwaarde is geformuleerd, dezelfde grond opnieuw bij de afweging omtrent vergunningverlening wordt betrokken. De anti-dubbeltelbepaling is conform het Bro overgenomen in het inpassingsplan.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels
Binnen dit artikel zijn diverse aanduidingsregels opgenomen.

Lid 13.1 Milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied regelt de bescherming van een grondwaterbeschermingsgebied ter plaatse van het plangebied in Crailo.

Lid 13.4 Overige zone - onderdoorgang A27 en 13.5 Overige zone - onderdoorgang railverkeer regelen dat in aanvulling op de geldende bestemmingen ook een onderdoorgang

voor respectievelijk de A27 en de spoorlijn zijn toegestaan. Deze wijze van regelen voorkomt dat de bestaande spoorlijn en de bestaande snelweg opnieuw zouden moeten worden opgenomen in dit inpassingsplan.

De overige aanduidingsregels zijn opgenomen om tijdelijke werkterreinen, tijdelijke bouwwegen en een tijdelijke spoorwegovergang nabij de Mussenstraat te regelen. Omdat het hierbij gaat om tijdelijke functies is ervoor gekozen om een gebiedsaanduiding over het geldende bestemmingsplan heen te leggen. Zodra de tijdelijke functie is beeindigd, is deze regeling niet meer van toepassing en blijft daarna het geldende bestemmingsplan weer gewoon in stand.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels
Binnen dit artikel zijn enkele algemene afwijkingsregels onder voorwaarden opgenomen, zoals het afwijken van bouwhoogten en oppervlaktes met 10%, geringe afwijkingen, overschrijden van grenzen en het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Tevens is een afwijkingsregeling opgenomen om bij de Van Linschotenlaan eventueel een loopbrug over de busbaan en de spoorlijn te kunnen realiseren, indien een onderdoorgang voor het langzaam verkeer niet haalbaar blijkt.

5.3.4 ToelichtingopHoofdstuk4'Overgangsrechtenslotregels'

De overgangs- en slotregels zijn aanvulling op de genoemde bestemmingen en hebben betrekking op:

Artikel 15 Overgangsrecht
In het inpassingsplan is het overgangsrecht conform de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 Bro opgenomen.

Artikel 16 Slotregel
In de slotregelis aangegeven dat hetinpassingsplan wordt aangehaaldals het inpassingsplan 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi'.

HOOFDSTUK 6 UITVOERBAARHEID

6.1 Economischeuitvoerbaarheid

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 van de Wro dient in het kader van een inpassingsplan onder andere inzicht te worden verschaft in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In dit verband dient tevens onderzocht te zijn of op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro de verplichting bestaat om een exploitatieplan op te stellen. Daarbij is in de eerste plaats van belang welk type bouwplan wordt gerealiseerd. Indien het een bouwplan betreft dat behoort tot een categorie die is genoemd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro), bestaat in beginsel de plicht een exploitatieplan op te stellen. Deze verplichting vervalt indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Bij besluit tot vaststelling van het inpassingsplan dient dan wel beslist te worden geen exploitatieplan vast te stellen.

6.1.1 Exploitatieplan

De plannen voor de nieuwe verbinding hebben uitsluitend betrekking op infrastructurele werken, kunstwerken, inclusief landschappelijke inrichting. De daarmee samenhangende bouwwerken vallen niet onder de categorie bouwplannen die is genoemd in artikel 6.2.1 Bro. Een exploitatieplan is derhalve nietnoodzakelijk.

6.1.2 Financiëleuitvoerbaarheid

Provinciale Staten hebben op 3 februari 2014 beslotenin te stemmen met de bestuursovereenkomst en het geld beschikbaar te stellen voor de verdere voorbereiding en uitvoering van het project HOV in ‘t Gooi. Voor het project is een bedrag van in totaal € 118,25 miljoen gereserveerd. Dit bedrag bestaat uit provinciale-, gemeentelijke- en rijksmidddelen en is opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst met de gemeenten. Met het tekenen van deze overeenkomst is dit bedrag voor het project HOV in ‘t Gooi beschikbaar gesteld. Hierin is ook rekening gehouden met eventuele planschades. Tevens dienen op basis van artikel 6.1.2 van de Samenwerkingsovereenkomst HOV in ‘t Gooi bij een ontstaan tekort versoberingsmaatregelen binnen het betreffende deelproject gezochtte worden. Daarnaast zijn risicoreserveringen per deelproject en algemeenaangebracht.

Met het projectbudget zijn binnen de provincie voldoende middelen aanwezig om een eventueel overblijvend tekort op te vangen.

6.1.3 Vergunningen

Na vaststelling van onderhavig inpassingsplan zijn nog diverse vergunningen/ontheffingen benodigd voor de uitvoering van het project. Hierbij moet gedacht worden aan (niet limitatief): omgevingsvergunning (voor diverse activiteiten, waaronder bouw, aanleg, kap), watervergunning, ontheffing Flora- en faunawet, ontheffing Provinciale milieuverordening,vergunningSpoorwegwetenverkeersbesluit.

De vergunningen en ontheffingen worden niet gecoördineerd voorbereid.

6.2 Maatschappelijkeuitvoerbaarheid

Het bestuur van de provincie Noord-Holland streeft naar draagvlak bij omwonenden en maatschappelijke organisaties voor de uitvoering van dit inpassingsplan. Daarom hecht het bestuur veel belang aan de dialoog over dit inpassingssplan. Deze paragraaf over de ‘maatschappelijke uitvoerbaarheid’ staan de juridisch verplichtestappen vermeld. Paragraaf 1.4 gaat onder andere nader in op de maatschappelijke dialoog (consultatietrajecten) die in het kader van de voorbereiding van het inpassingsplan heeftplaats gevonden.

6.2.1 Horen van deraden

Op basis van art 3.26 lid 1 Wro dient de provincie bij het opstellen van een inpassingsplan de betrokken gemeenteraden te horen. Die radenworden gehoord waarvan het grondgebied rechtstreeks is betrokken bij het inpassingsplan, in dit geval de raden van Huizen, Blaricum, Eemnes, Laren en Hilversum. Op 29 juli 2014 zijn de betreffende gemeenteraden middels een brief op de hoogte gesteld. Hiermee is formeel voldaan aan het horen van de raden, conform art. 3.26 lid 1Wro.

6.2.2 Vooroverleg

Gedurende het proces zijn de daarvoor in aanmerking komende overlegpartners benaderd over de planvorming. Artikel 3.1.1. Bro verplicht tot het voeren van overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het gedingzijn.

Het concept ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) ‘Hoogwaardig Openbaar Vervoer in hetGooi’ is verstuurd naar de gebruikelijke overleginstanties. De ontvangen vooroverlegreacties zijn samengevat en van reactie voorzien in de Commentaarnota vooroverleg, zoals opgenomen in Bijlage 15. Hierin zijn ook de aanpassingen ten aanzien van het concept ontwerp inpassingsplan opgenomen in de laatste kolom van de tabel. In grote lijnen gaat het om de volgendeaanpassingen:

- verwerking aanvullende en nieuwe onderzoeken t.a.v. de omgevingsaspecten; verwerking variant 2: verlegd tracé weg over Anna’s Hoeve;
- grondwallen langs spoorlijn planologisch mogelijk maken;
- enkele detailopmerkingen in de regels.

6.2.3 Zienswijzen

Het ontwerpinpassingsplan heeft van 11 december 2015 t/m 21 januari 2016 ter inzage gelegen. De ontvangen zienswijzen zijn samengevat en van reactie voorzien in een separate bijlage. Waar nodig is het inpassingsplan op deze zienswijzen aangepast.

HAARLEM, OKTOBER 2016

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Mobiliteit

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
Provincie Noord-Holland, MediaProductie

Haarlem, oktober 2016

LEGENDA

Plangebied

Bestemmingen

- N — Natuur
- V — Verkeer
- V-OV — Verkeer - Openbaar vervoer
- V-RV — Verkeer - Railverkeer

Dubbelbestemmingen

- L-G — Leiding - Gas
- WR-AW — Waarde - Aardkundige waarden
- WR-AH — Waarde - Archeologie hoog
- WR-AHS — Waarde - Archeologie hoog stationsgebied
- WR-E — Waarde - Ecologie

Gebiedsaanduidingen

- milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied
- overige zone - onderdoorgang A27
- overige zone - onderdoorgang railverkeer
- overige zone - tijdelijk werkterrein
- overige zone - tijdelijke ontsluiting
- overige zone - tijdelijke overweg

Functieaanduidingen

- (br) — brug
- (lav) — langzaam verkeer
- (t) — tuin
- (vb) — verblijfsgebied
- (v) — verkeer

Bouwaanduidingen

- [ond] — onderdoorgang

Verklaring

- gegevens GBKN

Provincie Noord-Holland

Provinciaal Inpassingsplan Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi

Verbeelding

datum:	22-08-2016
schaal:	1 : 5000 (A1)
status:	vastgesteld
projectnr.:	800.37.00.00.00
gezien:	HV

NL.IMRO.9927.IPHOVGOOI201402-VG01

BügelHajema
Plek voor ideeën

BügelHajema Adviseurs bv, Bureau voor Ruimtelijke Ordening en Milieu BNSP
Postbus 274, 9400 AG Assen t 0592 316 206 e assen@bugelhajema.nl
w www.bugelhajema.nl

Provincie Noord-Holland

HOV in ‘t Gooi, deel Hilversum - Laren

Vervoerwaarde en exploitatie

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs mobiliteit

Goudappel Coffeng

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Provincie Noord-Holland

HOV in ’t Gooi, deel Hilversum - Laren

Vervoerwaarde en exploitatie

Datum 17 juni 2016
Kenmerk NH1093/Ppe/0586.01
Eerste versie

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Provincie Noord-Holland
Titel rapport	HOV in 't Gooi, deel Hilversum - Laren Vervoerwaarde en exploitatie
Kenmerk	NH1093/Ppe/0586.01
Datum publicatie	17 juni 2016
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren G.A.M. Pieters en A. van Dijk
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren A.J. van der Horst en E. Pippel
Projectomschrijving	De provincie Noord-Holland werkt aan de realisatie van een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding (HOV) tussen Huizen en Hilversum. In 2012 zijn de effecten van de voorkeursvariant van het HOV-project opgenomen in het rapport 'Voorkeursvariant HOV het Gooi – vervoerwaarde en exploitatie'. Recentelijk is besloten om de realisatie van het project te faseren. In eerste instantie wordt het trajectdeel Hilversum - Laren verder uitgewerkt. Ten behoeve van het opstellen van een Provinciaal InpassingPlan voor dit traject-deel is behoefte aan een herziening van het genoemde rapport uit 2012. In voorliggend rapport wordt de project-variant voor het trajectdeel Hilversum - Laren beschreven.
Trefwoorden	HOV, openbaar vervoer, vervoerwaarde, exploitatie, Gooi

Inhoud Pagina

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Inhoud en leeswijzer	1
1.2	Eerder verschenen rapporten	2
1.3	Leeswijzer	3
2	**Uitgangssituatie (2010)**	**4**
2.1	Netwerk en reispatronen	4
2.2	Aantal reizigers uitgangssituatie	7
2.3	Uitgangssituatie actualiseren?	7
3	**Referentiesituatie (2020 zonder HOV)**	**8**
3.1	Meer veranderingen dan alleen HOV	8
3.2	Netwerk	8
3.3	Rijtijden	9
3.4	Doorstromingsmaatregelen	10
4	**HOV Hilversum - Laren (2020)**	**11**
4.1	Het exploitatiemodel	11
4.2	Tracé	11
4.3	Netwerk	12
5	**Werkwijze effectberekeningen**	**14**
5.1	Vervoerwaarde	14
5.2	Exploitatie	16
6	**Werkwijze effectberekeningen**	**17**
6.1	Reistijd en frequentie	17
6.2	Vervoerwaarde	19
6.3	Exploitatie	23
6.4	Comfort, imago en betrouwbaarheid	24
6.5	Leefbaarheid	24
7	**Samenvatting effecten**	**25**
	Bijlagen	
1	Uitgangssituatie 2010 actualiseren?	
2	Netwerk referentiesituatie 2020 actualiseren?	
3	Rijtijden referentiesituatie 2020 actualiseren?	
4	Werkwijze vervoerwaardeprognose Voorkeursvariant HOV in 't Gooi	
5	Werkwijze exploitatieberekening Voorkeursvariant HOV in 't Gooi	

1

Inleiding

1.1 Inhoud en leeswijzer

In 2007 heeft de provincie Noord-Holland een haalbaarheidsonderzoek gestart naar het realiseren van een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding (HOV) tussen Huizen en Hilversum. Tijdens de studie zijn vele varianten onderzocht op tal van relevante aspecten. Het haalbaarheidsonderzoek heeft in 2011 geleid tot de vaststelling van een voorkeurstracé voor de HOV-verbinding met bijbehorend exploitatiemodel.

Onderdeel van de planvorming is het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Dit plan beschrijft onder meer het nut en de noodzaak van het HOV-project. Mede ten behoeve van het PIP is in 2012 het rapport 'Voorkeursvariant HOV het Gooi, vervoerwaarde en exploitatie' (kenmerk NH1003/Ppe/0024, d.d. 11 april 2012) opgesteld, waarin de vervoerskundige effecten van de voorkeursvariant zijn beschreven.

Bij de planvoorbereiding van het HOV-project wordt onderscheid gemaakt tussen het trajectdeel Huizen - Blaricum (deelprojecten 1 tot en met 3), deel Eemnes (deelproject 4) en deel Hilversum - Laren (deelprojecten 5 tot en met 7). Het PIP dat nu in voorbereiding is gaat over het trajectdeel Hilversum - Laren. Omdat er nog geen besluit genomen is over het tracé in Huizen en Blaricum wordt in het PIP voor het trajectdeel Hilversum - Laren uitgegaan van de huidige situatie in Huizen en Blaricum: meerijden met het autoverkeer via 't Merk. Voor het trajectdeel Huizen/Blaricum wordt een aparte planologische procedure doorlopen, zodra er zekerheid is over de keuze van het tracé. Hoewel deel Eemnes (deelproject 4) geen onderdeel uitmaakt van het PIP, worden de effecten hiervan wel meegenomen in het PIP, omdat de realisatie van deel 4 Eemnes zeker is.

Omdat tot op heden in de planvorming werd uitgegaan van de realisatie van het voorkeurstracé (met busbaan in Huizen en Blaricum) is een aanpassing noodzakelijk van de gegevens over de vervoerwaarde en exploitatie, zoals opgenomen in het genoemde rapport 'Voorkeursvariant HOV het Gooi, vervoerwaarde en exploitatie'. Voorliggend rapport, waarin de effecten van het HOV-traject Hilversum - Laren zijn opgenomen, is een herziening van genoemd rapport uit 2012.

1.2 Eerder verschenen rapporten

Tijdens de haalbaarheidsstudie zijn tal van tracévarianten, exploitatiemodellen en infrastructurele oplossingsrichtingen onderzocht. De resultaten van de onderzoeken naar deze varianten zijn in diverse rapporten vastgelegd. Hierna volgt een overzicht van de doorlopen stappen in het vervoerskundige onderzoek en de opgestelde rapporten.

Goudappel Coffeng BV heeft in het kader van de haalbaarheidsstudie onderzoek gedaan naar de te verwachten vervoerwaarde van de HOV-verbinding en naar de effecten op de exploitatie van het openbaar vervoer in het Gooi. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in het rapport 'Vervoerwaarde HOV-verbinding Hilversum - Huizen' d.d. 3 september 2008.

Door maatschappelijke organisaties en raadsleden van de verschillende gemeenten is aangedrongen op nader onderzoek naar de vervoerwaarde van de HOV-lijn tussen Huizen en Hilversum. Daarom werd professor Henk Meurs (hoogleraar Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit aan de Radboud Universiteit in Nijmegen) gevraagd een beoordeling te geven van het uitgevoerde vervoerskundige onderzoek en aanbevelingen te doen voor nader onderzoek naar de vervoerwaarde ('Vervoerwaarde HOV Hilversum-Huizen, second opinion' d.d. 12 december 2009).

Naar aanleiding van de uitkomsten van de second opinion heeft in 2010 een herijking van het vervoerskundige onderzoek plaatsgevonden door Goudappel Coffeng. Twee belangrijke verschillen met het eerdere onderzoek zijn de andere opzet van de varianten en het gebruik van een verkeerskundig prognosemodel voor het berekenen van de te verwachten effecten. De resultaten van het onderzoek zijn vastgelegd in het rapport 'Lijnvoering en vervoerwaarde HOV het Gooi' d.d. 25 augustus 2010.

Op basis van dit rapport heeft besluitvorming plaatsgevonden over de HOV-verbinding. Het te volgen tracé in Huizen en Blaricum vergde echter extra onderzoek, voordat ook hierover besloten kon worden. In het rapport 'Verkeerskundige rapportage HOV-tracé Huizen/Blaricum' d.d. 15 april 2011 zijn de verkeers- en vervoerskundige effecten van verschillende tracévarianten binnen Huizen en Blaricum tegen elkaar afgezet.

Ten behoeve van de verdere planvoorbereiding zijn de vervoerskundige effecten van de voorkeursvariant van het HOV-project samengevat in het rapport 'Voorkeursvariant HOV het Gooi, vervoerwaarde en exploitatie' d.d. 11 april 2012.

In een bestuurlijk overleg op 15 januari 2015 tussen de provincie Noord-Holland en de gemeenten Huizen en Blaricum is afgesproken dat deze partijen een gezamenlijk onderzoek laten uitvoeren naar de feitelijke vergelijking van twee varianten waarin het HOV blijft meerijden met het autoverkeer: via 't Merk en Meent. De meerijdvarianten zijn vergeleken op tal van aspecten. Op 9 juni 2015 is het rapport 'Tracévergelijking HOV 't Gooi huidige situatie: meerijden 't Merk versus meerijden Meent' opgeleverd.

1.3 Leeswijzer

Dit rapport beschrijft de vervoerskundige en exploitatieve effecten van de realisatie van het HOV-traject Hilversum - Laren. De effecten worden afgezet tegen de uitgangssituatie (situatie 2010, zie hoofdstuk 2) en tegen de referentiesituatie (toekomstige situatie in 2020 zonder HOV, zie hoofdstuk 3). Hoofdstuk 4 beschrijft het trajectdeel Hilversum – Laren van het HOV-project. Alvorens in hoofdstuk 6 de effecten te presenteren, gaan we in hoofdstuk 5 in op de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij de berekening van de vervoerskundige effecten.

2

Uitgangssituatie (2010)

Als uitgangssituatie voor de studie is het openbaar vervoer in het jaar 2010 gehanteerd (op dat moment de 'huidige situatie'). In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de voor de HOV-studie belangrijkste verbindingen in, van en naar het Gooi en het gebruik daarvan.

2.1 Netwerk en reispatronen

2.1.1 Belangrijke rol voor trein en bus

Figuur 2.1 (zie volgende pagina) toont een kaart van het netwerk in 2010. Een aanzienlijk deel van het Gooi is niet direct aan een railverbinding gelegen. Reizigers vanuit Huizen, Blaricum, Laren en Eemnes (samen goed voor 70.000 inwoners) moeten altijd eerst 5 tot 10 km per bus afleggen, alvorens op de trein te kunnen overstappen. Bussum en Hilversum beschikken wel over treinstations.

2.1.2 Naar externe bestemmingen

De ruggengraat van het vervoer naar bestemmingen buiten het Gooi wordt gevormd door de trein, al dan niet in combinatie met voor-/natransport per bus. De inwoners van het Gooi beschikken over de volgende treinverbindingen:

- intercity vanuit Hilversum richting Amsterdam/Schiphol en richting Amersfoort;
- stoptreinen richting Amsterdam, Schiphol, Almere, Amersfoort en Utrecht.

Vanuit Huizen worden de volgende reisroutes naar bestemmingen buiten het Gooi het meeste gebruikt:

- richting Amsterdam/Schiphol: rechtstreeks met buslijnen 101/102 of met buslijn 100 naar station Naarden-Bussum en vanaf daar met de trein;
- richting Utrecht: met buslijn 100 naar station Hilversum Sportpark en vanaf daar met de trein;
- richting Amersfoort: met buslijn 100 naar station Hilversum en vanaf daar met de trein;
- richting Almere: met de bus naar de carpoolplaats Blaricum en vanaf daar met buslijn 156 of met buslijn 100 naar station Naarden-Bussum en vanaf daar met de trein.

Figuur 2.1: Uitgangssituatie netwerk regionale buslijnen in het Gooi

De genoemde reisroutes, uitgezonderd Almere, kenden in 2010 al een betrekkelijk hoge frequentie:

van Huizen naar:	reisroute	spitsfrequentie
Amsterdam Centraal	bus (100) naar Naarden-Bussum, trein naar Amsterdam	4 keer per uur
Amsterdam Bijlmer	bus (101) naar Amsterdam	8 keer per uur
Schiphol	bus (100) naar Naarden-Bussum en trein naar Schiphol, of bus 102 naar Amsterdam Bijlmer en trein naar Schiphol	8 keer per uur
Utrecht	bus (100) naar Hilversum Sportpark, trein naar Utrecht	4 keer per uur
Amersfoort	bus (100) naar Hilversum, trein naar Amersfoort	4 keer per uur
Almere	bus (div.) naar carpoolplaats, bus (156) naar Almere of bus (100) naar Naarden-Bussum en trein naar Almere	2 à 4 keer per uur

Tabel 2.1: Belangrijkste verbindingen vanuit Huizen naar externe bestemmingen

2.1.3 Naar Hilversum

In de uitgangssituatie reden tussen Huizen en Hilversum de buslijnen 100, 103, 107, 108 en 156. Het meeste gebruikt door reizigers tussen Huizen en Hilversum was buslijn 100 (Bussum - Huizen - Hilversum) en spitsdienst 103 (Huizen - Hilversum). De belangrijkste verklaring hiervoor is dat de buslijnen 100 en 103 een aantal gebieden bedienden met een grote vervoerpotentie. Aan de 'herkomstzijde' gaat het om het noordelijk en oostelijk deel van Huizen, aan 'bestemmingszijde' gaat het vooral om het centrum van Hilversum (werkgelegenheid, binnenstadbezoek, overstappunt voor ander OV) en het Arenapark (onderwijs en kantoren). Doordat lijn 100 zo veel gebruikt werd, is de frequentie fors gestegen, met als gevolg een zichzelf versterkend effect: voor mensen die kunnen kiezen uit meerdere lijnen (bijvoorbeeld inwoners rond het busstation in Huizen) werd juist die hoge frequentie ook een argument om lijn 100 naar Hilversum te gebruiken.

2.1.4 Overige verplaatsingen

Naast de hiervoor genoemde 'dikke' stromen worden ook 'kriskras'-verplaatsingen gemaakt binnen het Gooi. Het netwerk voorziet hierin: vrijwel alle kernen zijn onderling met elkaar verbonden of via een overstap te bereiken.

2.2 Aantal reizigers uitgangssituatie

In figuur 2.2 is het gebruik van de verbindingen in de uitgangssituatie (in reizigers in twee richtingen samen per werkdag) weergegeven.

Figuur 2.2: Gebruik busverbindingen het Gooi in reizigers in twee richtingen samen per werkdag (bron: NVS-telcijfers 2009[1])

2.3 Uitgangssituatie actualiseren?

Als uitgangssituatie voor de studie is het openbaar vervoer in 2010 gehanteerd. Inmiddels bevinden we ons in 2016. Dit roept de vraag op of het nodig is om de uitgangssituatie te actualiseren, vooral omdat in 2011 het busnetwerk ingrijpend gewijzigd is. De analyse in bijlage 1 laat zien dat dit niet nodig is. Voor een zuivere vergelijking worden de effecten van het HOV-project afgezet tegen de referentiesituatie 2020. De vervoerwaarde in de uitgangssituatie heeft nagenoeg geen invloed op het effect van het HOV-project.

[1] Meest recente telcijfers ten tijde van het vervoerwaarde-onderzoek.

3

Referentiesituatie (2020 zonder HOV)

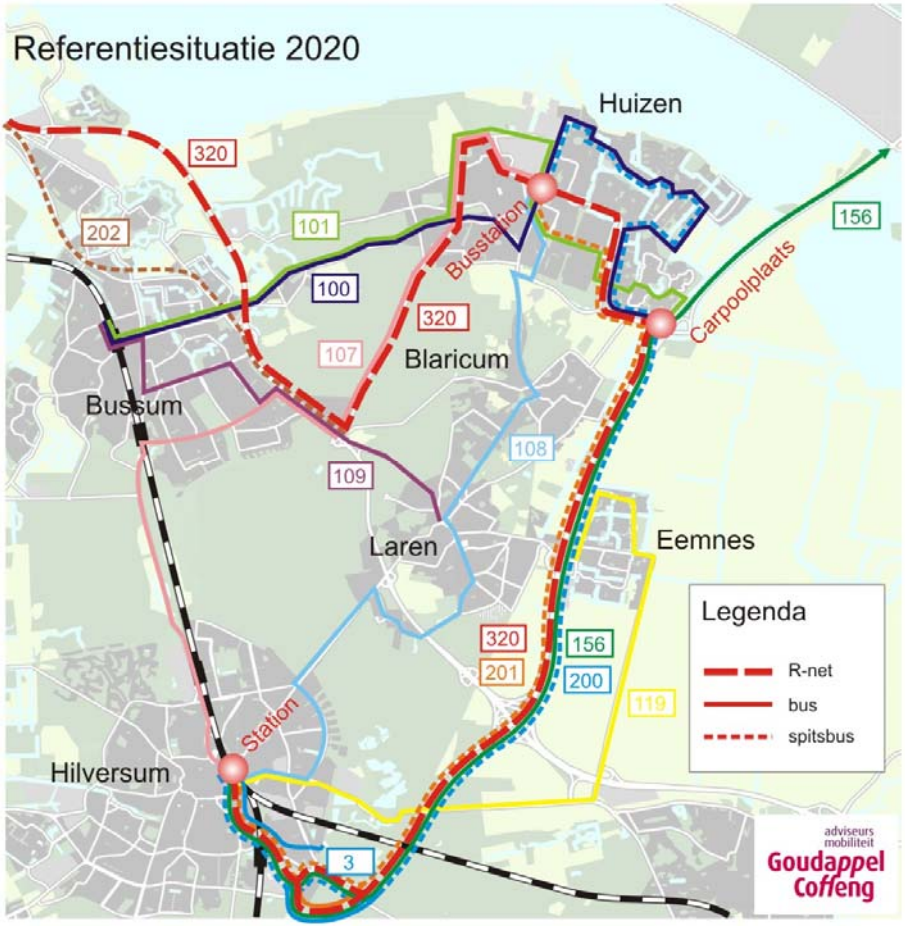
3.1 Meer veranderingen dan alleen HOV

Voor de HOV-verbinding is een prognose gemaakt voor het jaar 2020. Om een eerlijk beeld van de effecten van de toekomstige situatie met HOV-verbinding te schetsen, moet die toekomstige situatie vergeleken worden met de toekomstige situatie zonder HOV-verbinding en zonder doorstromingsmaatregelen. We noemen dit de referentiesituatie. Immers: tussen 2010 en 2020 treden meer veranderingen op dan alleen de realisatie van de HOV-verbinding. Veranderingen die ook gevolgen kunnen hebben voor de mobiliteit. Denk aan ruimtelijke ontwikkelingen, reiskostenontwikkelingen en veranderingen in het netwerk van auto en openbaar vervoer in de omgeving van het Gooi. Zowel voor de referentiesituatie als voor de HOV-variant zijn deze veranderingen meegerekend, zodat een vergelijking van deze twee varianten het 'zuivere' effect van de HOV-verbinding oplevert.

3.2 Netwerk

Voor het netwerk is uitgegaan van het openbaar-vervoernetwerk in de huidige busconcessie Gooi en Vechtstreek, dat in 2011 van kracht is geworden. Bij de aanbesteding van het busvervoer in het Gooi in dat jaar heeft een optimalisatie van het busnetwerk plaatsgevonden, waarbij de eerste stappen zijn gezet in de richting van de realisatie van HOV-verbindingen tussen Huizen en Hilversum en Huizen en Amsterdam. Concreet resultaat is dat de Regioliners Amsterdam - Huizen en Huizen - Hilversum aan elkaar zijn gekoppeld en sindsdien rijden als R-netlijn 320 Amsterdam - Huizen - Hilversum. De bussen en halten zijn reeds in de nieuwe huisstijl van R-net uitgevoerd, maar voldoen nog niet (overal) aan de snelheidscriteria voor het HOV. Daarnaast zijn enkele nieuwe spitsverbindingen geïntroduceerd, deels ter vervanging van bestaande verbindingen (spitslijn 202 vervangt de huidige buslijn 102, spitslijn 201 vervangt de huidige lijn 103). Dit netwerk wordt doorgerekend voor het jaar 2020 en vormt de vertreksituatie voor de toekomstvariant met HOV-verbinding. Het netwerk van de referentiesituatie is weergegeven in figuur 3.1 (zie volgende pagina).

Sinds 2011 hebben echter diverse wijzigingen in het netwerk plaatsgevonden. Uit een analyse van de verschillen (zie bijlage 2) blijkt dat de wijzigingen niet van dien aard zijn dat een actualisatie van het netwerk in de referentiesituatie noodzakelijk is. Rekenen met een actueler busnetwerk leidt tot nagenoeg dezelfde resultaten als rekenen met het busnetwerk 2011.



Figuur 3.1: Netwerk regionale buslijnen in het Gooi in de referentiesituatie 2020

3.3 Rijtijden

Ook voor de referentiesituatie is het nieuwe busnetwerk 2011 als basis genomen. De verwachting was destijds dat de bus in de periode tot 2020 meer rijtijd zou nodig hebben als gevolg van de toenemende verkeersdrukte. Daarom is voor de referentiesituatie 2020 een toeslag op de rijtijden uit 2011 toegepast.

Het is goed om de inschattingen ten aanzien van de toename van de rijtijden nu, anno 2016, nog eens tegen het licht te houden. Uit de analyse in bijlage 3 blijkt dat een bijstelling van de rijtijden in de referentiesituatie, en daarmee een bijstelling van de vervoerwaarde en exploitatiekosten, op zijn plaats is. Als gevolg van de realisatie van enkele doorstromingsmaatregelen voor de bus en een minder snel toenemende verkeersdrukte is de rijtijd van R-netlijn 320 tussen Huizen en Hilversum korter dan in 2010 is ingeschat.

3.4 Doorstromingsmaatregelen

In de afgelopen jaren zijn op het traject tussen de Carpoolplaats en station Hilversum verschillende doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer getroffen:

- Op de A27 bij knooppunt Eemnes is een busdoorsteek richting Hilversum gerealiseerd. Deze doorsteek maakt het mogelijk dat de bus bij filevorming via de vluchtstrook de file kan passeren.
- In Hilversum zijn doorstromingsbevorderende maatregelen getroffen, zoals een voor de bus gunstigere afstelling van de verkeerslichten.

Deze maatregelen zijn via de actualisering van de rijtijden meegenomen in de prognose van vervoerwaarde en exploitatiekosten voor de referentiesituatie 2020.

4

HOV Hilversum - Laren (2020)

4.1 Het exploitatiemodel

In de eerdere fasen van het haalbaarheidsonderzoek naar de HOV-verbinding heeft op advies van professor Meurs (zie paragraaf 1.2) een afweging plaatsgevonden tussen verschillende exploitatiemodellen voor de HOV-verbinding. Op grond van de gunstige resultaten is gekozen voor het exploitatiemodel 'Purmerend', verwijzend naar de wijze waarop het (H)OV tussen Amsterdam en Waterland (met Purmerend als grootste kern) is opgezet. Kenmerkend voor dit exploitatiemodel is dat vrij liggende OV-infrastructuur is aangelegd, waarvan alle buslijnen op die corridor gebruik kunnen maken.
Het HOV-karakter zit niet zozeer in het bieden van één hoogfrequente lijn in een herkenbare HOV-productformule, maar in het bundelen van veel lijnen op één as, waardoor gezamenlijk een hoge frequentie wordt geboden. De bussen rijden alleen op een vrij liggende busbaan waar dit nodig is; op delen van lijnen wordt met het overige verkeer meegereden. In dit model heeft een groot deel van de reizigers een rechtstreekse verbinding met de bestemming.

4.2 Tracé

4.2.1 Huizen en Blaricum

Omdat er nog geen besluit genomen is over het tracé in Huizen en Blaricum wordt in dit rapport uitgegaan van de huidige situatie in Huizen en Blaricum: meerijden met het autoverkeer via 't Merk.

4.2.2 A27

Voor het traject tussen Blaricum Carpoolplaats en ziekenhuis Tergooi in Hilversum is gekozen voor optimalisatie van de huidige route. Dat betekent dat de HOV-bussen met het autoverkeer meerijden over de A27 en bij filevorming de vluchtstrook en een speciale busdoorsteek bij knooppunt Eemnes kunnen gebruiken. Bij Eemnes verlaat het HOV even de A27 om de nieuwe halte Eemnes te bedienen.

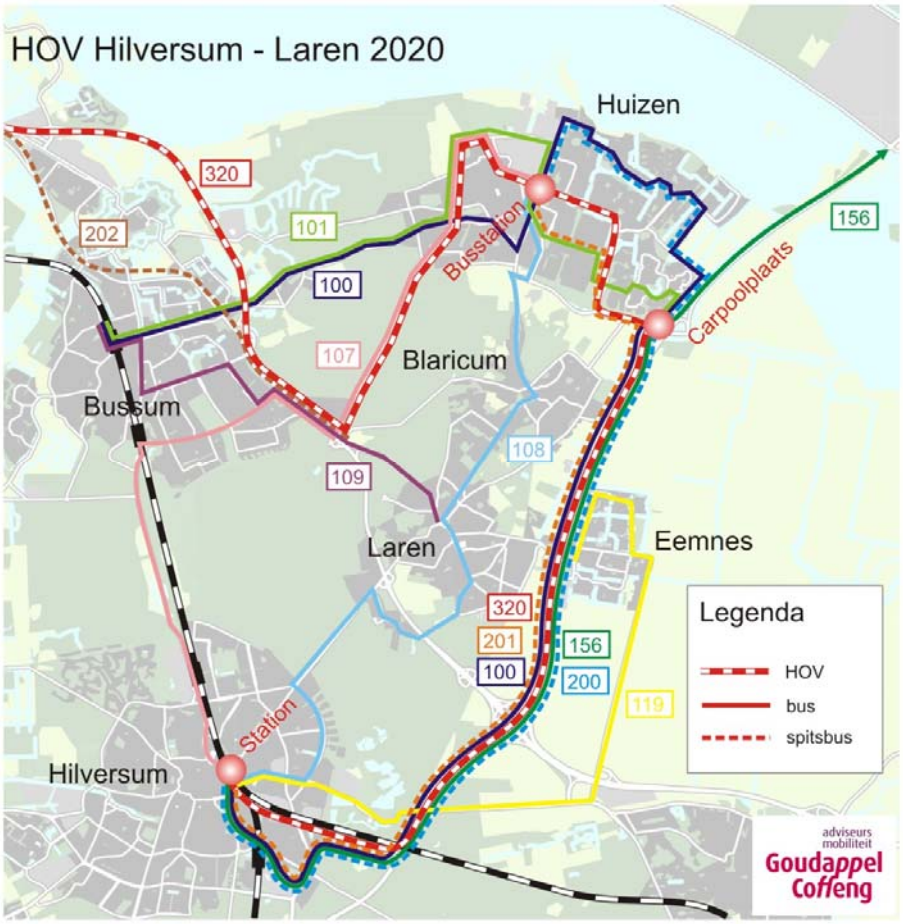
4.2.3 Hilversum

Binnen Hilversum rijdt het HOV over een nieuw aan te leggen HOV-baan aan de zuidzijde van het spoor in Hilversum. Bij de HOV-halte ziekenhuis kan een deel van de bussen uit Huizen of Almere de HOV-baan verlaten om het ziekenhuis en het Arenapark te bedienen (en eventueel door te rijden naar station Hilversum).

4.3 Netwerk

In hoofdstuk 3 is het busnetwerk in de referentiesituatie beschreven. Dit netwerk is gebaseerd op het busnetwerk dat in 2011 van kracht is geworden bij de start van de (huidige) busconcessie Gooi en Vechtstreek. De realisatie van de HOV-infrastructuur betekent het volgende voor het toekomstige openbaar-vervoernetwerk (zie figuur 4.1 op volgende pagina):

- Naast de HOV-lijn (Amsterdam -) Huizen - Hilversum maken ook andere lijnen gebruik van de HOV-baan, waaronder buslijn 156 Almere - Hilversum.
- Buslijn 100 Bussum - Huizen rijdt vooral in de spitsuren door naar Hilversum, om meer rechtstreekse verbindingen te bieden.
- Het project HOV Hilversum - Laren maakt een aftakking naar het ziekenhuis in Hilversum mogelijk. Hierdoor kan de busverbinding Almere - Hilversum en diverse spitsbussen tussen Huizen en Hilversum bij het ziekenhuis de HOV-baan verlaten om het Arenapark te bedienen. Het traject Hilversum station – ziekenhuis wordt hierdoor frequent bediend. Stadsbus 3 tussen station Hilversum en het ziekenhuis vervalt daarom.
- Uitgangspunt is dat buslijn 100 en spitslijn 200 in Blaricum via de Stichtseweg gaan rijden. Hiervoor is een kleine infrastructurele ingreep op de Stroomzijde noodzakelijk.



Figuur 4.1: Busnetwerk in 2020 na realisatie HOV Hilversum - Laren

5

Werkwijze effectberekeningen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de werkwijze en uitgangspunten die bij de berekening van de effecten van de verschillende varianten zijn gehanteerd. De keuze voor de uitgangspunten is mede gebaseerd op de aanbevelingen van professor Meurs (zie paragraaf 1.2).

5.1 Vervoerwaarde

5.1.1 Vervoerwaarde Voorkeursvariant HOV in 't Gooi als basis

De vervoerwaarde van HOV Hilversum - Laren is tot stand gekomen in twee stappen. Als eerste is in 2010 (rapport 'Lijnvoering en vervoerwaarde HOV het Gooi', kenmerk NHA239/Ppe/2811, d.d. 25 augustus 2010) met behulp een verkeersmodel (zie bijlage 4) een prognose opgesteld voor het aantal reizigers dat van het openbaar vervoer gebruik maakt na realisatie van het volledige HOV-tracé tussen busstation Huizen en busstation Hilversum conform de Voorkeursvariant. Voor de werkwijze die hierbij gevolgd is, wordt verwezen naar bijlage 4.

Vervolgens vindt in voorliggend rapport op grond van reistijdelasticiteiten een bijstelling van de geprognosticeerde vervoerwaarde plaats in verband met het feit dat vooralsnog alleen een HOV-route wordt gerealiseerd op het traject Hilversum - Laren.

Deze werkwijze wordt hierna verder toegelicht.

5.1.2 Berekening vervoerwaarde HOV Hilversum - Laren

Startpunt voor de berekening van de vervoerwaarde en exploitatie-effecten voor HOV Hilversum - Laren zijn de berekeningen die in 2010 zijn uitgevoerd voor diverse HOV-varianten (rapport 'Lijnvoering en vervoerwaarde HOV het Gooi', kenmerk NHA239/Ppe/2811, d.d. 25 augustus 2010). In dit rapport zijn voor de busbaan Meenttracé (= de Voorkeursvariant) en de busbaan Merktracé de volgende rijtijd en vervoerwaarde vastgesteld:

	busbaan Meent	busbaan 't Merk
rijtijd busstation Huizen - Carpoolplaats	7 minuten	8 minuten
vervoerwaarde op A27 t.h.v. Eemnes	7.400	7.300

Tabel 5.1: Rijtijd en vervoerwaarde varianten 'busbaan Meent' (Voorkeursvariant) en 'busbaan 't Merk'

De uitkomsten voor de Voorkeursvariant zijn in 2012 opgenomen in het rapport 'Voorkeursvariant HOV in 't Gooi, vervoerwaarde en exploitatie'.

Voor het Provinciaal InpassingsPlan gaan we nu uit van de situatie dat een HOV-route wordt gerealiseerd op het traject Hilversum - Laren. Op het traject binnen Huizen en Blaricum rijden de bussen mee met het autoverkeer via de huidige R-netroute via 't Merk. De rijtijd en daarmee de effecten op vervoerwaarde en exploitatie moeten dus worden bijgesteld. We doen dit op de volgende wijze:

- We nemen de 7.300 reizigers op de A27 in de variant met een busbaan op tracé 't Merk als startpunt.
- We stellen vast welk deel van de 7.300 reizigers Huizen of Blaricum als herkomst of bestemming heeft. Uit het verkeersmodel blijkt dat het circa 4.400 reizigers betreft.
- De rijtijd voor de nieuwe variant bepalen we als volgt:
  - In het rapport 'Tracévergelijking HOV 't Gooi huidige situatie: meerijden 't Merk versus meerijden Meent' is berekend dat de rijtijd van meerijden via 't Merk in 2015 in de spitsuren 8,3 minuten was op het traject Naardingerland - oprit A27. Omgerekend naar het traject busstation Huizen - carpoolplaats Blaricum is dit circa 9,5 minuten.
  - Ten gevolge van het feit dat geen busbaan wordt aangelegd op dit trajectdeel, is de kans groot dat door de toename van de omvang van het autoverkeer (onder meer ten gevolg van de realisatie van de Blaricummermeent) in de (nabije) toekomst de rijtijd van het HOV hier langer wordt. Het toch al zwaar belaste kruispunt Stichtseweg - Randweg - A27 gaat zonder aanvullende maatregelen naar verwachting vastlopen en de kans is groot dat het verkeer (dus ook de bus) steeds meer moeite krijgt om de het volgende verkeerslicht in de groene golf te halen. We veronderstellen daarom een rijtijdtoename tot 2020 van ongeveer 3 minuten.
  - De rijtijd in de spits tussen busstation Huizen en de carpoolplaats Blaricum wordt dan in 2020 bij meerijden via 't Merk 12,5 minuten.
- Aan de hand van een gangbare reistijdelasticiteit van -0,5[2] rekenen we uit in welke mate de groep reizigers met herkomst of bestemming in Huizen of Blaricum verandert. Met deze uitkomst kunnen we het nieuwe aantal reizigers op de A27 berekenen.

[2] Voorbeeld: een reistijdafname van 10% leidt tot 5% toename van het aantal reizigers.

5.2 Exploitatie

Naast het aantal reizigers per dag op diverse corridors is van belang wat het effect van de diverse varianten is op de exploitatie van het openbaar vervoer. Het exploitatiesaldo (anders gezegd: de overheidsbijdrage aan de exploitatie van het openbaar vervoer) wordt bepaald door:

- Opbrengsten. Als maat voor de opbrengsten wordt gehanteerd het aantal reizigers-kilometers per dag; 1 reizigerskilometer staat gelijk aan één reiziger die 1 km aflegt; twee reizigers die ieder 10 km reizen, leveren 20 reizigerskilometers op.
- Kosten. Als maat voor de kosten wordt gehanteerd het aantal dienstregelingsuren per dag. Het aantal dienstregelingsuren is bepalend voor de jaarlijkse bijdrage die het openbaarvervoerbedrijf van de provincie Noord-Holland ontvangt voor de exploitatie van het openbaar vervoer en is dus een relevante indicator. Wanneer een busrit volgens dienstregeling een lengte heeft van één uur spreken we van één dienstregelingsuur; vier busritten van ieder 30 minuten zijn samen twee dienstregelingsuren.

De reizigerskilometers en dienstregelingsuren voor HOV Hilversum - Laren worden bepaald aan de hand van de berekeningen voor de Voorkeursvariant uit het rapport van 2012. De werkwijze en uitgangspunten van deze berekeningen zijn opgenomen in bijlage 5. Bij de vertaling naar HOV Hilversum - Laren passen we de volgende werkwijze toe:

- Reizigerskilometers: we vermenigvuldigen de afname van het aantal reizigers op de A27 met de gemiddelde reisafstand in op de HOV-corridor en trekken dit aantal reizigerskilometers af van het aantal reizigerskilometers van de Voorkeursvariant.
- Dienstregelingsuren: aan de hand van de gewijzigde rijtijd op het HOV-traject berekenen we opnieuw het aantal dienstregelingsuren in het studiegebied.
- Met deze uitkomsten is ook een nieuwe verhouding tussen reizigerskilometers (opbrengsten) en dienstregelingsuren (kosten) te bepalen.

6

Werkwijze effectberekeningen

In dit hoofdstuk worden de vervoerskundige effecten van de realisatie van het HOV Hilversum - Laren beschreven. Hiertoe is HOV Hilversum - Laren vergeleken met de uitgangssituatie 2010 en de referentiesituatie 2020.

6.1 Reistijd en frequentie

In tabel 6.1 worden voor de twee meest maatgevende reisrelaties (van Huizen naar station Hilversum en van Huizen naar Arenapark) de reistijden en frequenties in de spitsuren bij HOV Hilversum - Laren vergeleken met de uitgangssituatie 2010 en de referentiesituatie 2020. Hierbij zijn alleen de reismogelijkheden via de A27 in beeld gebracht en alleen rechtstreekse verbindingen. De reistijd betreft alleen de tijd in het openbaar vervoer, dus exclusief voor- en natransport.

	busstation Huizen - station Hilversum		busstation Huizen - Arenapark	
	reistijd	frequentie	reistijd	frequentie
uitgangssituatie (2010)	45 min.	12 keer per uur	38 min.	12 keer per uur
referentiesituatie (2020)	37 min.	14 keer per uur	30 min.	14 keer per uur
HOV Hilversum - Laren (2020)	26,5 min. (38,5 min.)	8 keer per uur (10 keer per uur)	28,5 min.	10 keer per uur

Tabel 6.1: Reistijden en frequenties (bussen per uur) in de spitsuren

Bij de reisrelatie busstation Huizen - station Hilversum is een korte toelichting op zijn plaats. Voor deze reisrelatie bestaan twee reismogelijkheden met het (H)OV:

- met het HOV via de meest directe route (langs het spoor);
- met een van de andere buslijnen, ook via de A27, maar in Hilversum via het Arenapark.

De eerste optie is het snelste (26,5 minuten) en kan in de spitsuren 8 keer per uur gebruikt worden. De tweede optie is minder snel (28,5 minuten tot Arenapark + 10 minuten tot station Hilversum dus totaal 38,5 minuten) en kan in de spitsuren 10 keer per uur gebruikt worden. De tweede optie is tussen haakjes in de tabel opgenomen, omdat deze weliswaar door de langere reistijd minder aantrekkelijk is maar ook een goede reismogelijkheid tussen Huizen en Hilversum vormt. Feitelijk kunnen de twee reismogelijkheden bij elkaar worden opgeteld. Er wordt dan tussen busstation Huizen en station Hilversum een spitsfrequentie van 18 bussen per uur aangeboden. Dit is meer dan in de uitgangssituatie 2010 en referentiesituatie 2020.

In tabel 6.2 is de reistijdwinst door de realisatie van de HOV-verbinding weergegeven voor de twee reisrelaties. Ten opzichte van een toekomst zonder HOV (de referentie-situatie 2020) kan dus een winst behaald worden van 1,5 minuten voor de reisrelatie busstation Huizen - Hilversum Arenapark en 10,5 minuten voor de reisrelatie busstation Huizen - station Hilversum. Ook hier geldt dat bij de reisrelatie busstation Huizen - station Hilversum niet in de tabel opgenomen zijn de bussen die via Arenapark rijden. Ook deze bussen zijn aanzienlijk sneller dan de bussen in de uitgangssituatie 2010.

	busstation Huizen - station Hilversum		busstation Huizen - Arenapark	
	reistijd	reistijdwinst HOV	reistijd	reistijdwinst HOV
uitgangssituatie (2010)	45 min.	18,5 min.	38 min.	9,5 min.
referentiesituatie (2020)	37 min.	10,5 min.	30 min.	1,5 min.
HOV Hilversum - Laren (2020)	26,5 min.	n.v.t.	28,5 min.	n.v.t.

Tabel 6.2: Reistijden en reistijdwinst in de spitsuren

De reistijdwinst is niet op alle delen van het traject even groot. Daarom is het traject busstation Huizen – station Hilversum opgedeeld in twee deeltrajecten en is voor ieder deeltraject de gemiddelde snelheid, reistijd en reistijdwinst in de spitsuren bepaald. Zie de tabellen 6.3 en 6.4.

	busstation Huizen - carpoolplaats		carpoolplaats - station Hilversum	
	reistijd	reistijdwinst HOV	reistijd	reistijdwinst HOV
uitgangssituatie (2010)	12 min.	-0,5 min.	33 min.	19 min.
referentiesituatie (2020)	12,5 min.	0 min.	24,5 min.	10,5 min.
HOV Hilversum - Laren (2020)	12,5 min.	n.v.t.	14 min.	n.v.t.

Tabel 6.3: Reistijden en reistijdwinst in de spitsuren per deeltraject

	busstation Huizen - carpoolplaats	carpoolplaats – station Hilversum	busstation Huizen – station Hilversum
uitgangssituatie (2010)	20 km/h	21 km/h	20 km/h
referentiesituatie (2020)	19 km/h	27 km/h	24 km/h
HOV Hilversum - Laren (2020)	19 km/h	47 km/h	34 km/h

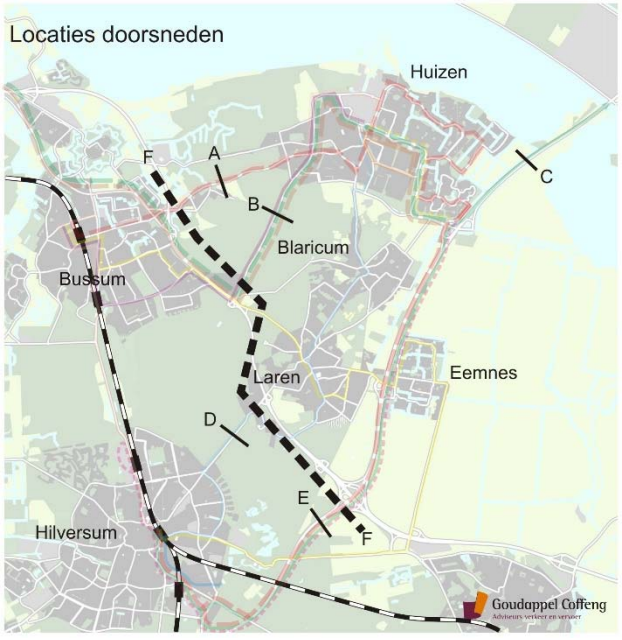
Tabel 6.4: Gemiddelde snelheden in de spitsuren per deeltraject

De grootste reistijd- en snelheidswinst wordt geboekt op het traject carpoolplaats - station Hilversum: ruim 10 minuten. Nagenoeg de hele reistijdwinst is het gevolg van de aanleg van een snelle, betrouwbare HOV-route tussen station Hilversum en de op-/afrit A27. Op de A27 neemt de reistijd nauwelijks af; de bussen kunnen bij file de vluchtstrook en in de richting Hilversum de doorsteek bij knooppunt Eemnes gebruiken en daarvan is ook voor HOV Hilversum - Laren uitgegaan. Op het traject binnen Huizen en Blaricum is er geen reistijdwinst.

6.2 Vervoerwaarde

6.2.1 Twee locaties maatgevend

In de eerder verschenen rapporten 'Lijnvoering en vervoerwaarde HOV het Gooi' en 'Voorkeursvariant HOV het Gooi, vervoerwaarde en exploitatie' is voor de in figuur 6.1 opgenomen locaties het aantal busreizigers per werkdag weergegeven. Omwille van de vergelijkbaarheid hanteren we in deze notitie dezelfde locaties.



Figuur 6.1: Locaties van gepresenteerde bezettingscijfers

Om het effect van de HOV-verbinding op het openbaarvervoergebruik vast te stellen, wordt ingezoomd op het aantal reizigers (in twee richtingen samen en per werkdag) op een tweetal locaties: op een 'screenline' tussen Hilversum en Bussum enerzijds en de rest van het Gooi anderzijds (letter F in figuur 6.1) en op een doorsnede van de snelweg A27 (letter E in figuur 6.1). De screenline bestaat uit de optelsom van het aantal dagelijkse reizigers op de doorsneden A, B, D en E (zie figuur 6.1). Dit zijn in feite alle reizigers van Huizen naar Hilversum, Bussum en Amsterdam v.v., uitgezonderd 'lokaal' verkeer tussen Huizen en Blaricum/Laren. Indien het aantal reizigers op de screenline toeneemt, kan worden gesteld dat de HOV-verbinding tot een groei van het totale openbaar vervoer in het studiegebied zorgt.

De HOV-lijn gaat rijden over de A27 en passeert doorsnede E op de A27. Deze doorsnede geeft dan ook een beeld van het aantal reizigers op het HOV-tracé tussen Huizen en Hilversum. In combinatie met de screenline (F) geeft de doorsnede A27 (E) inzicht in de mate waarin verschuiving van reizigers van 'gewone' buslijnen naar de HOV-verbinding plaatsvindt.

6.2.2 Uitgangssituatie (2010)

Figuur 6.2: Reizigers per werkdag in uitgangssituatie (2010)

	screenline (F)	doorsnede A27
uitgangssituatie (2010)	8.000	3.300

Tabel 6.5: Reizigers per werkdag op maatgevende locaties in de uitgangssituatie (2010)

6.2.3 Referentiesituatie (2020)

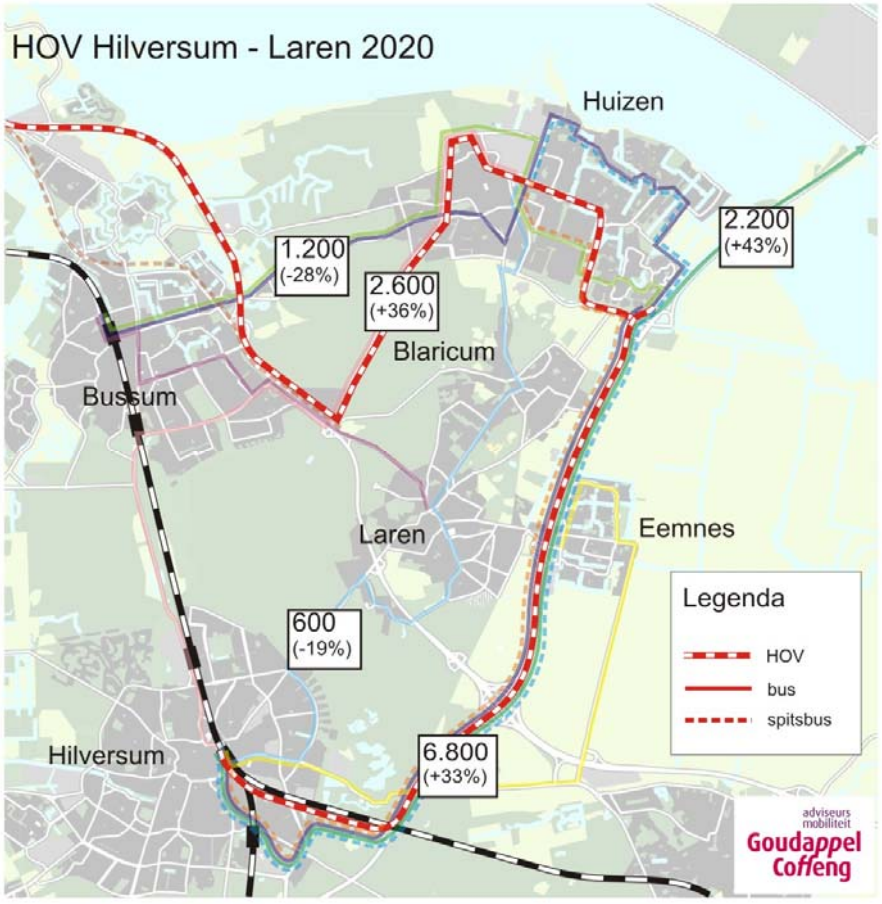
Figuur 6.3: Reizigers per werkdag in referentiesituatie (2020)

	screenline (F)	doorsnede A27
uitgangssituatie (2010)	8.000	3.300
referentiesituatie (2020)	9.400	5.100

Tabel 6.6: Reizigers per werkdag op maatgevende locaties in referentiesituatie (2020)

Ten opzichte van de uitgangssituatie treden in de referentiesituatie twee belangrijke wijzigingen op. In de eerste plaats verandert het OV-netwerk: er wordt een doorgaande busverbinding Amsterdam - Huizen - Hilversum gerealiseerd en er vinden wijzigingen in het treinaanbod plaats (onder andere opening Hanzelijn). Daarnaast zijn in de toekomst de geplande ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, o.a. uitbreiding Arenapark, uitbreiding ziekenhuis Tergooi en de nieuwbouwlocaties Blaricummermeent en Almere-Oost. Al deze veranderingen zorgen voor aanzienlijk meer busreizigers (zie tabel 6.6). Vooral de corridor A27 groeit hard, van 3.300 nu naar 5.100 reizigers in het jaar 2020.

6.2.4 HOV Hilversum - Laren (2020)



Figuur 6.4: Reizigers per werkdag bij HOV Hilversum – Laren (2020)

	screenline (F)	t.o.v. ref.	doorsnede A27	t.o.v. ref.
referentiesituatie (2020)	9.400		5.100	
HOV Hilversum - Laren (2020)	11.200	+19%	6.800	+33%

Tabel 6.7: Reizigers per werkdag op maatgevende locaties bij HOV Hilversum - Laren

Door de versnelling van de doorgaande lijn Amsterdam - Huizen - Hilversum kiest een grotere groep reizigers van/naar Amsterdam ervoor om rechtstreeks met de HOV-lijn te gaan. Deze lijn groeit dan ook met circa 35% ten westen van Huizen. Ook richting Hilversum is sprake van een verschuiving, ten koste van de route via station Naarden - Bussum (bus Huizen - Bussum -28%) en de busroute via Laren (-19%). Naast deze verschuivingen is er sprake van een flinke groei: 19%. Dit is grotendeels het gevolg van de veel snellere route en in beperkte mate het gevolg van overige lijnen.

6.2.5 Totaaloverzicht

In tabel 6.8 is het effect op het aantal busreizigers in alle varianten op een rij gezet.

	screenline (F)	t.o.v. ref.	doorsnede A27	t.o.v. ref.
uitgangssituatie (2010)	8.000		3.300	
referentiesituatie (2020)	9.400		5.100	
HOV Hilversum - Laren (2020)	11.200	+19%	6.800	+33%

Tabel 6.8: Effect HOV Hilversum - Laren (aantal openbaarvervoerreizigers per werkdag)

6.3 Exploitatie

Het aantal reizigers geeft een goede eerste indruk van de vervoerskundige effecten van de verschillende varianten. Welke effecten optreden op de exploitatie van het openbaar vervoer wordt duidelijk wanneer de opbrengsten en kosten en de verhouding daartussen in beeld wordt gebracht. Hiertoe worden de volgende cijfers gepresenteerd:

- effect reizigerskilometers (als indicator voor de exploitatieopbrengsten);
- effect dienstregelingsuren (als indicator voor exploitatiekosten);
- effect reizigerskilometers/dienstregelingsuren (als indicator voor de kostendekking).

In de berekening zijn alle buslijnen meegenomen die zijn afgebeeld op de netwerkkaarten in de voorgaande hoofdstukken. De trein is buiten beschouwing gelaten.

	reizigerskilometers	dienstregelingsuren	index reizigerskilometers / dienstregelingsuren (ref 2020 = 1,00)
referentiesituatie (2020)	69,5 miljoen	158.000	1,00
HOV Hilversum – Laren (2020)	80,4 miljoen (+16%)	179.000 (+14%)	1,02 (+2%)

Tabel 6.9: Effecten HOV Hilversum - Laren op exploitatie

We zien dat het aantal reizigerskilometers (lees: de exploitatieopbrengsten) toeneemt met 16%. Het aantal dienstregelingsuren (lees: de exploitatiekosten) neemt met 14% toe. Gevolg hiervan is dat per saldo de exploitatie van het openbaar vervoer gunstiger wordt; de opbrengsten stijgen harder dan de kosten. Dit is te zien aan de index

reizigerskilometers/dienstregelingsuren: deze stijgt met 2%. Op grond van deze verhouding kunnen echter nog geen uitspraken gedaan worden over het jaarlijks af te dekken exploitatietekort van het openbaar vervoer; we hebben het immers hier over relatieve effecten, geen absolute getallen. Een gedetailleerde exploitatieberekening kan hierover meer duidelijkheid geven. Deze berekening kan echter pas in een later stadium gemaakt worden, als een compleet dienstregelingsvoorstel voor de toekomstige situatie na realisatie HOV Hilversum - Laren door de vervoerder is gemaakt.

6.4 Comfort, imago en betrouwbaarheid

HOV op een vrijliggende busbaan leidt tot een beter imago, meer comfort en een grotere mate van betrouwbaarheid. Deze aspecten zijn niet in de voorgaande berekeningen meegenomen en worden alleen kwalitatief beschreven.

Betrouwbaarheid
Het grootste knelpunt in de betrouwbaarheid van R-netlijn 320 tussen Huizen en Hilversum zit op het traject binnen Hilversum. Door de sterke congestie in de spitsuren op het huidige traject via de Soestdijkerstraatweg, lopen de rijtijden sterk uiteen en is de reiziger niet zeker van aansluitingen. Verwacht wordt dat met de realisatie van de vrijliggende busbaan in Hilversum de betrouwbaarheid van R-netlijn 320 beduidend verbetert.

Imago en comfort
Zowel het imago als comfort nemen aanzienlijk toe als het HOV gebruik kan maken van een vrijliggende busbaan. De realisatie van de vrijliggende busbaan langs het spoor in Hilversum met weinig bochten en hoogteverschillen zal zowel imago als comfort van de huidige verbinding verbeteren.

6.5 Leefbaarheid

Voor omwonenden van de busroutes in Hilversum is het van belang om te weten welk effect het HOV-project heeft voor het aantal bussen in hun straat. Uit tabel 6.10 blijkt dat in de toekomst het aantal bussen dat vanaf de oostzijde Hilversum in- en uitrijdt toeneemt. Dit is een logisch gevolg van het groeiende aantal reizigers. Realisatie van het HOV-project zorgt ervoor dat het aantal bussen op de Emmastraat afneemt ten opzichte van de referentiesituatie, doordat circa een derde van de bussen via de HOV-baan langs het spoor gaat rijden.

	HOV-baan langs spoor	Emmastraat	totaal
uitgangssituatie (2010)	0	365	365
referentiesituatie (2020)	0	457	457
HOV Hilversum - Laren (2020)	188	354	542

Tabel 6.10: Aantal bussen per werkdag op het spoortracé en de Emmastraat

7

Samenvatting effecten

In tabel 7.1 zijn de effecten van HOV Hilversum - Laren afgezet tegen de referentiesituatie 2020:

	referentie (2020)	HOV Hilversum - Laren (2020)
reizigers screenline (F in figuur 6.1):		
- absoluut	9.400	11.200
- t.o.v. referentie		+19%
reizigers doorsnede A27 (E in figuur 6.1):		
- absoluut	5.100	6.800
- t.o.v. referentie		+33%
index opbrengsten/index kosten:		
- absoluut	1,00	1,02
- t.o.v. referentie		+2%
aantal bussen per dag in Hilversum:		
- spoortracé	0	188
- Emmastraat	457	354
reistijd in spits Huizen - Hilversum:		
- absoluut	37 min.	26,5 min.
- t.o.v. referentie		-28%
gemiddelde snelheid in spits Huizen - Hilversum	24 km/h	34 km/h
frequentie in spits Huizen - Hilversum:		
- via snelste route	-	8 keer per uur
- via Arenapark	14 keer per uur	10 keer per uur

Tabel 7.1: Overzicht effecten HOV Hilversum - Laren (2020)

Bijlage 1

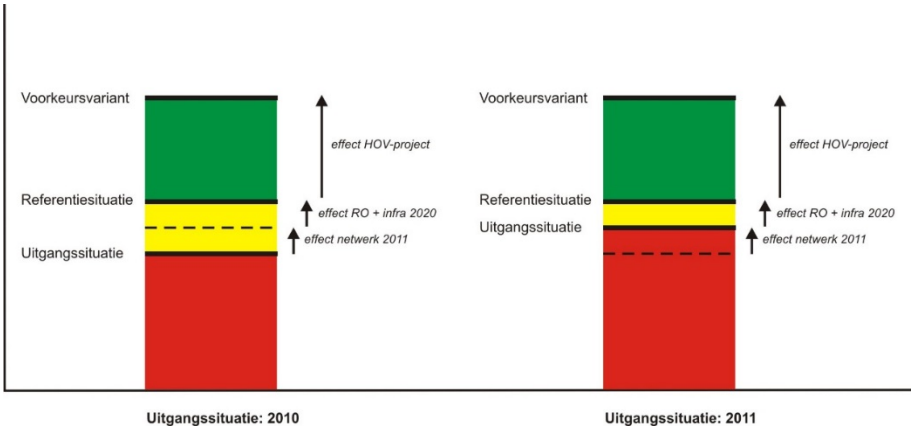
Uitgangssituatie 2010 actualiseren?

Actualisatie van de uitgangssituatie is alleen noodzakelijk als de vervoerwaarde in de uitgangssituatie van wezenlijke betekenis is voor de vervoerwaarde van het HOV-project. Om hier uitspraken over te kunnen doen, moeten we de gevolgde werkwijze bij de vervoerprognoses nader beschouwen.

In het rapport HOV in 't Gooi deel Hilversum - Laren worden drie situaties onderscheiden:

- uitgangssituatie (2010);
- referentiesituatie (2020), de situatie in 2020 zonder project HOV in 't Gooi;
- HOV Hilversum - Laren (2020), de situatie in 2020 met project HOV in 't Gooi, tracédeel Hilversum – Laren.

In 2011 is het busnetwerk in 't Gooi ingrijpend gewijzigd. Aan de hand van onderstaande figuur laten wij zien dat het voor de vervoerwaardeprognose van het HOV-project niet uitmaakt of als uitgangssituatie het busnetwerk van 2010 of van 2011 wordt gehanteerd.



Het verschil tussen de uitgangssituatie 2010 en de referentiesituatie in 2020 wordt bepaald door twee effecten:

- de wijziging van het busnetwerk in 2011;
- vastgestelde overige plannen en autonome ontwikkelingen voor de periode 2010-2020.

Zouden we als uitgangssituatie 2011 nemen (zie rechter kolom in de figuur), dan maakt het effect van het gewijzigde netwerk 2011 onderdeel uit van de vervoerwaarde in de uitgangssituatie. Het verschil tussen de uitgangssituatie en de referentiesituatie wordt dus kleiner, maar vervoerwaarde in de referentiesituatie blijft gelijk. En om het effect van de realisatie van het HOV-project zuiver in beeld te brengen, moet het vervoers-aanbod en de vervoerwaarde van HOV Hilversum - Laren juist vergeleken worden met de referentiesituatie.

Conclusie:
Het maakt voor het vervoerwaarde-effect van het HOV-project derhalve niet uit welk jaar en netwerk voor de uitgangssituatie 2010 is gehanteerd.

Dat betekent overigens niet dat de uitgangssituatie niet belangrijk is. Zonder uitgangs-situatie is het niet mogelijk een prognose van de toekomstige vervoerwaarde te maken. Verkeersmodellen, maar ook ‘handmatige’ berekeningen, starten altijd met de 'huidige situatie'. Door middel van groeifactoren voor reistijd, frequentie, ruimtelijke ontwikke-lingen, etc. wordt het aantal reizigers in de uitgangssituatie opgehoogd naar de toekomst.

Bijlage 2

Netwerk referentiesituatie 2020 actualiseren?

Als basis voor het busnetwerk in 2020 is genomen het netwerk dat is ingevoerd bij de start van de huidige busconcessie Gooi en Vechtstreek in 2011. We stellen vast dat in 2016 het busnetwerk er op een aantal punten anders uitziet dan in 2011. Een relevante vraag is of deze wijzigingen van wezenlijke betekenis zijn voor de referentiesituatie en of aanpassing van de vervoerwaardeprognose nodig is. Het netwerk in de referentiesituatie wijkt op de volgende punten af van het busnetwerk in 2016:
Verschillen referentienet ten opzichte van het huidige netwerk:

- lijn 101 rijdt via Zenderwijk/Stad en Lande in plaats van via Huizermaat en Bijvanck;
- lijn 100 rijdt via Randweg in plaats van door Bijvanck;
- lijn 108 rijdt 'rechtstreeks' van busstation Huizen naar Blaricum in plaats van via Zenderwijk/Stad en Lande;
- het netwerk gaat uit van lijn 109 Bussum - Laren en lijn 119 Eemnes - Hilversum in plaats van één doorgaande lijn 109 Bussum - Laren - Eemnes – Hilversum.
- lijn 200 en 201 rijden wel in referentienet, niet in netwerk 2016.

De verwachting is dat de gesignaleerde verschillen te gering zijn om een wezenlijke invloed te hebben op de vervoerwaardeprognose. Deze verwachting is gebaseerd op de volgende argumenten:

- De lijnen 200 en 201: anno 2016 zijn de spitsfrequenties van lijn 101 hoger dan in het referentienet. Feitelijk zijn de ritten van de lijnen 200 en 201 dus opgenomen in de dienstregeling van lijn 101. Van een verschil in frequentie is hier dus geen sprake.
- De busfrequenties per wijk en per periode van de dag en de directe verbindingen zijn nagenoeg identiek. Er is slechts één verschil: in de referentiesituatie rijden er in de spitsuren 2 bussen per uur door de Bijvanck, in 2016 zijn dit er 4 per uur. De wijk Bijvanck wordt echter ook bediend door bussen die via 't Merk en de Randweg rijden (haltes 't Merk en Carpoolplaats). Vooral reizigers die lijn 320 reizen zullen een iets langere voortransportafstand accepteren en per fiets naar de halte komen. In de referentiesituatie is het aantal bussen dat via 't Merk en de Randweg rijdt in de spitsuren aanzienlijk groter dan in de huidige situatie (14 keer per uur versus acht keer per uur). Dit compenseert het geringere aantal bussen door de wijk.

- Het feit dat de huidige lijn 109 in het referentienet is gesplitst in een lijn 109 Bussum - Laren en een lijn 119 Eemnes - Hilversum maakt voor de vervoerwaarde nagenoeg niet uit. De meeste reizigers reizen juist op deze trajecten. Het aantal 'doorgaande' reizigers, tussen Eemnes en Laren/Bussum, is zeer beperkt.

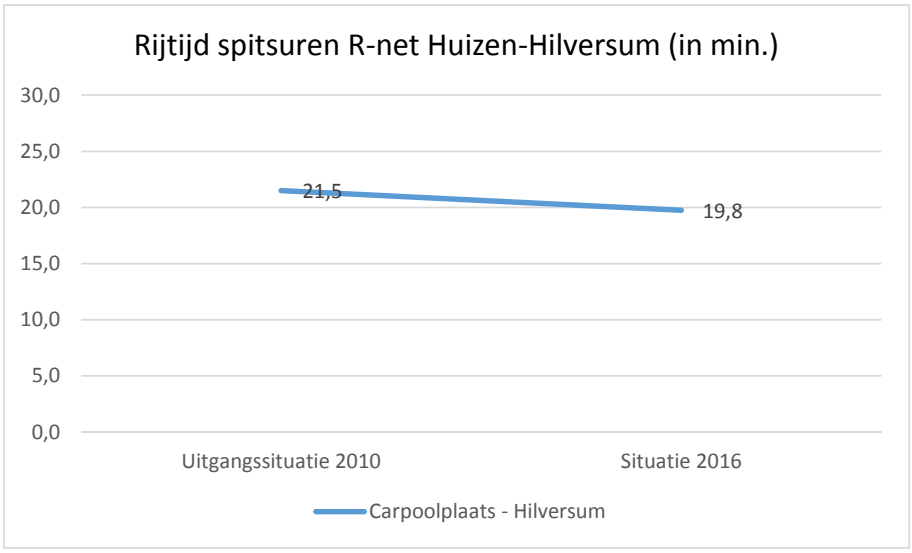
Conclusie:
Het verschil tussen het gehanteerde busnetwerk in de referentiesituatie en het busnetwerk in 2016 is te beperkt om van invloed te zijn op de vervoerwaarde-prognose. Daarom hoeft het busnetwerk van de referentiesituatie niet aangepast te worden.

Bijlage 3

Rijtijden referentiesituatie 2020 actualiseren?

Ontwikkeling tussen 2010 en 2016

Een relevante vraag is of de gehanteerde referentiesituatie nog steeds een realistisch beeld geeft van de situatie in 2020 zonder HOV-project. Immers: een andere vervoerwaarde in de referentiesituatie leidt tot een andere reizigersgroei van project HOV in 't Gooi. Omdat het vervoerwaarde-effect van het HOV-project in belangrijke mate het gevolg is van de reistijdwinsten voor reizigers is het vooral relevant om de gehanteerde rijtijden van R-netlijn 320 te bezien. Daartoe bekijken we in eerste instantie hoe de uitgangssituatie 2010 zich verhoudt tot de situatie in 2016. Dat geeft een goede indicatie of de gehanteerde referentiesituatie nog actueel is. In figuur 1 zijn de rijtijden van R-netlijn 320 in de spitsuren in 2010 en 2016 weergegeven op het traject Blaricum carpoolplaats - Hilversum station. Deze rijtijden zijn afgeleid uit de dienstregeling in de betreffende jaren.



Figuur B3.1: Rijtijd R-net in spitsuren tussen Blaricum Carpoolplaats en Hilversum station in 2010 en 2016

We zien dat de rijtijd in 2016 1,7 minuut korter is dan in 2010. Dit heeft twee oorzaken:

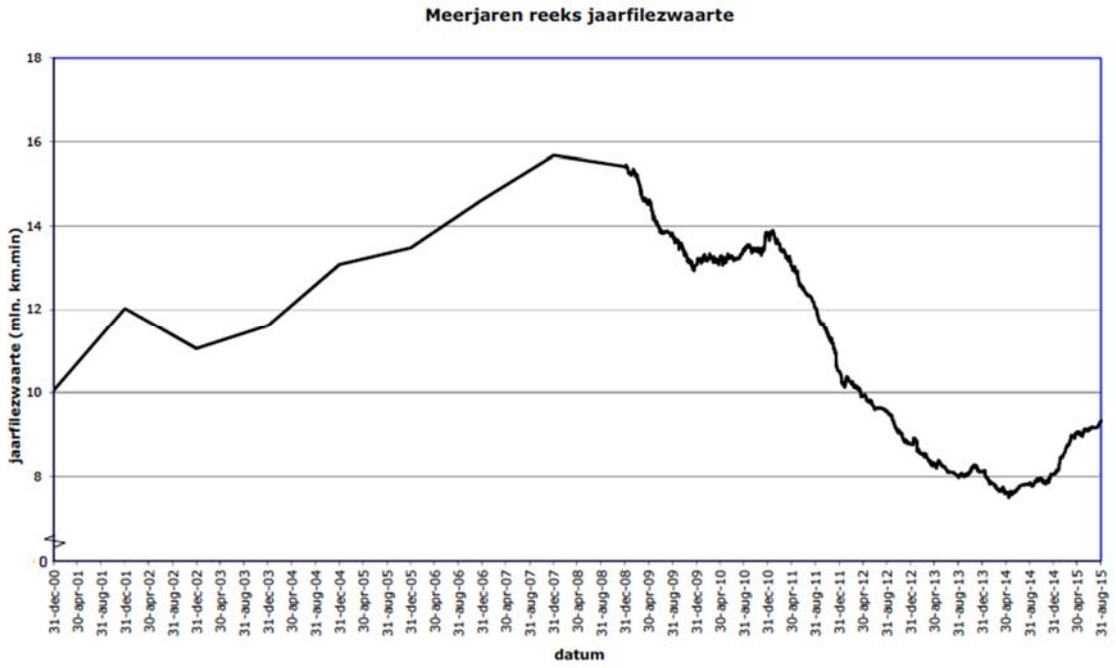
1. Betere doorstroming door minder verkeersdrukte.
   We zien dat in de periode 2010-2015 sprake is geweest van een afname van het autoverkeer, zowel in Hilversum (zie tabel 1) als op de A27 (zie tabel 2 en figuur 2). In eerdere rapporten betreffende HOV in 't Gooi is beschreven dat juist de grote verkeersdrukte op het traject van R-netlijn 320 er de oorzaak van is dat de rijtijd van deze lijn lang is en onbetrouwbaarheid groot. De (tijdelijke) afname van verkeersdrukte in de periode 2010-2015 zal dan ook een gunstig effect op de rijtijd en betrouwbaarheid van lijn 320 hebben gehad.

totaal naar wegtype	2010	2011	2012	2013	2014	2015
invalswegen	158.983	162.071	159.006	157.329	158.905	160.240
	98%	100%	98%	97%	98%	99%
buitenring	322.995	325.108	319.900	325.673	339.339	343.705
	101%	102%	100%	102%	106%	107%
radialen	95.443	97.293	100.877	87.177	55.769	55.599
	99%	101%	105%	91%	58%	58%
binnenring	56.944	56.578	56.183	52.851	49.007	52.653
	96%	96%	95%	89%	83%	89%
totaal alle tellingen	634.365	641.050	635.966	623.030	603.019	612.196
	100%	101%	100%	98%	95%	96%

Tabel B3.1: Ontwikkeling verkeersintensiteiten in Hilversum 2010-2015

locatie	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A27 tussen knooppunt Eemnes en aansluiting Hilversum hm 96,8	76.250	80.377	62.522	57.624	54.320	79.686
index	100%	105%	82%	76%	71%	105%

Tabel B3.2: Ontwikkeling verkeersintensiteiten op de A27 2010-2015



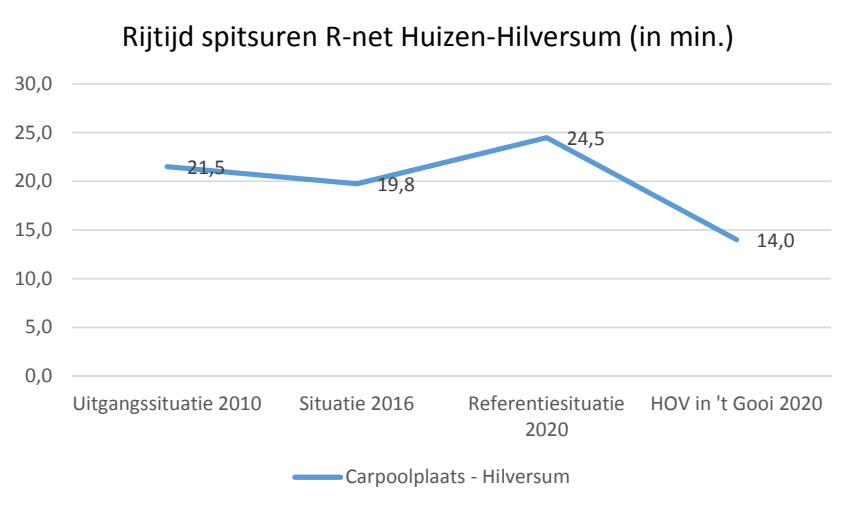
Figuur B3.2: Ontwikkeling filezwaarte op de Nederlandse autosnelwegen

2. Recente doorstromingsmaatregelen voor de bus.
   In de afgelopen jaren zijn op het traject tussen de Carpoolplaats en station Hilversum verschillende doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer getroffen. Zo is op de A27 bij knooppunt Eemnes een busdoorsteek richting Hilversum gerealiseerd en zijn in Hilversum doorstromingsbevorderende maatregelen getroffen (o.a. een voor de bus gunstigere afstelling van de verkeerslichten). Ook deze maatregelen hebben bijgedragen aan de kortere rijtijd van R-netlijn 320.

Conclusie:
Hoewel aannemelijk is dat de afname van de verkeersdrukte in de periode 2010-2015 samenhangt met de recessie en dus van tijdelijke aard is geweest, mag worden verwacht dat de doorstromingsmaatregelen een blijvend effect hebben op de rijtijd van de bus. In de vervoerwaardeprognose voor de referentiesituatie was met deze recente doorstromingsmaatregelen echter nog geen rekening gehouden. Daarom is de referentiesituatie hierop aangepast. Omdat onduidelijk is welk deel van de afname van de rijtijd is toe te schrijven aan de doorstromingsmaatregelen is het verstandig om uit te gaan van het positieve scenario dat nagenoeg de gehele rijtijdafname het gevolg is van de doorstromingsmaatregelen en derhalve een permanent karakter heeft. We verlagen daarom de rijtijd in de referentiesituatie 2020 met 1,5 minuut per rit in de spitsuren. Dientengevolge wordt ook het effect op de vervoerwaarde en exploitatie aangepast.

Ontwikkeling na 2016

Nu we een beeld hebben van de ontwikkeling van de rijtijd tussen 2010 en 2016, kijken we naar de te verwachten ontwikkeling tot 2020. In figuur 3 zijn naast de rijtijd van 2010 en 2016 ook de veronderstelde rijtijd voor de referentiesituatie in 2020 zonder HOV-project en de situatie in 2020 na realisatie van het HOV-project opgenomen. Vanwege de doorstromingsmaatregelen is de rijtijd in de referentiesituatie met 1,5 minuut ingekort.



Figuur B3.3: Rijtijd R-net in spitsuren tussen Blaricum Carpoolplaats en Hilversum station in dienstregeling 2010, 2016 en prognose 2020

In de referentiesituatie (2020 zonder HOV-project) verandert na 2016 de route van de R-net lijn niet en er zijn ook geen andere plannen voorzien (zoals doorstromingsmaatregelen) die de rijtijd van de lijn doen veranderen. Op grond van de analyse van de verkeersdrukte mag echter wel worden verondersteld dat de komende jaren de verkeersdrukte weer (fors) gaat toenemen. De ruimtelijke plannen in de regio (o.a. woningbouw Blaricummermeent, Anna's Hoeve, Almere-oost) zullen, zij het wellicht met enige vertraging, alsnog uitgevoerd worden, met extra mobiliteit als gevolg. Dit zal ongetwijfeld weer leiden tot een toename van de rijtijd van R-netlijn 320. Het is daarom nog steeds een realistisch beeld dat de rijtijd in de referentiesituatie beduidend langer is dan in de uitgangssituatie (2010). Echter, zoals eerder al gesteld, corrigeren we de referentiesituatie 2020 zonder HOV wel vanwege de in periode 2011-2016 getroffen doorstromingsmaatregelen.
Overigens lopen mutaties in de rijtijd van het openbaar vervoer door de voorbereidingstijd voor de nieuwe dienstregeling altijd achter op de situatie op straat. De gesignaleerde toename van de verkeersdrukte in 2015 zal vermoedelijk pas in 2017 in de rijtijd van de bus terug te zien zijn.

Conclusie:
Het is aannemelijk dat de rijtijd in de referentiesituatie 2020 zonder HOV weer zal toenemen. Echter vanwege de in de periode 2010 - 2016 getroffen doorstromings-maatregelen is die toename minder groot dan eerder berekend. Het verschil tussen de gecorrigeerde referentiesituatie 2020 zonder HOV en de situatie 2020 met HOV bedraagt 10,5 minuut.

Bijlage 4

Werkwijze vervoer-waardeprognose Voorkeursvariant HOV in ‘t Gooi

Werking verkeersmodel
Bij de berekening van de vervoerwaarde van de verschillende varianten is gebruik gemaakt van een verkeersmodel voor openbaar vervoer (OV-model). Met een OV-model worden reizigersstromen met de computer nagebootst. In het OV-model wordt het bestaande en toekomstige lijnennetwerk ingevoerd, bestaande uit openbaarvervoer-lijnen met frequenties, met halten, snelheden etc. Aan dit netwerk worden zogenaamde ‘zones’ gekoppeld en iedere zone bevat voor de huidige en toekomstige situatie het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen dat in die zone in werkelijkheid aanwezig is of in toekomst zal zijn. De inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen zijn bepalend voor de verplaatsingen (het aantal personen) die over het OV-netwerk gaan bewegen.

Wanneer een berekening met het OV-model wordt gedaan, gaat het model het aantal verplaatsingen verdelen over het netwerk op grond van de gegeneraliseerde kosten per verplaatsing. Dat wil zeggen: alle aspecten van een bepaalde reisroute worden omgerekend naar reistijd en daaraan wordt, op grond van de reistijdwaardering, een geldbedrag gekoppeld. Op grond van het gegeven dat reizigers bij voorkeur kiezen voor de verplaatsing met de laagste kosten, vindt een verdeling van de verplaatsingen over het netwerk plaats. Zo kan voor de huidige en toekomstige situatie worden vastgesteld hoe groot het gebruik van een openbaar-vervoerverbinding zal zijn.

Voordat de toekomstige situatie wordt doorgerekend, is de uitgangssituatie getoetst en bijgesteld aan de hand van telcijfers. Immers: de ‘prognose’ voor de uitgangssituatie 2009 zou hetzelfde resultaat moeten geven als telcijfers van de feitelijke situatie in hetzelfde jaar.

Gebruikt verkeersmodel

Ten behoeve van de modelberekeningen is een nieuw OV-model voor de regio Huizen - Hilversum gebouwd. Dit model is grotendeels gebaseerd op de uitgangspunten en data van het model voor de regio Amsterdam (inclusief Almere), dat ten tijde van de studie werd ontwikkeld. Het OV-model Huizen - Hilversum[3] heeft als basisjaar 2009 en als prognosejaar 2020.

Infrastructuur en snelheid

- De rijtijden in de uitgangssituatie zijn gebaseerd op de openbaar-vervoerdienst-regeling 2010.
- Voor de toekomstvarianten (referentie en variant met HOV) houdt het OV-model rekening met de vaststaande en voorgenomen infrastructurele plannen voor 2020. De verwachting is dat door deze plannen (onder andere verbreding A27) de verkeers-doorstroming op de snelwegen niet verslechtert of mogelijk zelfs verbetert. In de bestuurlijk vastgestelde Voorkeursvariant[4] zal op de trajecten in Huizen/Blaricum (De Regentesse - carpoolplaats) en Hilversum (station - op-/afrit A27) de snelheid van het (H)OV flink omhoog gaan door de voorziene aanleg van busbanen.
- Wij zijn ervan uitgegaan dat op het onderliggende wegennet het verkeer wel in toenemende mate wordt geconfronteerd met congestie. Daarom is op de wegen binnen de bebouwde kom voor 2020 de gemiddelde snelheid van het autoverkeer met 5% verlaagd. Ook de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer is verlaagd (circa 5%, verschilt per lijn), behalve uiteraard op die trajecten waar de doorstroming van het OV verbetert door de aanleg van een HOV-baan. Daar is de snelheid juist flink verhoogd.

Comfort, imago, betrouwbaarheid

HOV op een (deels) vrij liggende baan heeft voor reizigers meer comfort en een beter imago dan 'gewoon' openbaar vervoer. De ervaring leert dat deze meerwaarde leidt tot extra reizigers. Omdat dit effect in een verkeersmodel lastig te kwantificeren is, is dit effect in de vervoerwaardeberekeningen *niet* meegenomen. Het is goed om te realiseren dat in de eerste, 'handmatige' vervoerwaardeprognose (rapport 'Vervoerwaarde HOV-verbinding Hilversum - Huizen' d.d. 3 september 2008) wel toeslagen voor extra comfort en imago (10% extra reizigers) en een grotere betrouwbaarheid van de dienstuitvoering (5% extra reizigers) zijn meegenomen.

Halten

Vanwege de gewenste hoge snelheid bedienen HOV-lijnen een beperkt aantal halten. Dit kan ook: door de hogere kwaliteit van het vervoer is het invloedsgebied van de HOV-halten een stuk groter dan van 'gewone' bushalten. De praktijk wijst uit dat reizigers best verder willen lopen of fietsen naar de halte als zij er een verbinding van

---

3 Omdat het OV-model voor autoverkeer onvoldoende gedetailleerd is, is voor het autoverkeer een verkeersmodel gebruikt dat gebaseerd is op de in gebruik zijnde autoverkeersmodellen van Hilversum, Huizen en Blaricum. Het autoverkeersmodel kent als basisjaar 2013 en toekomstjaar 2023.

4 De voorkeursvariant gaat uit van vrijliggende busbanen, zowel in Hilversum als in Huizen/Blaricum.

hoge kwaliteit voor terugkrijgen. Daarom is een loop-/fietsafstand naar de halte van 600 m hemelsbreed gehanteerd.

Er is in de voorkeursvariant gerekend met de volgende halten voor het HOV:
- busstation Huizen (Huizen);
- Huizermaatweg (Huizen);
- De Regentesse (Huizen);
- De Oorsprong (Blaricum);
- carpoolplaats (Blaricum);
- Eemnes (Eemnes);
- ziekenhuis Tergooi (Hilversum);
- station Hilversum (Hilversum).

Ruimtelijke ontwikkeling
Het verkeersmodel is gevuld met de sociaal-economische data (inwoners, arbeidsplaatsen, leerlingplaatsen) van het Nieuw Regionaal Model (NRM). In de data voor het prognosejaar zijn alle relevante toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen, zoals de bouw/uitbreiding van:
- Blaricummermeent (Huizen);
- ziekenhuis Tergooi Hilversum;
- Arenapark (Hilversum).
- Nieuwbouw Anna's Hoeve.

Daarnaast breidt Almere ook na 2020 nog flink uit. Verwacht mag worden dat hierdoor het openbaar-vervoergebruik van en naar het Gooi na 2020 nog verder zal groeien.

Prijsontwikkeling
In het OV-model is er van uitgegaan dat de kosten voor het gebruik van de auto en het openbaar vervoer niet wijzigen ten opzichte van de situatie 2009. De gevonden effecten kunnen dus niet zijn beïnvloed door een ongelijke reiskostenontwikkeling van auto en openbaar vervoer of door een sterke stijging of daling van de reiskosten.

Het is goed om te beseffen dat een eventueel in te voeren kilometerheffing dus niet in de berekeningen is meegenomen. Mocht deze maatregel op enig moment alsnog ingevoerd worden, dan zal dat naar verwachting een gunstig effect op de vervoerwaarde van de HOV-verbinding hebben.

P+R
De praktijk wijst uit dat de aanleg van P+R-parkeerplaatsen bij halten de vervoerwaarde van HOV verhoogt. Daarom is voor de verbinding Huizen - Hilversum rekening gehouden met de aanleg van 250 parkeerplaatsen. Verondersteld is dat 175 plaatsen komen bij de halte carpoolplaats Blaricum en 75 bij de halte Eemnes.

Bijlage 5

Werkwijze exploitatieberekening Voorkeursvariant HOV in 't Gooi

De reizigerskilometers en dienstregelingsuren voor de Voorkeursvariant zijn op de volgende wijze tot stand gekomen:

- Reizigerskilometers: deze zijn bepaald door middel van het verkeersmodel waarmee in 2010 is gerekend om de vervoerwaarde te bepalen. Het verkeersmodel bevat een uitgebreide matrix met aantallen reizigers per reisrelatie. De reisafstand per reiziger wordt bepaald door de route die de reizigers in het verkeersmodel kiezen op grond van het OV-netwerk.
- Dienstregelingsuren: de dienstregelingsuren zijn berekend door per lijn het aantal ritten per werkdag te bepalen, deze te vermenigvuldigen met de rijtijd per rit en de uitkomst (uren per werkdag) te vermenigvuldigen met een factor 300 om tot dienstregelingsuren per jaar te komen. Voor de buslijnen in het studiegebied zijn in de voorkeursvariant (en de gewijzigde voorkeursvariant) de volgende frequenties per uur aangehouden:

	spits	overig
lijn 100	4	2
lijn 101	2	2
lijn 107	2	2
lijn 108	1	1
lijn 109	1	1
lijn 119	2	1
lijn 156	6	4
lijn 200	4	0
lijn 201	2	0
lijn 202	2	0
lijn 320	8	4

Tabel B5.1: Aantal bussen per uur in Voorkeursvariant

Zowel de reizigerskilometers als de dienstregelingsuren zijn berekend voor het gehele studiegebied, dat wil zeggen: voor alle in tabel B5.1 genoemde lijnen.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Provincie Noord-Holland

Verkeersgegevens en omgevingsvariabelen ten behoeve van PIP HOV in 't Gooi

Datum 17 juni 2016
Kenmerk NH1093/Ppe/0587.01
Eerste versie

1 Inleiding

In overleg met de gemeenten Hilversum, Huizen en Laren is ten behoeve van de opstelling van het Provinciaal InpassingsPlan (PIP) voor realisering van het HOV in 't Gooi onderzocht welke verkeersgegevens en omgevingsvariabelen nodig zijn van het betrokken wegennet. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van gegevens die door de gemeenten zijn aangeleverd:

- tellingen van de gemeente Huizen;
- verkeersmodel van Hilversum;
- verkeersmodel van Huizen;
- verkeersmodel van de Blaricummermeent;
- tellingen van de Provincie Noord-Holland;
- tellingen gemeente Huizen;
- voertuigverdelingen van de EU-geluidskaart voor de regio;
- dienstregeling volgens vigerende concessie openbaar vervoer;
- dienstregeling en netwerk, zoals ontworpen voor het HOV in 't Gooi.

De gegevens zijn in nauw overleg met de gemeente Hilversum bepaald, zowel wat betreft het autoverkeer als het openbaar vervoer.

2 Basisgegevens

2.1 Autoverkeer

2.1.1 Werkwijze

De gemeenten Huizen, Blaricum en Hilversum beschikken elk over een eigen verkeersmodel dat als basisjaar 2004 heeft. In de loop der tijd hebben die modellen aanpassingen gehad en zijn uitgangspunten veranderd. Dit heeft er toe geleid dat de drie modellen niet dezelfde voorspelling voor de toekomstige verkeerssituatie kennen. De gemeente Hilversum heeft de actuele situatie nauwgezet gevolgd, maar de beide andere modellen zijn niet actief beheerd. Omdat de beschikbare tellingen van Huizen en Blaricum gedateerd zijn is er in Huizen op alle invalswegen in 2013 geteld. Om betrouwbare uitspraken over de toekomstige verkeersintensiteiten te kunnen doen is op basis van de verkeerstellingen en met als vertrekpunt het verkeersmodel Hilversum een nieuw gemeenschappelijk model 2013 voor de drie gemeenten geschat en beperkt gekalibreerd. Vervolgens is een model 2023 gemaakt. Omdat voor milieuberekeningen ook voor de tussenliggende jaren de intensiteiten relevant zijn, zijn deze geïnterpoleerd tussen 2013 en 2023. Na 2023 wordt nog een mobiliteitsgroei van ongeveer 0,5% per jaar verondersteld.

2.1.2 Intensiteiten

In de tabel 2.1 zijn de relevante wegvakken en de werkdag etmaalintensiteiten opgenomen. De verdeling over dag-, avond- en nachtperiode en de verdeling over voertuigcategorieën zijn gebaseerd op functie en type van de wegen in het netwerk.

		Ingevoerde etmaalintensiteiten		Berekende etmaalinstensiteiten				
		2013	2023	2015	2016	2020	2025	2027
Hilversum/Laren		mvt/werkdg	mvt/werkdg	mvt/dag	mvt/dag	mvt/dag	mvt/dag	mvt/dag
Oosterengweg	Liebergerweg - Mussenstraat	26.837	28.800	27.110	27.242	28.120	29.090	29.380
Oosterengweg	Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	26.696	28.800	26.960	27.098	28.120	29.090	29.380
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	23.992	28.800	24.230	24.354	28.120	29.090	29.380
Oosterengweg Parallelweg westzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	1.000	0	0	990	1.010	1.020
Oosterengweg Parallelweg oostzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	500	0	0	490	510	510
Verlegde weg over Anna's Hoeve	Micklerstraat - Mussenstraat	0	10.620	0	nvt	10.460	10.730	10.830
Verlegde weg over Anna´s Hoeve	dr. A. Schweizerweg - Minckelerstraat	0	11.700	0	nvt	11.520	11.810	11.930
Hilversum Vogelbuurt								
Parallelweg Oosterengweg	Liebergerweg - Venetapark	0	200	0	0	200	200	200
Mussenstraat	Venetapark - Mussenstraat NZ	1.143	300	1.140	1.143	300	300	310
Mussenstraat	MussenstraatNZ en A. Fokkerweg	401	1.800	400	401	1.770	1.820	1.840
A. Fokkerweg zuid	Mussenstraat - Liebergerweg	401	600	400	401	590	610	610
Liebergerweg midden	Oosterengweg - Mussenstraat NZ	716	1.600	720	716	1.580	1.620	1.630
Liebergerweg oost	Mussenstraat NZ - A. Fokkerweg	569	1.000	570	569	990	1.010	1.020
A. Fokkerweg midden	Liebergerweg - Mincklerstraat	800	100	800	800	100	100	100
Mussenstraat NZ	Liebergerweg - Mussenstraat	277	600	280	277	590	610	610
Arendstraat	Liebergerweg en Mussenstraat	551	600	550	551	590	610	610

Tabel 2.1: Etmaalintensiteiten Hilversum (gemiddelde werkdag)

2.1.3 Actualisatie nodig?

Bij de bepaling van de toekomstige verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Zo'n verkeersmodel bevat tal van (onderbouwde) aannamen over toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld ten aanzien van de ruimtelijk-economische ontwikkeling, brandstofprijzen, etc. Daarom is het goed om te bezien hoe de prognoses zich verhouden tot de werkelijke ontwikkeling van het verkeer sinds 2013. Op grond van de analyse in bijlage 1 wordt verwacht dat het model een realistische inschatting geeft van de toekomstige verkeersintensiteiten. Als er sprake is van een afwijking, dan geeft het model eerder een overschatting van de intensiteiten (en daarmee van de milieuhinder) dan een onderschatting.

2.2 Openbaar vervoer

Huidige situatie

De gegevens betreffende het aantal bussen zijn opgenomen in tabel 2.2. Voor de situatie 2013 is uitgegaan van de toenmalige dienstregeling. In de situatie 2013 reden de volgende bussen in het studiegebied Huizen-Hilversum:

- Lijn 3 Hilversum;
- Lijn 59 Hilversum - Zeist;
- Lijn 70 Hilversum - Amersfoort;
- Lijn 100 Bussum - Blaricum Carpoolplaats;
- Lijn 101 Bussum - Blaricum Carpoolplaats - Hilversum (spits);
- Lijn 107 Hilversum - Bussum - Huizen;
- Lijn 108 Hilversum - Blaricum - Huizen;
- Lijn 109 Hilversum - Eemnes - Bussum;
- Lijn 150 Almere - Utrecht De Uithof (spits);
- Lijn 156 Almere - Blaricum carpoolplaats - Hilversum;
- Lijn 209 Hilversum - Eemnes (spits);
- R-net 320 Amsterdam - Blaricum carpoolplaats - Hilversum.

Het netwerk is te zien in de figuren 2.1 en 2.2.

Figuur 2.1: Huidige lijnennet Huizen en Blaricum 2013 (bron: Connexxion)

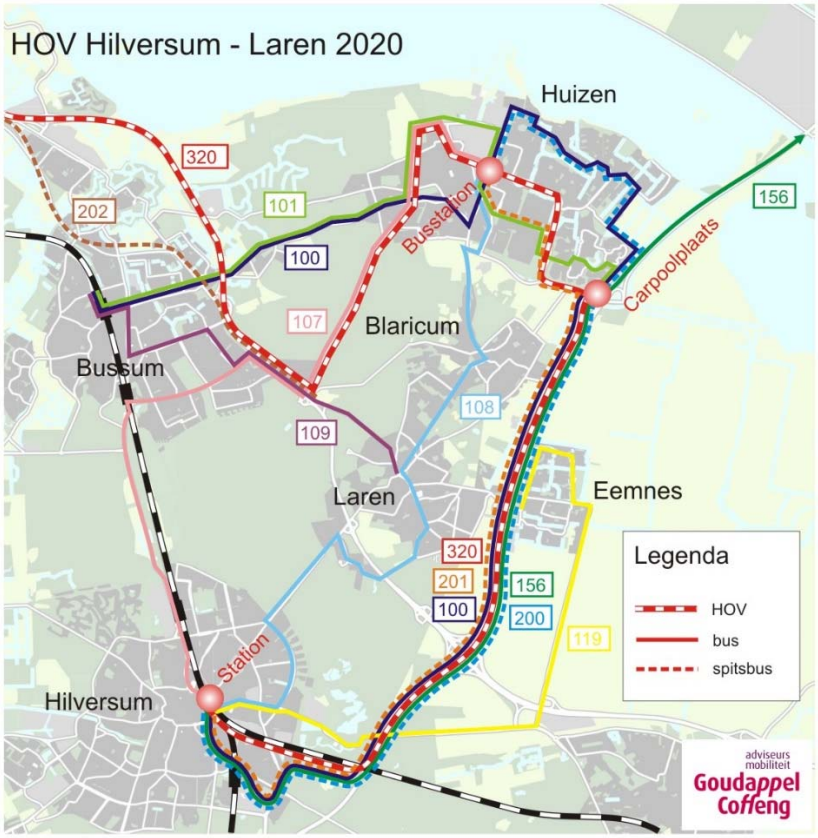
Figuur 2.2: Lijnennet Hilversum 2013 (bron: Connexxion)

Referentiesituatie 2020 zonder HOV
Er is voor het toekomstjaar 2020 zonder HOV (de referentiesituatie) aangenomen dat het lijnennet geen substantiële veranderingen ondergaat.

Situatie 2020 met HOV
In de haalbaarheidsstudie naar HOV het Gooi is voor de situatie na realisatie van de HOV-infrastructuur op het traject Hilversum - Laren het volgende OV-netwerk aangehouden:

- lijn 3 Hilversum;
- lijn 59 Hilversum - Zeist;
- lijn 70 Hilversum - Amersfoort;
- lijn 100 Bussum - Blaricum carpoolplaats - Hilversum;
- lijn 101 Bussum - Blaricum carpoolplaats;
- lijn 107 Hilversum - Bussum - Huizen;
- lijn 108 Hilversum - Blaricum - Huizen;
- lijn 109 Laren - Bussum;
- lijn 119 Hilversum - Eemnes;
- lijn 156 Almere - Blaricum carpoolplaats - Hilversum (- Utrecht De Uithof);
- lijn 200 Huizen - Hilversum (spits);
- lijn 200 Huizen - Hilversum (spits);
- R-net 320 Amsterdam - Blaricum carpoolplaats - Hilversum.

Figuur 2.3 toont een afbeelding van het netwerk. Het netwerk wijkt op een aantal punten af van het huidige OV-netwerk. De achtergrond van deze verschillen wordt hierna beschreven.



Figuur 2.3: Lijnennet na realisatie HOV Hilversum - Laren (2020)

R-net 320

Evenals in de huidige situatie is lijn 320 de belangrijkste drager van het OV tussen Huizen en Hilversum. In Huizen/Blaricum blijft de bus (vooralsnog) rijden via de huidige route via 't Merk en de Randweg. In Hilversum rijdt de bus over een nieuwe busbaan langs het spoor.

Lijn 156

In het toekomstbeeld wordt de corridor Almere - Hilversum verder uitgebouwd. Mede door de stadsuitbreidingen aan de oostzijde van Almere zijn naar verwachting hogere frequenties haalbaar en komt ook avond- en weekendbediening binnen bereik. In de haalbaarheidsstudie is in eerste instantie nog uitgegaan van de huidige buslijn 156 tussen Almere en Hilversum (met hogere frequenties en bediening de hele week). In een aparte studie is vastgesteld dat ook de verbinding Almere – Utrecht De Uithof (met overstap-mogelijkheden bij Blaricum Carpoolplaats) kansrijk is. Inmiddels rijdt spitslijn 150 Almere - Utrecht De Uithof.

Lijnen 100 en 101
De buslijnen 100 en 101 bieden een verbinding tussen Bussum en Huizen. De lijnen rijden via verschillende routes door Huizen en bieden op het busstation in Huizen en de carpoolplaats overstap op lijn 320. Lijn 100 rijdt in ieder geval in de spitsuren door naar Hilversum, via Arenapark.

Lijnen 200 en 201
In de spitsuren wordt de corridor Huizen - Hilversum aangevuld met de spitslijnen 200 en 201, om meer reizigers te kunnen vervoeren en meer reizigers een rechtstreekse verbinding met Hilversum te bieden. Ook deze lijnen rijden in Hilversum via Arenapark.

Carpoolplaats
De carpoolplaats wordt een belangrijk overstappunt in het netwerk. R-net 320 rijdt in Hilversum via de busbaan langs het spoor snel naar station Hilversum, alle overige lijnen rijden in Hilversum via Arenapark. Op de carpoolplaats kunnen reizigers van R-net 320 overstappen op een van de lijnen naar Arenapark en kunnen reizigers van een van de overige lijnen overstappen op R-net 320 als zij snel naar station Hilversum willen. Hiertoe dient een goede samenhangende dienstregeling gebouwd te worden met korte overstaptijden op de carpoolplaats.

Lijnen 109 en 119
In de haalbaarheidsstudie is vastgesteld dat het traject Laren - Eemnes van de huidige lijn 109 niet veel toegevoegde waarde heeft. Daarom is de huidige busverbinding gesplitst in twee aparte lijnen: 109 Bussum - Laren en 119 Eemnes - Hilversum, waarbij de spitsritten van de huidige lijn 209 zijn opgenomen in lijn 119. Dit is een beperkte vervoerskundige wijziging ten opzichte van de huidige situatie, vooral ingegeven door beperking van exploitatiekosten.

Aantallen bussen
In tabel 2.2 zijn de busintensiteiten voor de situatie 2013 en 2020 op de relevante wegvakken in Hilversum en Laren opgenomen. Voor de tussenliggende jaren wordt geen noemenswaardige groei in busintensiteiten voorzien, wel wordt reizigersgroei verwacht.

Hilversum/Laren		huidig lijnennet aantal bussen per periode van de dag 07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur	per etmaal	toekomst, met HOV aantal bussen per periode van de dag 07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur	per etmaal
Oosterengweg	Liebergerweg - Mussenstraat	23	4	1	28	23	4	1	28
Oosterengweg Parallelweg westzijde	Liebergerweg - Mussenstraat	0	0	0	0	0	0	0	0
Oosterengweg	Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	23	4	1	28	23	4	1	28
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	23	4	1	28	23	4	1	28
Oosterengweg Parallelweg westzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	0	0	0	0	0	0	0
Oosterengweg Parallelweg oostzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	0	0	0	0	0	0	0
Mussenstraat	Oosterengweg - A. Fokkerweg	0	0	0	0	0	0	0	0
Oude Amersfoortseweg West	Oosterengweg - Willem Bontekoestraat	0	0	0	0	0	0	0	0
Oude Amersfoortseweg Oost	Oosterengweg - Compagnieweg	0	0	0	0	0	0	0	0
Zandheuvelweg	Eemeroordlaan - dr. A. Schweizerweg	31	8	3	42	31	8	3	42
Weg over Anna´s Hoeve	Zandheuvelweg - Sportvelden	31	8	3	42	31	8	3	42
Weg over Anna´s Hoeve	Sportvelden - A. Fokkerweg	31	8	3	42	31	8	3	42
Nieuwe weg over Anna´s Hoeve	dr. A. Schweizerweg - Minckelerstraat	31	8	3	42	31	8	3	42
Anthony Fokkerweg	Mussenstraat – Liebergerweg	0	0	0	0	0	0	0	0
Anthony Fokkerweg	Liebergerweg - Minckelerstraat	0	0	0	0	0	0	0	0

Hilversum/Laren		huidig lijnennet aantal bussen per periode van de dag 07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur	per etmaal	toekomst, met HOV aantal bussen per periode van de dag 07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur	per etmaal
extra toegevoegd: Hilversum									
Busbaan langs spoor (oost)	A27 - Van Linschotenlaan	0	0	0	0	326	56	46	428
Busbaan langs spoor (west)	Van Linschotenlaan - station	0	0	0	0	144	24	20	188
Van Linschotenlaan en Oostereind	spoor - Arena	0	0	0	0	182	32	26	240
Arenapark	Oostereind - Soestdijkerstraatweg	243	39	27	309	230	40	32	302
Soestdijkerstraatweg	station Sportpark - Utrechtseweg	293	43	29	365	274	44	36	354
Soestdijkerstraatweg	Oostereind - Sportpark	24	0	0	24	24	0	0	24
Soestdijkerstraatweg	Oostereind - A27	168	23	16	207	71	9	6	86
Oostereind	Soestdijkerstraatweg - Arena	144	23	16	183	229	41	32	302
Van Riebeeckweg	Soestdijkerstraatweg - Oosterengweg	23	4	1	28	23	4	1	28
Van Riebeeckweg	Oosterengweg - Van Linschotenlaan	46	8	2	56	46	8	2	56

Tabel 2.2: Busintensiteiten op de relevante wegvakken Hilversum/Laren

3 Omgevingsvariabelen

De overige verkeersgegevens betreffende de voertuigverdeling zijn gebaseerd op de functie van de weg en het wegtype (bron: EU-geluidskaart 2011). De omgevingsvariabelen zijn aangeleverd door de afdelingen milieu van de betreffende gemeenten en weergegeven in de tabellen 3.1 en 3.2 (zie volgende pagina).

	Straatnaam	Wegtype	Boomfactor	snelheidstype	stagnatie %	stagnatie %
Hilversum					2016	2027
Oosterengweg	Liebergerweg - Mussenstraat	3b	1	e	10 -15%	<10%
Oosterengweg	Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	3b	1	e	10 -15%	<10%
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	3b	1	e	10 -15%	<10%
Oosterengweg Parallelweg westzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	3b	1	e	nvt	<10%
Oosterengweg Parallelweg oostzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	3b	1	e	nvt	<10%
Verlegde weg over Anna's Hoeve	Micklerstraat - Mussenstraat	3a	1		<10%	<10%
Verlegde weg over Anna's Hoeve	dr. A. Schweizerweg - Minckelerstraat	4	1		<10%	<10%
Hvs Vogelbuurt						
Parallelweg Oosterengweg	Liebergerweg - Venetapark	3a	1	e	<10%	<10%
Mussenstraat	Venetapark - Mussenstraat NZ	3a	1	e	<10%	<10%
Mussenstraat	MussenstraatNZ en A. Fokkerweg	3a	1	e	<10%	<10%
A. Fokkerweg zuid	Mussenstraat - Liebergerweg	3a	1	e	<10%	<10%
Liebergerweg midden	Oosterengbrug - Mussenstraat NZ	3a	1	e	<10%	<10%
Liebergerweg oost	Mussenstraat NZ - A. Fokkerweg	3a	1	e	<10%	<10%
A. Fokkerweg midden	Liebergerweg - Mincklerstraat	3a	1	e	<10%	<10%
Mussenstraat NZ	Liebergerweg - Mussenstraat	3a	1	e	<10%	<10%
Arendstraat	Liebergerweg en Mussenstraat	3a	1	e	<10%	<10%

Tabel 3.1: Wegtypering per weg ten behoeve van milieuberekeningen

		Motervoertuigverdeling voor zowel 2016 als 2027											
		Gem % per uur			LMV			MZMV			ZMV		
Hilversum/Laren		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Oosterengweg	Liebergerweg - Mussenstraat	6,64%	3,47%	0,80%	93,96%	98,07%	92,83%	5,11%	1,76%	6,20%	0,93%	0,17%	0,97%
Oosterengweg	Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	6,64%	3,47%	0,80%	93,96%	98,07%	92,83%	5,11%	1,76%	6,20%	0,93%	0,17%	0,97%
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	6,64%	3,47%	0,80%	93,96%	98,07%	92,83%	5,11%	1,76%	6,20%	0,93%	0,17%	0,97%
Oosterengweg Parallelweg westzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	6,66%	3,53%	0,75%	96,39%	98,90%	97,66%	2,04%	0,55%	2,18%	1,57%	0,55%	0,16%
Oosterengweg Parallelweg oostzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	6,66%	3,53%	0,75%	96,39%	98,90%	97,66%	2,04%	0,55%	2,18%	1,57%	0,55%	0,16%
Verlegde weg over Anna's Hoeve	Micklerstraat - Mussenstraat	6,79%	3,44%	0,59%	94,71%	98,27%	93,04%	2,65%	0,86%	3,48%	2,65%	0,86%	3,48%
Verlegde weg over Anna's Hoeve	dr. A. Schweizerweg - Minckelerstraat	6,79%	3,44%	0,59%	94,71%	98,27%	93,04%	2,65%	0,86%	3,48%	2,65%	0,86%	3,48%
Hilversum Vogelbuurt													
Parallelweg Oosterengweg	Liebergerweg - Venetapark	6,66%	3,53%	0,75%	96,39%	98,90%	97,66%	2,04%	0,55%	2,18%	1,57%	0,55%	0,16%
Mussenstraat	Venetapark - Mussenstraat NZ	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Mussenstraat	MussenstraatNZ en A. Fokkerweg	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
A. Fokkerweg zuid	Mussenstraat - Liebergerweg	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Liebergerweg midden	Oosterengweg - Mussenstraat NZ	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Liebergerweg oost	Mussenstraat NZ - A. Fokkerweg	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
A. Fokkerweg midden	Liebergerweg - Mincklerstraat	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Mussenstraat NZ	Liebergerweg - Mussenstraat	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Arendstraat	Liebergerweg en Mussenstraat	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%

Tabel 3.2: Voertuigverdelingen in 2016 en 2027

Bijlage 1 Actualiseren verkeersprognoses?

Om de effecten op de omgeving te kunnen bepalen na realisatie van het HOV-project is het nodig om inzicht te hebben in de verkeersintensiteiten op dat moment. Daarvoor is voor project HOV in 't Gooi gebruik gemaakt van een autoverkeersmodel. Deze verkeermodel-gegevens worden vervolgens gebruikt om te bepalen welke milieumaatregelen nodig zijn om nadelige effecten van het project zo veel mogelijk tegen te gaan. Een overschatting van de intensiteit van de autoverkeersintensiteit leidt tot een overschatting van de toekomstige verkeershinder; milieumaatregelen kunnen dan wellicht minder ingrijpend hoeven zijn.

Gebruikt verkeersmodel autoverkeer

Voor de prognose van de toekomstige verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Het verkeersmodel voor autoverkeer is in 2014 samengesteld uit de modellen die op dat moment in gebruik waren in Hilversum, Blaricum en Huizen. Het model Hilversum heeft als uitgangspunt gediend en hierin zijn de modellen van Huizen en Blaricum op basis van telcijfers 2013 opgenomen. Met als uitgangspunt tellingen voor het basisjaar 2013 in het gemeenschappelijke model is vervolgens de prognose voor 2023 opgesteld. Ten opzichte van 2013 zijn toegevoegd alle sociaal-economische ontwikkelingen die in de regio te voorzien waren. In Hilversum gaat het bijvoorbeeld om de woonwijk Anna's Hoeve en de verplaatsing en concentratie van ziekenhuis Tergooi. Deze uitgangspunten voor het model zijn sinds 2013 niet gewijzigd.

Een verkeersmodel voor een basisjaar wordt gebouwd en gekalibreerd op telgegevens van minimaal 1 jaar eerder. Vervolgens wordt een toekomstprognose gemaakt voor tien jaar later waarbij alle voorgenomen sociaal-economische ontwikkelingen en voorziene uitbreidingen van de infrastructuur worden meegenomen. Omdat het bouwen van een verkeersmodel en het verzamelen van de benodigde basisgegevens een tijdrovende bezigheid is wordt pas een nieuw model gebouwd als aannemelijk is dat er ten opzichte van het basisjaar te veel en te grote wijzigingen aan de orde zijn geweest. Normaliter betekent dat dat de noodzaak om een complete herziening van het model uit te voeren pas na minimaal zes jaar wordt overwogen.

Voor milieuberekeningen is het nodig om een inschatting van de verkeerssituatie 10 jaar na realisering van het project. Omdat er geen sociaal-economische groei wordt voorzien kan worden volstaan met een aanname van enige groei van de automobiliteit na 2023 van 0,5% per jaar.
Het autoverkeersmodel is in het project HOV in 't Gooi alleen gebruikt om de milieuberekeningen uit te voeren die het gevolg zijn van de realisatie van de HOV-route in Hilversum. De modelresultaten zijn niet gebruikt voor bepaling van de rijtijden van het HOV.

Werkelijke ontwikkeling autoverkeer sinds 2013

Recentelijk is nader onderzocht of de toekomstprognose uit het verkeersmodel nog actueel is en dus nog bruikbaar is voor de berekening van de milieueffecten van het HOV-project. Daartoe is onderzocht hoe de werkelijke ontwikkeling van het verkeer is geweest in de periode 2013 -2015. Daarbij is gebruik gemaakt van:

- telgegevens van de gemeente Hilversum;
- gegevens over de rijkswegen zoals vastgelegd in het NDW (Nationale Databank Weg-verkeersgegevens). Partners in het NDW zijn Rijkswaterstaat, alle provincies en de metropoolregio's;
- Publieksrapportage Rijkswegennet 2015.

Tellingen Hilversum

De telgegevens van Hilversum laten de volgende ontwikkeling zien:

totaal naar wegtype	2013	2014	2015
invalswegen	157.329	158.905	160.240
	100%	101,0%	101,9%
buitenring	325.673	339.339	343.705
	100%	104,2%	105,5%
radialen	87.177	55.769	55.599
	100%	64,0%	63,8%
binnenring	52.851	49.007	52.653
	100%	92,7%	99,6%
totaal alle tellingen	623.030	603.019	612.196
	100%	96,8%	98,3%

Tabel B1.1: Ontwikkeling verkeersintensiteiten in Hilversum

Het beeld is niet eenduidig:

- Op de invalswegen van de stad een lichte toename van autoverkeer.
- Op de buitenring een toename na 2014.
- Op de radialen treedt vanaf 2013 juist een sterke daling op. Die lijkt overigens voor 2014 en 2015 te extreem.
- De binnenring vertoont in 2013 een daling en in 2015 weer een toename.
- Het totaal over alle telgegevens geeft een daling in 2014 en weer herstel in 2015.

Vorenstaand beeld is te verklaren uit de vele wegwerkzaamheden die in de stad de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, terwijl ook de recessie heeft geleid tot minder autoverkeer. Nu de economie zich lijkt te herstellen verwachten we weer een toename van het autoverkeer tot het eerdere niveau en ook een blijvende toename als de economie blijft groeien.

NDW-gegevens A27

De cijfers uit het NDW laten de volgende ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op de A27 zien:

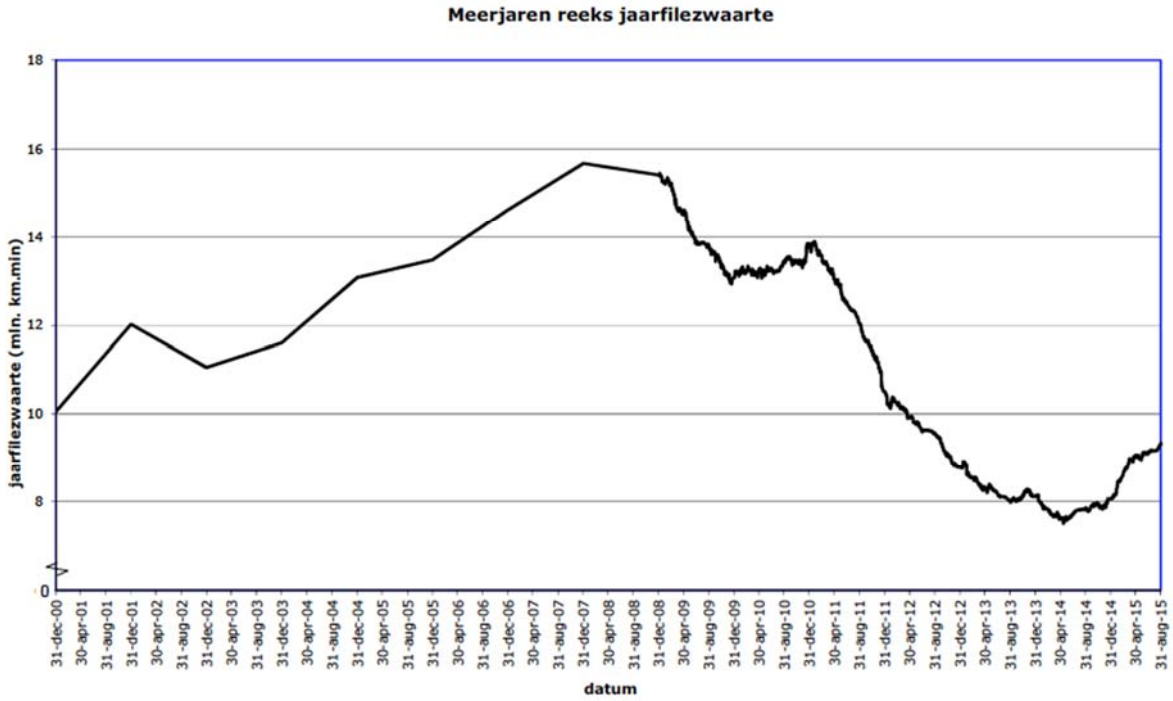
locatie	2013	2014	2015
A27 tussen knooppunt Eemnes en aansluiting Hilversum hm 96,8	57.624	54.320	79.686
index	100%	94%	138%

Tabel B1.2: Ontwikkeling verkeersintensiteiten op de A27

We zien dat in 2014 sprake is van een daling van de verkeerintensiteit op de A27 tussen Hilversum en knooppunt Eemnes. In 2015 neemt de verkeersdrukte fors toe. Deze ontwikkeling sluit aan bij het landelijke beeld van de filezwaarte op het rijkswegennet, zie hierna.

Publieksrapportage Rijkswegennet

De filezwaarte op de gezamenlijke autosnelwegen in Nederland is opgenomen in de Publieksrapportage Rijkswegennet, zie figuur 1.



Figuur B1.1: Ontwikkeling filezwaarte op de Nederlandse autosnelwegen

Eind april 2012 is de filezwaarte onder het niveau van 2000 gedoken. In 2014 heeft de hoeveelheid filezwaarte zich aanvankelijk gestabiliseerd rond de 8 miljoen kilometerminuten. Vanaf eind 2014 zien we de filezwaarte weer oplopen. Per eind april 2015 bedraagt de jaarfilezwaarte 9 miljoen kilometerminuten. In de Randstad neemt daarbij de verkeersdrukte meer toe. Per augustus 2015 loopt de jaarfilezwaarte op naar 9,3 miljoen kilometerminuten, waarbij zowel binnen als buiten de Randstad sprake is van groei in aantal afgelegde kilometers. Files zijn meer over het wegennet verdeeld dan in het verleden.

Conclusie actualiteit gebruikte verkeersmodel

In het verkeersmodel is aangenomen dat er tussen 2013 en 2023 sprake zou zijn van economische groei, met als gevolg een toename van de (auto)mobiliteit. De gegevens van gemeente Hilversum, het NDW en Rijkswaterstaat tonen aan dat er geen sprake is geweest van continue groei. Maar na een korte periode van stabilisering of zelfs daling in 2014, is in 2015 weer een (soms forse) groei te zien. Het herstel van de economie betekent dat de groei van het autoverkeer weer gaat toenemen en er mag worden verondersteld dat de toekomstprognose nog steeds een juist beeld geeft. Immers er zijn na 2013 geen nieuwe grotere sociaal-economische ontwikkelingen in de regio voorzien, die niet al in het verkeersmodel zijn opgenomen. Wel kan het zijn dat de voorgenomen ontwikkelingen vertragen en pas na 2023 worden gerealiseerd. Daarom moet 2023 worden gezien als een eindbeeld ten aanzien van de ontwikkeling van het autoverkeer. Als de verkeersgroei minder zou toenemen dan eerder verwacht moeten we vaststellen dat de prognose 2023 te hoge intensiteiten heeft voorspeld. Dit heeft dan geleid tot een overschatting van de toekomstige milieuhinder. Maatregelen hadden dan wellicht minder ingrijpend hoeven zijn. Niemand zal daar nadeel van ondervinden.

Akoestisch onderzoek
Provinciaal Inpassingsplan
HOV in 't Gooi

15 juni 2016

Akoestisch onderzoek
Provinciaal Inpassingspan
Akoestisch onderzoek

Kenmerk R003-1225368HDI-evp-V08-NL

Verantwoording

Titel	Akoestisch onderzoek Provinciaal Inpassingsplan HOV in 't Gooi
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Projectleider	Jean-Pierre van Mulken
Auteur(s)	Harald Dickhof en Jean-Pierre van Mulken
Projectnummer	1225368
Aantal pagina's	58 (exclusief bijlagen)
Datum	15 juni 2016
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking.
	Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Meten, Inspectie & Advies
Handelskade 37
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon +31 57 06 99 91 1

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom.
De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

Verantwoording en colofon **5**

1 Inleiding **11**
1.1 Aanleiding onderzoek 11
1.2 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen 11
1.3 Leeswijzer 12

2 Plan- en onderzoeksgebied **13**
2.1 Omschrijving onderzochte deelgebieden 13
2.2 Beschrijving onderzochte deeltrajecten 14
2.2.1 Deelgebied 5 14
2.2.2 Deelgebied 6 15
2.2.3 Deelgebied 7 18
2.3 Geprojecteerde of in aanbouw zijnde woningen 18

3 Wetgeving **19**
3.1 Geluidszones wegverkeerslawaai 19
3.2 Geluidshindernormen wegverkeerslawaai 20
3.2.1 Geluidsnormen wegverkeerslawaai voor nieuwe wegen 20
3.2.2 Aftrek vanwege het stiller worden van het verkeer in de toekomst 21
3.2.3 Aftrek bij wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur 22
3.2.4 Wegen die fysiek wijzigen; Reconstructie 23
3.2.5 Gevolgen elders 24
3.2.6 Ontheffingen hogere waarden, bevoegde gezag en binnenwaarde 24
3.2.7 Beoordeling per weg 25
3.2.8 Verleende hogere grenswaarden 25
3.2.9 Saneringswoningen 25
3.3 Overige bronnen en cumulatie 27
3.4 Flankerend geluidsbeleid 27

4 Uitgangspunten geluidberekeningen en modellering **28**
4.1 Algemenen uitgangspunten 28
4.2 Uitgangspunten nieuwe VWoAH (deelgebied 5) 29
4.3 Uitgangspunten tijdelijke bouwweg Ecoduct (deelgebied 5) 30
4.4 Uitgangspunten nieuwe ontsluiting Venetapark (deelgebied 6) 31
4.5 Uitgangspunten tijdelijke overweg Mussenstraat (deelgebied 6) 32

4.6 Rekenmethode en modellering 33
4.6.1 Rekenmodel en rekenmethode 33
4.6.2 Kruispunten, minirotondes en obstakels 34
4.6.3 Bodem en hoogteligging 34
4.6.4 Geluidsschermen 34
4.6.5 Toetspunten en gebouwen 34
4.6.6 Kunstwerken 34

5 Resultaten deelgebied 5, 6 en 7 - Hilversum 35
5.1 Aanleg HOV busbaan Hilversum (deelgebieden 5, 6 en 7) 35
5.2 Reconstructie Oosterengweg Hilversum (deelgebied 6) 36
5.3 Gevolgen elders Vogelbuurt (deelgebied 5) 36
5.4 Aanleg Verlegde Weg over Anna's Hoeve (deelgebied 5) 37
5.5 Nieuwe ontsluitingsweg Venetapark (deelgebied 6) 38
5.6 Tijdelijke bouwweg Ecoduct (deelgebied 5) 38
5.7 Tijdelijke overweg hulpdiensten Mussenstraat in Hilversum (deelgebied 6) 39
5.7.1 Effect railverkeer 40
5.7.2 Effect omgeving door routering hulpdiensten 41

6 Afwegingskader geluidsreducerende maatregelen 42
6.1 Volgorde maatregelen 42
6.2 Afwegingskader 43
6.2.1 Aanleiding voor het opstellen van een afwegingskader 43
6.2.2 Gehanteerde criteria doeltreffendheid 44
6.2.3 Overwegende bezwaren van verkeerskundige aard 44
6.2.4 Overwegende bezwaren van landschappelijke / stedenbouwkundige aard 45
6.3 Samenvatting te treffen maatregelen 46

7 Maatregelen deelgebied 5, 6 en 7 - Hilversum 48
7.1 Aanleg VWoAH 48
7.2 Cumulatie 51

8 Samenvatting en conclusies 54

Bijlage(n)

1 Figuren
2 Verkeersgegevens
3 Busgegevens
4 Resultaten deelgebied 5, 6 en 7, Hilversum
5 Resultaten gevolgen elders Vogelbuurt, Hilversum
6 Hogere waarden deelgebied 5, 6 en 7
7 Geluidskaarten met resultaten

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen een Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding (HOV) aan te leggen van Huizen naar Hilversum. Ten behoeve van het op te stellen Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is een geluidonderzoek uitgevoerd.
De uitgangspunten en resultaten zijn in de voorliggende rapportage samengevat. In dit hoofdstuk is de aanleiding voor het onderzoek beschreven en is een leeswijzer opgenomen.

1.1 Aanleiding onderzoek

Ten behoeve van de realisatie van de HOV verbinding dienen delen van bestaande wegen te worden gereconstrueerd en worden er nieuwe wegen aangelegd. Hierbij worden diverse bestemmingsplannen doorkruist en hiervoor is dan ook een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) nodig. Vanuit de verplichtingen die voortvloeien uit de Wet geluidhinder en de Wet ruimtelijke ordening dient voor het PIP de geluidsemissie vanwege de nieuwe wegen en de wijziging van de geluidsemissie van de wegen ten gevolge van de reconstructie door middel van een akoestisch onderzoek inzichtelijk gemaakt te worden. In het voorliggend rapport zijn de uitgangspunten en resultaten van dit akoestisch onderzoek opgenomen.

1.2 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Naar aanleiding van zienswijzen op het PIP zijn de volgende wijzigingen in het akoestisch onderzoek doorgevoerd:

- Tussen de nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de appartementen aan de Anthony Fokkerweg wordt een absorberend geluidsscherm van 2 meter hoogte geplaatst waardoor het aantal hogere waarden bij de Anthony Fokkerweg afneemt van 69 appartementen naar 17 appartementen
- Om het vrachtverkeer van het bedrijventerrein Venetapark en bedrijventerrein Werf en Rotor in de Vogelbuurt zoveel mogelijk te beperken wordt een nieuwe aansluiting van de Mussenstraat op de nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve gerealiseerd
- Als gevolg van de nieuwe aansluiting van de Mussenstraat op de nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve zal het verkeer in de Vogelbuurt ook wijzigen. De Anthony Fokkerweg wordt door de nieuwe aansluiting minder belast. Dit geldt echter niet voor de Liebergerweg en de Mussenstraat. De akoestische gevolgen op deze wegen zijn nader onderzocht. Een tweede effect van deze aansluiting is dat de voertuigaantallen op de Weg over Anna's Hoeve vanaf de aansluiting naar de Minckelersstraat zijn afgenomen

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het plangebied en het onderzoeksgebied van de HOV verbinding beschreven. Hoofdstuk 3 bevat de wet- en regelgeving die van toepassing is voor het onderhavige akoestisch onderzoek. In hoofdstuk 4 zijn de uitgangspunten van het onderzoek beschreven. Hoofdstuk 5 bevat de resultaten van het onderzoek en de interpretatie van deze resultaten. Hoofdstuk 6 bevat de afwegingen voor geluidsreducerende maatregelen en in hoofdstuk 7 is de berekening van de geluidsbelastingen na het treffen van maatregelen en de gecumuleerde geluidbelastingen opgenomen. Hoofdstuk 8 bevat een samenvatting met conclusies.

2 Plan- en onderzoeksgebied

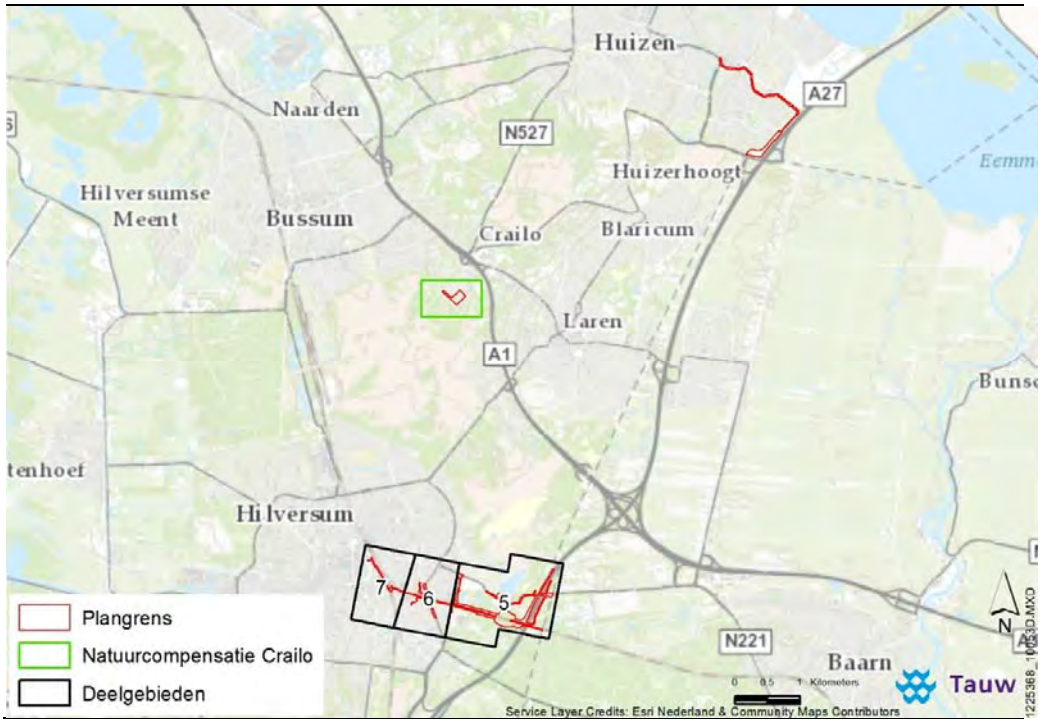
De provincie Noord-Holland investeert in de HOV verbinding tussen Huizen en Hilversum. Het PIP heeft alleen betrekking op de deelgebieden in Hilversum. In dit hoofdstuk worden de plansituatie en de beschouwde deelgebieden beschreven.

2.1 Omschrijving onderzochte deelgebieden

De volgende deelgebieden zijn onderzocht:

- Anna's Hoeve - Hilversum (deelgebied 5)
- Oosterengweg en omgeving - Hilversum (deelgebied 6)
- Bedrijfsterrein VSH Fittings BV tot NS station Hilversum (deelgebied 7)

In figuur 2.1 is het tracé weergegeven met een onderverdeling in deelgebieden.
Het plangebied ten zuiden van Crailo valt ook binnen de plangrenzen. Dit plangebied is momenteel grotendeels ingericht als natuur, maar heeft nog een maatschappelijke bestemming. Met het PIP krijgt het een natuurbestemming en wordt dit toegevoegd aan de NNN (voormalige EHS). Voor het onderdeel geluid heeft de omzetting naar natuur geen verdere consequenties aangezien er geen verkeerseffecten zijn.



Figuur 2.1 Overzicht deelgebieden tracé HOV in 't Gooi

In de volgende paragrafen zijn de onderzochte deelgebieden binnen het PIP nader beschreven. Aangegeven is welke tracédelen binnen deze deelgebieden getoetst worden aan de criteria volgens ‘aanleg van een nieuwe weg’ of ‘reconstructietoets’ Wet geluidhinder. De wettelijke criteria hiervoor zijn verder toegelicht in paragraaf 3.2 in hoofdstuk 3.

2.2 Beschrijving onderzochte deeltrajecten

2.2.1 Deelgebied 5

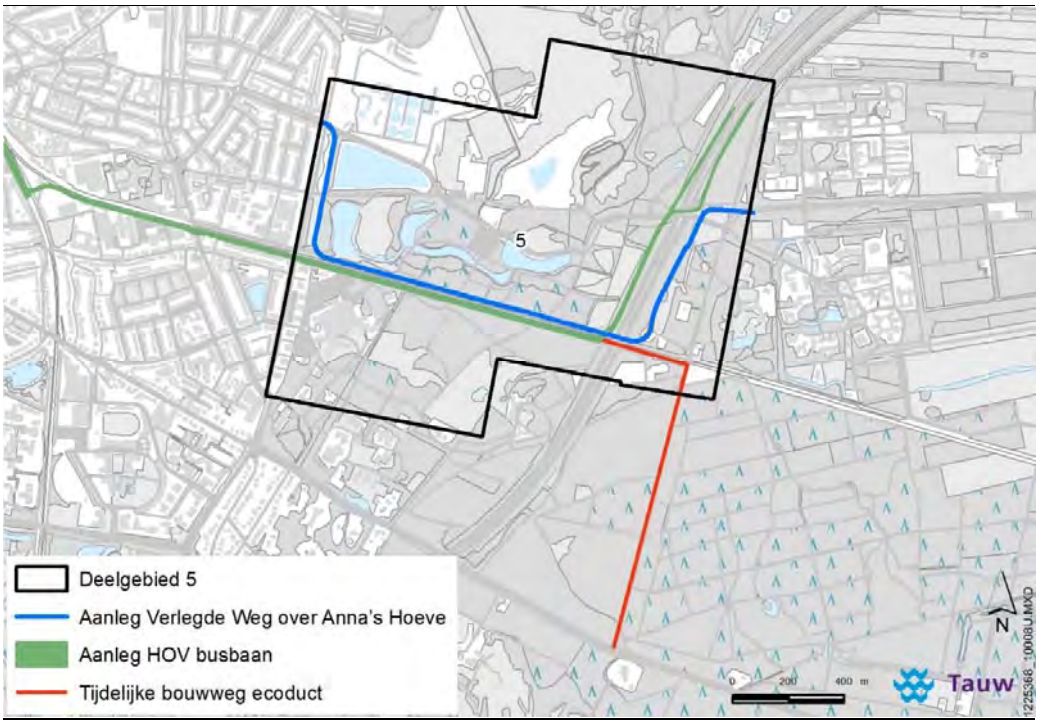
Deelgebied 5 is gelegen binnen de gemeentegrenzen van Laren en Hilversum. Dit gedeelte bevat de aansluitingen (af- en oprit) van en naar de A27 en een deel langs het bestaande spoor met een ecoduct. Dit gehele deel betreft aanleg van een nieuwe weg. Ter hoogte van het bestemmingsplan Monnikenberg zal de bebouwde kom van Hilversum beginnen. De grens van de bebouwde kom is echter nog niet vastgesteld. In het akoestisch onderzoek is er, in overleg met de gemeente Hilversum, van uitgegaan dat de woonfuncties in het bestemmingsplan binnen de bebouwde kom liggen (stedelijk gebied).

Ten behoeve van de te realiseren oprit voor de HOV aan de oostzijde van de A27 dient een geprojecteerd geluidscherm conform het Tracébesluit A27/A1 Aansluiting Utrecht-Noord - Knooppunt Eemnes - Aansluiting Bunschoten - Spakenburg langs de A27 te worden doorsneden. Door projectafspraken met Rijkswaterstaat wordt er zorg voor gedragen, dat deze doorsnijding geen significant effect heeft op de werking van dit geluidscherm voor de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op A27. In een separaat onderzoek worden hiervoor de benodigde geluidsreducerende maatregelen onderzocht.

Daarnaast wordt binnen deelgebied 5 ook de nieuwe Verlegde Weg over Anna’s Hoeve (verder VWoAH genoemd) aangelegd en een aansluiting van de Mussenstraat op de VWoAH. Hoewel de aanleg van deze weg niet nodig is voor de realisatie van de HOV, zijn de effecten ten gevolge van de aanleg van deze nieuwe weg in het voorliggende akoestisch onderzoek onderzocht.

Tot slot wordt er binnen deelgebied 5 een tijdelijke bouwweg aangelegd voor de aanvoer van bouwmaterialen voor het ecoduct. Deze bouwweg wordt gerealiseerd aan de zuidkant van het spoor en sluit aan op de Doctor Albert Schweitzerweg. In het akoestisch onderzoek zijn de effecten ten gevolge van de tijdelijke bouwweg onderzocht.

In figuur 2.2 is een weergave van deelgebied 5 weergegeven.



Figuur 2.2 Overzicht deelgebied 5

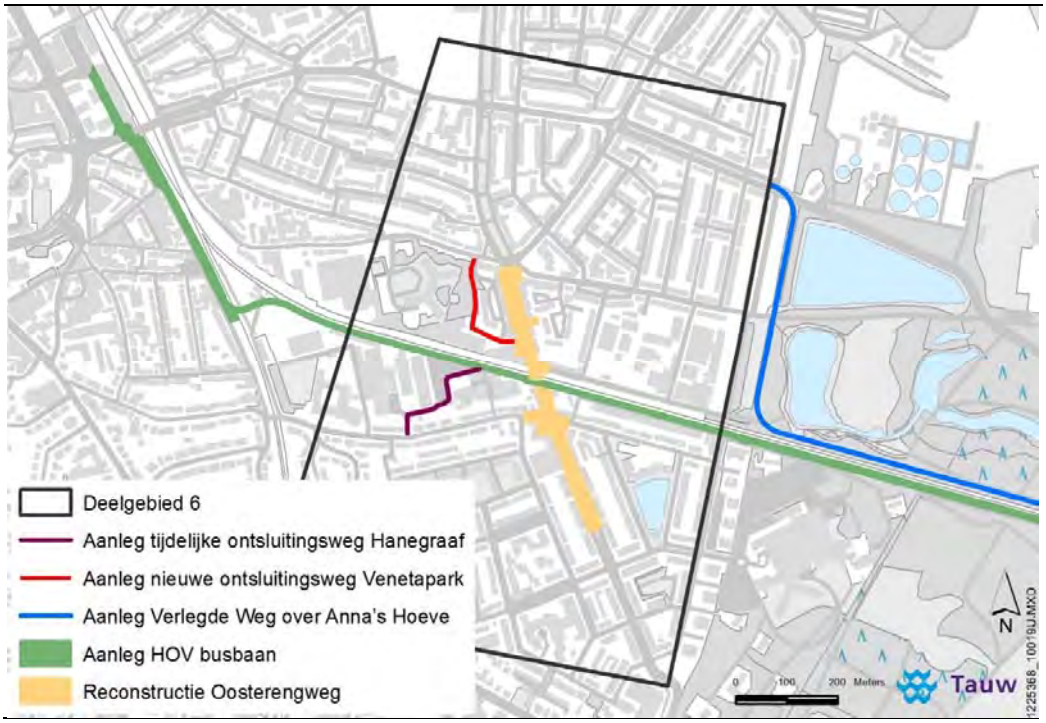
2.2.2 Deelgebied 6

Deelgebied 6 is gelegen binnen de bebouwde kom van de gemeente Hilversum. Dit betreft de aanleg van een nieuwe weg (busbaan), langs het bestaande spoor. Onderdeel van dit project is de verdieping (gestapelde tunnel) van de Oosterengweg en de aanleg van een fietstunnel. Ten behoeve van de verdieping van de Oosterengweg is een reconstructietoets uitgevoerd. De nieuwe parallelwegen van de Oosterengweg zijn 30 km/uur wegen en worden aangelegd zodat de winkels en de wijk bereikbaar blijven na de aanleg van de tunnel. Vanwege de beperkte etmaalintensiteiten (500-1.000 mvt/etmaal) op de parallelwegen ten opzichte van de etmaalintensiteiten op de Oosterengweg (>24.000 mvt/etmaal in 2016) zal de geluidsbelasting na de aanleg van de tunnel aanzienlijk afnemen. Er zal daarom voor deze parallelwegen geen sprake zijn van een reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder en deze zijn daarom niet nader onderzocht.

Voor de personenauto's en vrachtwagens van en naar het Venetapark wordt een nieuwe ontsluiting op de Liebergerweg gerealiseerd (tweerichtingsverkeer) in verband met de verdieping van de Oosterengweg. Daarnaast wordt een ontsluiting van het Venetapark op de parallelweg Oosterengweg / Mussenstraat mogelijk gemaakt. De effecten ten gevolge van de aanleg van deze nieuwe weg zijn in het voorliggende akoestisch onderzoek onderzocht.

In dit deelgebied worden de appartementen aan de Oosterengweg 46a-50d en de bedrijfspanden aan de Oosterengweg 42 en 44 tijdens de aanleg van de verdieping van de Oosterengweg tijdelijk ontsloten via de Oude Amersfoortseweg. In de huidige situatie is dit een ontsluitingsweg voor de Hogeschool voor de Kunsten Utrecht (HKU) aan de Oude Amersfoortseweg 131. De toename van het verkeer door de tijdelijke ontsluiting "Hanegraaf" zal naar in alle gevallen lager dan 40 % zijn aangezien het maar gaat om 12 appartementen en 2 bedrijven. Daarmee zal de toename van het geluid hierdoor altijd lager dan 1,5 dB zijn bij de woningen langs de ontsluitingsroute. Een toename van minder dan 1,5 dB is in de praktijk niet hoorbaar (vergelijk criterium reconstructietoets Wgh) en zal naar verwachting niet leiden tot geluidhinder bij de woningen langs de ontsluitingsroute. De tijdelijke ontsluiting is daarom niet nader onderzocht in het akoestisch onderzoek.

Tot slot wordt er tijdens de aanleg van de onderdoorgang van de Oosterengweg ter hoogte van de Mussenstraat een tijdelijke overweg voor hulpdiensten gerealiseerd. De effecten ten gevolge van de aanleg van de tijdelijke overweg zijn in het voorliggende akoestisch onderzoek onderzocht.

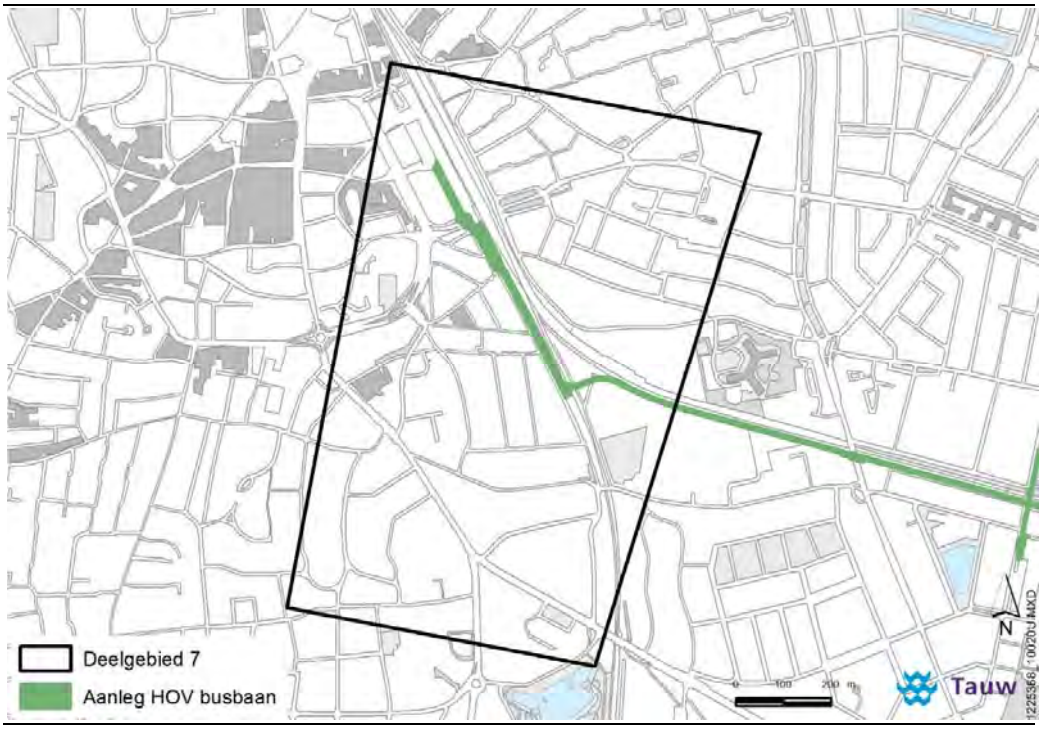


Figuur 2.3 Overzicht deelgebied 6

2.2.3 Deelgebied 7

Deelgebied 7 betreft het deel tussen het bedrijfsterrein VSH Fittings BV en het NS station Hilversum en betreft de aanleg van een nieuwe weg (busbaan). Dit gedeelte ligt in zijn geheel binnen de bebouwde kom van de gemeente Hilversum.

In figuur 2.4 is deelgebied 7 weergeven.



Figuur 2.4 Overzicht deelgebied 7

2.3 Geprojecteerde of in aanbouw zijnde woningen

Langs het tracé van de HOV en de nieuwe VWoAH ligt een drietal ruimtelijke plannen waarin nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen geprojecteerd of in aanbouw zijn. Het gaat hierbij om de volgende drie ruimtelijke plannen:

- BP Monnikenberg (zorgpark) in de gemeente Hilversum
- BP Anna's Hoeve in de gemeente Hilversum
- Projectuitvoeringsbesluit bouwplan van Linschotenlaan

Er is in het voorliggende akoestisch onderzoek rekening gehouden met de komst van deze geluidsgevoelige bestemmingen.

3 Wetgeving

In de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 zijn de wettelijk kaders opgenomen ten aanzien van onderzoeksplicht, grenswaarden en wijze van berekenen van geluidsemissie van gezoneerde geluidsbronnen. Daarnaast kan er sprake zijn van relevante bepalingen voortvloeiend uit flankerend provinciaal en gemeentelijk beleid. In dit hoofdstuk worden de diverse relevante onderdelen in hun algemeenheid besproken. In de laatste paragraaf worden de specifieke aspecten voor het project HOV in 't Gooi samengevat.

3.1 Geluidszones wegverkeerslawaai

In de Wet geluidhinder is opgenomen dat wegen, spoorwegen en bepaalde industrie- en luchtvaartterreinen een geluidszone kennen. Een geluidszone is een aandachtsgebied voor geluid langs een geluidsbron.

De breedte van geluidszones langs wegen is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg. In tabel 3.1 is een overzicht van de breedte van geluidszones weergegeven.

Tabel 3.1 Breedte van geluidszones langs wegen

Aantal rijstroken	Geluidszones buitenstedelijk gebied	Geluidszones stedelijk gebied (stedelijke wegen)
Weg met één of twee rijstroken	250 meter	200 meter
Weg met drie of vier rijstroken	400 meter	350 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	600 meter	-

De in tabel 3.1 genoemde afstanden worden aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook. De geluidsbelasting als gevolg van een weg eindigt niet aan het uiteinde van een weg. Om die reden loopt de geluidszone aan het uiteinde van een weg verder door. De zone loopt door langs een lijn die is gelegen in het verlengde van de wegas over een afstand gelijk aan een derde maal de zonebreedte van de weg. De zone behoudt de breedte die zij had ter hoogte van het einde van de weg.

Dit heeft tot gevolg dat ook woningen die buiten een projectlocatie gelegen zijn, zich wel kunnen bevinden in het akoestisch effectgebied van een project en daarom wel worden meegenomen in het akoestisch onderzoek.

3.2 Geluidshindernormen wegverkeerslawaai

3.2.1 Geluidsnormen wegverkeerslawaai voor nieuwe wegen

De normstelling in de Wet geluidhinder is opgebouwd uit een voorkeursgrenswaarde en een maximaal vast te stellen ontheffingswaarde. In de Wet geluidhinder worden grenswaarden gesteld voor de dosismaat L_{den}. In tabel 3.2 zijn de grenswaarden gegeven voor een nieuwe weg en bestaande geluidsgevoelige bestemmingen en andere geluidsgevoelige gebouwen. In paragraaf 3.2.3 wordt ingegaan op de normen voor bestaande wegen die fysiek wijzigen. Voor geluidsgevoelige objecten in het gebied beneden de voorkeursgrenswaarde zijn er geen belemmeringen voor de realisatie van de voorgenomen plannen.

Voor geluidsgevoelige objecten in het gebied tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare grenswaarde kan onder voorwaarde een ontheffing (hogere waarde) worden vastgesteld. Bij het vaststellen van een hogere waarde dienen maatregelen te worden onderzocht. In het gebied boven de maximaal toelaatbare grenswaarde is sprake van een onaanvaardbaar hoge geluidsbelasting, hier is in principe geen woningbouw of het aanleggen van een nieuwe weg toegestaan zonder het treffen van maatregelen. Voor de aanleg van een nieuwe weg geldt geen compensatieregel zoals bij de reconstructie van een weg.

Tabel 3.2 Geluidshindernormen nieuwe weg, bestaande geluidsgevoelige bestemmingen en geluidsgevoelige gebouwen L_{den}

Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs-grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare geluidsbelasting [dB]	
		Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
Reeds aanwezig of in aanbouw zijnde woning	48	58	63
Geprojecteerde woningen	48	53	58
Andere geluidsgevoelige gebouwen[1)]	48	58	63
Geluidsgevoelige terreinen	48	53	53

[1)] Definitie artikel 1.2 Besluit geluidhinder

3.2.2 Aftrek vanwege het stiller worden van het verkeer in de toekomst

De artikel 3.4 en 3.5 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 regelt de wettelijk toe te passen aftrek vanwege het stiller worden van het verkeer in de toekomst. De artikelen luiden als volgt:

Artikel 3.4

1. De ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder toe te passen aftrek op de geluidsbelasting vanwege een weg, van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen bedraagt tot 1 juli 2018:
   a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is
   b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is
   c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden
   d. 5 dB voor de overige wegen
   e. 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder
2. De ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder toe te passen aftrek op de geluidsbelasting vanwege een weg, van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen bedraagt met ingang van 1 juli 2018:
   a. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt
   b. 5 dB voor de overige wegen
   c. 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wet geluidhinder
3. In afwijking van het eerste lid wordt bij de vaststelling van een verschil tussen twee geluidsbelastingen, uitgegaan van:
   a. De bij de vastgestelde waarde gehanteerde waarde voor de toe te passen aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder indien één van de geluidsbelastingen betrekking heeft op een vastgestelde ten hoogste toelaatbare waarde waarbij de in het eerste lid onder a of b genoemde waarde is gehanteerd en de berekening van de andere geluidsbelasting betrekking heeft op een situatie met een representatief te achten snelheid voor lichte motorvoertuigen van 70 km/uur of meer
   b. De in het tweede lid genoemde waarden voor de toe te passen aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder in de overige gevallen

In het onderzoek is voor het bepalen van de gecumuleerde geluidsbelasting geen aftrek toegepast conform artikel 3.4 van het ‘Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012. Voor de beoordeling of bij de nieuwe wegen de voorkeursgrenswaarde of maximale ontheffingswaarde wordt overschreden is de aftrek wel toegepast.

Artikel 3.5

1. Bij de berekening van het equivalent geluidsniveau vanwege een weg wordt voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 kilometer per uur of meer bedraagt, 2 dB in mindering gebracht op de wegdekcorrectie bepaald overeenkomstig bijlage III bij deze regeling of als het wegdek bestaat uit dicht asfaltbeton, in afwijking van het gestelde in paragraaf 1.5 en 2.4.2 van bijlage III een wegdekcorrectie van 2 dB in rekening gebracht
2. In afwijking van het eerste lid wordt 1 dB in mindering gebracht voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 kilometer per uur of meer bedraagt en het wegdek bestaat uit een elementenverharding of een van de volgende wegdektypen:
   a. Zeer Open Asfalt Beton
   b. Tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, met uitzondering van tweelaags Zeer Open Asfalt Beton fijn
   c. Uitgeborsteld beton
   d. Geoptimaliseerd uitgeborsteld beton
   e. Oppervlakbewerking

De correcties van de artikelen 3.4 en 3.5 kunnen beide van toepassing zijn en worden in dat geval bij elkaar opgeteld en in totaal afgetrokken van de berekende geluidsbelasting.

Bij de berekening van de cumulatie ten behoeve van de beoordeling of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, wordt de aftrek niet toegepast.

3.2.3 Aftrek bij wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur

Er zijn geen regels voor het toepassen van een aftrek vanwege het stiller worden van verkeer voor wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Deze wegen kennen geen geluidzone en vallen in die zin niet onder de Wet geluidhinder. Om echter toch een goede vergelijking mogelijk te maken met de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet geluidhinder, is de aftrek van 5 dB voor overige wegen (conform artikel 3.4 onder d.) ook toegepast op wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur.

Bij de berekening van de cumulatie ten behoeve van de beoordeling of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, wordt de aftrek niet toegepast.

3.2.4 Wegen die fysiek wijzigen; Reconstructie

Voor reconstructies zijn aparte geluidsnormen opgenomen in de Wet geluidhinder. Ten gevolge van de reconstructie mag de geluidsbelasting niet met 2 dB (onafgerond 1,50 dB) of meer toenemen ten gevolge van de geplande wijziging. Hierbij wordt het verschil in geluidsbelasting bepaald tussen het jaar voor de reconstructie en minimaal 10 jaar na de reconstructie, inclusief de autonome groei gedurende deze periode. Hierbij mag geen rekening gehouden worden met maatregelen.

Indien voor een bepaalde geluidsgevoelige bestemming eerder een hogere waarde is vastgesteld, wordt bepaald of de hogere waarde of de werkelijke geluidsbelasting voor reconstructie het laagst is. Van de laagste waarde wordt uitgegaan bij de berekening van het verschil.

Er is sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien de wijzigingen aan de weg leiden tot een toename van de geluidsbelasting van tenminste 1,50 dB ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Indien er nooit eerder een hogere waarde is vastgesteld en de heersende geluidsbelasting hoger dan 53 dB is, dan is de maximale grenswaarde voor geluidsgevoelige bestemmingen maximaal 68 dB. Indien de heersende waarde 53 dB of lager is, dan is de maximale grenswaarde 63 dB voor stedelijk gebied en 58 dB voor buitenstedelijk gebied. In tabel 3.3 is een overzicht van de grenswaarden bij reconstructie weergegeven. Hierbij is bij de hoogst toelaatbare waarde de streefwaarde en de maximale grenswaarde de maximaal te ontheffen waarden.

Tabel 3.3 Grenswaarden bij reconstructie

Situatie	Hoogst toelaatbare waarde	Maximale grenswaarde
Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting <= 53 dB	Heersende geluidsbelasting met ondergrens van 48 dB	63 dB stedelijk gebied 58 dB buitenstedelijk gebied
Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting > 53 dB	Heersende geluidsbelasting	68 dB
Eerder vastgestelde hogere waarde	Laagste van: • Heersende waarde (ondergrens 48 dB) • Eerder vastgestelde hogere waarde	63 dB stedelijk gebied 58 dB buitenstedelijk gebied 68 dB saneringswoningen*

* Hoger dan 68 dB is mogelijk, maar dan is bij reconstructie geen toename meer mogelijk

Indien de geluidsbelasting met 1,50 dB of meer toeneemt, is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Een onderzoek naar mogelijke bron-, overdracht- en ontvangermaatregelen is dan noodzakelijk. De toename mag niet meer dan 5 dB bedragen tenzij wordt voldaan aan de voorwaarden beschreven in artikel 100a, lid 1a en 1b. Indien de toename meer dan 5 dB is en geen maatregelen mogelijk zijn moet een gelijk aantal woningen elders met een tenminste gelijke waarde verminderd worden (compensatieregel). Deze compensatieregel geldt niet bij de aanleg van een nieuwe weg.

3.2.5 Gevolgen elders

Indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van een weg zal leiden tot een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer op andere wegen dan de te reconstrueren weg moet het akoestisch onderzoek volgens de Wet geluidhinder tevens betrekking op die andere wegen. Het gaat hierbij om de zogenaamde ‘gevolgen elders. ’De Wet geluidhinder schrijft voor de gevolgen elders te benoemen, maar stelt geen eisen met betrekking tot de toepassing van geluidsreducerende maatregelen.

3.2.6 Ontheffingen hogere waarden, bevoegde gezag en binnenwaarde

Wanneer maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn en het voldoen aan de grenswaarden onoverkomelijke bezwaren ontmoet van landschappelijke, stedenbouwkundige, vervoerskundige of financiële aard, dan kan het bevoegd gezag een besluit tot hogere grenswaarde nemen. In artikel 110a van de Wet geluidhinder is aangegeven wie het bevoegd gezag is. Als het een gemeentelijke weg betreft dan zijn burgermeester en wethouders van de gemeente waarbinnen de activiteit zal worden uitgevoerd. Bij aanleg of wijziging van rijks- of provinciale wegen zijn Gedeputeerde Staten bevoegd.

Indien ontheffing wordt verleend worden aanvullende eisen gesteld voor wat betreft de geluidsbelasting in de geluidsgevoelige ruimten van de woningen (en andere geluidsgevoelige gebouwen). In de artikelen 111 tot en met 114 van de Wet geluidhinder zijn de bepalingen opgenomen met betrekking tot deze binnenwaarden. Er geldt voor woningen in beginsel een maximale binnenwaarde van 33 dB. Voor onder andere les- en theorielokalen van onderwijsgebouwen en onderzoeks- en behandelruimtes van verpleeghuizen en ziekenhuizen geldt een strengere eis voor de binnenwaarde van 28 dB. Voor de diverse ruimten in geluidsgevoelige gebouwen zijn de te bereiken binnenwaarden opgenomen in het Besluit geluidhinder. Tevens stelt het Bouwbesluit voor nieuwe woningen eisen aan de minimale geluidswering van de externe scheidingsconstructies (gevels, dak en dergelijke), waardoor het binnenniveau gewaarborgd blijft.

3.2.7 Beoordeling per weg

In de Wet geluidhinder is bepaald dat de geluidsbelasting per afzonderlijke weg bepaald dient te worden. Vaak is het duidelijk welke wegvakken als één weg moeten worden gezien. In meer complexe situaties is de definitie uit de Wet geluidhinder echter niet voldoende om een eenduidige wegindeling te maken. Doorgaande wegen die halverwege enkel van naam veranderen, maar over dezelfde verkeersintensiteiten en wegkarakteristieken blijven beschikken worden vanuit logisch oogpunt als één weg beschouwd worden.

3.2.8 Verleende hogere grenswaarden

Binnen het onderzoeksgebied van deelgebied 5, 6 en 7 zijn in het verleden geen hogere grenswaarden ten aanzien van wegverkeer verleend met uitzondering van bestemmingsplan Anna's Hoeve. In dit bestemmingsplan zijn hogere waarden vastgesteld tot 60 dB voor de bouwvlakken die aan de bestaande Weg over Anna's Hoeve grenzen. De aanleg van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve is een nieuwe weg en hiervoor gelden de hogere waarden van de bestaande weg niet. Het feit dat er hogere waarden zijn vastgesteld voor de bestaande weg is daarom niet relevant voor de aanleg van de nieuwe weg.

3.2.9 Saneringswoningen

Als een woning of andere geluidsgevoelige bestemming in 1986 aanwezig was en toen al een geluidsbelasting ondervond van meer dan 60 dB(A), dan is er sprake van een saneringssituatie. De Minister van Infrastructuur en Milieu moet voor saneringssituaties eenmalig een zogenaamd saneringsprogramma vaststellen, waarin de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel of de grens van het terrein wordt vastgelegd. Indien er sprake is van saneringssituaties waarvoor dit nog niet gebeurd is en tevens sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder dan zal het bevoegd gezag gelijktijdig de hogere waarde voor zowel de reconstructie als de sanering vaststellen.

In het verleden zijn diverse 'saneringslijsten' opgesteld: de A-lijst, B-lijst, Raillijst, 70+ lijst en de Eindmeldingslijst. Van deze lijsten is alleen de A-lijst op dit moment nog relevant, omdat de financiering van deze woningen uit de ISV (Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing)-middelen gefinancierd wordt. De Raillijst is niet meer relevant omdat bij de aanpak en financiering van de sanering van railverkeerslawaai geen onderscheid meer gemaakt wordt tussen Raillijst- en overige saneringswoningen. Het onderscheid tussen B-lijst, 70+lijst en Eindmelding is ook niet meer relevant. Al deze woningen behoren nu tot de saneringsvoorraad.

A-lijst en 70+

Op de A-lijst staan alle saneringswoningen die op 1 maart 1986 een geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaai ondervonden van 65 dB(A) of hoger én waar gevelmaatregelen door de gemeente destijds als enige oplossing werd gezien. Van deze lijst zijn de woningen waarvan de berekende geluidsbelasting voor de toekomst hoger was dan 70 dB(A) om wettechnische redenen afgehaald. Dit zijn de zogenoemde 70+ woningen geworden.

Langs het HOV traject zijn geen woningen gelegen die A-lijst en 70+ lijst staan.

B-lijst
Op de B-lijst staan saneringswoningen die op 1 maart 1986 een geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaai ondervonden van 60 dB(A) tot en met 64 dB(A) en waar gevelmaatregelen door de gemeente destijds als enige oplossing werd gezien. De B-lijst bevat circa 205.000 woningen. B-lijst woningen zijn tegenwoordig onderdeel van de saneringsvoorraad.

Langs het HOV traject is een aantal woningen gelegen dat op de B-lijst staat. Op het moment dat er in het project sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh dan is het verplicht om de sanering binnen het project op te lossen. Als er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh is het aan de gemeente Hilversum wanneer de sanering wordt opgelost.

Raillijst
Op de Raillijst staan alle saneringswoningen vanwege railverkeerslawaai waar gevelmaatregelen door de gemeente destijds als enige oplossing werd gezien. De Raillijst bevat circa 23.500 woningen. De sanering liep tot en met ISV-2 via het ISV en was een verantwoordelijkheid voor gemeenten. Vanaf 2011 wordt de sanering van de Raillijstwoningen en van alle andere saneringssituaties langs het spoor door Prorail opgepakt en gefinancierd.

Langs het HOV traject zijn in de gemeente Hilversum woningen gelegen die op de Raillijst staan. Momenteel is de gemeente Hilversum bezig met het saneren van de raillijstwoningen langs het spoor. De HOV passeert ter hoogte van de Oosterengweg een pilotproject voor minischermen en raildempers. In dat project is rekening gehouden met de komst van de HOV. Het saneringsproject in het kader van de raillijst is verder niet van invloed op het HOV project. Wel is voor de berekening van de bijdrage van het railverkeerslawaai in de cumulatieberekeningen rekening gehouden met de maatregelen aan het spoor.

Eindmeldingslijst
Tot 2005 hadden gemeenten wel de plicht hun saneringssituaties aan te melden bij de minister maar was hieraan geen einddatum gekoppeld. In 2005 is bepaald dat gemeenten tot 1 januari 2007 de tijd hadden om alle saneringssituaties vanwege railverkeerslawaai die nog niet eerder gemeld waren, alsnog te melden. Voor wegverkeerslawaai werd deze datum enige jaren later bepaald op 1 januari 2009. De operatie waarmee de gemeenten deze laatste nog niet gemelde saneringssituaties konden aanmelden wordt de Eindmelding genoemd. Nu, na afloop van de Eindmelding, staat de saneringsomvang in principe vast. Met de eindmelding wegverkeerslawaai zijn circa 83.000 saneringssituaties aangemeld en met de eindmelding railverkeerslawaai circa 21.000 saneringssituaties. Dat brengt het totaal aantal saneringssituaties op 445.000 respectievelijk 64.000 voor weg en rail.

Langs het HOV traject is een aantal woningen gelegen dat op de eindmeldingslijst staat. Op het moment dat er in het project sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh dan is het verplicht om de sanering binnen het project op te lossen.

3.3 Overige bronnen en cumulatie

Wanneer een woning of ander geluidsgevoelig gebouw binnen twee of meer aanwezige of toekomstige geluidszones ligt, dienen bij het aanvragen van hogere waarde ook de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen onderzocht te worden. Cumulatie wordt uitsluitend voor gezoneerde geluidsbronnen uitgevoerd. De cumulatie vindt voorts alleen plaats voor de geluidsgevoelige bestemmingen waarbij de voorkeursgrenswaarde vanwege de busbaan of de aanleg van nieuwe wegen in de deelgebieden overschrijden of indien sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder of van gevolgen elders. In verband met de omvang van het project is in dit akoestisch onderzoek gekozen om de samenloop van alle geluidsbronnen in de nabijheid van deelgebied 5, 6 en 7 te beschouwen. Verder worden in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing ook de 30 km/uur wegen meegenomen in het onderzoek.

Voor deelgebied 5, 6 en 7 zijn de volgende geluidsbronnen relevant voor de cumulatieve geluidsbelasting:

- HOV busbaan
- Verlegde Weg over Anna’s Hoeve
- Railverkeer
- Overige wegen: Minckelersstraat en ontsluiting BP Anna’s Hoeve over bestaande Weg over Anna’s Hoeve, Liebergerweg en Mussenstraat

In de berekeningen van de bijdrage van het railverkeer is voorts rekening gehouden met het pilotproject voor minischermen en raildempers ter hoogte van de Oosterengweg en Van Linschotenlaan in het kader van de sanering van het railverkeerslawaai. Plaatsing van de geluidschermen ten behoeve van het reduceren van railverkeerslawaai heeft overigens geen relevante invloed op de overdracht van het geluid ten gevolge van de HOV in de richting van de woningen.

3.4 Flankerend geluidsbeleid

Er is geen flankerend geluidbeleid van kracht waarin plandrempels voor de maximale gecumuleerde geluidsbelasting zijn opgenomen. Er zijn wel ambitieniveaus opgenomen in de actieplannen van de diverse gemeenten en de provincie Noord-Holland. De provincie zal echter bij het nemen van het hogere waarde besluit op maat afwegen in hoeverre er bij de gecumuleerde geluidbelastingen nog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4 Uitgangspunten geluidberekeningen en modellering

In dit hoofdstuk zijn de gebruikte uitgangspunten van de rekenmodellen opgenomen. Tevens zijn de model technische uitgangspunt opgenomen en nader toegelicht.

4.1 Algemenen uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn voor de beschouwde deelgebieden binnen het project HOV in 't Gooi gehanteerd:

- We gebruiken de verkeersgegevens van de volgende jaren:
  - 2016: Peiljaar 1 jaar voor reconstructie
  - 2027: 10 jaar na reconstructie / aanleg
- Aanleg van de HOV is op het gehele onderzochte traject een aanleg van een nieuwe weg
- De bussen worden in het rekenmodel ingevoerd als voertuigcategorie 'middelzware voertuigen'
- Wegdektype nieuwe busbaan is referentiewegdek (dichtasfaltbeton AC surf)
- Wegdektypen van te reconstrueren delen na reconstructie zijn gelijk aan de wegdektypen vóór reconstructie
- De rekensnelheden van de bussen zijn als volgt:
  - 80 km/uur buiten de bebouwde kom
  - 50 km/uur binnen de bebouwde kom met uitzondering van het wegvak voor en na de haakse bocht bij het Wandelpad ter hoogte van de spoorwegovergang. Vanwege de overgang en omdat de bus daar af moet remmen voor een scherpe bocht, wordt hier een gemiddelde representatieve snelheid van 30 km/uur gehanteerd
  - 30 km/uur op de Wilhelminastraat. Het laatste deel van het tracé over de Wilhelminaweg wordt een 30 km/uur weg die geen geluidszone volgens de Wet geluidhinder kent. In het kader van de ruimtelijke onderbouwing is voor deze weg wel een aanlegtoets volgens het beoordelingskader van de Wet geluidhinder uitgevoerd
  - Nieuwe oprit rijksweg A27: 80 km/uur
  - Nieuwe afrit rijksweg A27: 80 km/uur
- Bussen krijgen voorrang door middel van verkeerslichten en hoeven daarom niet af te remmen en/of op te trekken bij kruispunten met bestaande wegen
- Aftrek correctie conform 3.4 artikel van het RMG 2012
- Aftrek correctie conform 3.5 artikel RMG 2012
- Het onderzoeksgebied wordt beperkt tot een afstand waarbinnen de berekende geluidsbelastingen in het toekomstig maatgevende jaar onder de voorkeursgrenswaarde liggen. Hiermee wordt het aandachtsgebied voor het onderhavige geval op maat toegesneden
- Verkeersgegevens zijn aangeleverd door Goudappel Coffeng op 17 juni 2016 met kenmerk NH1093/Ppe/0587.01. In de bijlagen 2 en 3 zijn achtereenvolgens de aangeleverde verkeersgegevens voor de openbare wegen en bussen weergegeven

- Uit de verkeersgegevens blijkt dat er buiten het te onderzoeken plangebied drie wegen zijn waarbij de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van de reconstructie meer dan 40 %. Dit betekent dat de toename van de geluidsbelasting op deze wegen meer dan 2 dB bedraagt. Het gaat hierbij om de Liebergerweg, de Mussenstraat en het zuidelijk deel van de Anthony Fokkerweg. Op deze wegen nemen de verkeersintensiteiten meer dan 40% toe als gevolg van de aansluiting van de Mussenstraat op de VWoAH
- De aansluiting van de Mussenstraat op de VWoAH is 30 km/uur en valt daarmee niet onder de Wet geluidhinder. In het kader van de ruimtelijke onderbouwing is wel aangesloten bij het beoordelingskader van de Wet geluidhinder en zijn de effecten van deze aansluiting inzichtelijk gemaakt

4.2 Uitgangspunten nieuwe VWoAH (deelgebied 5)

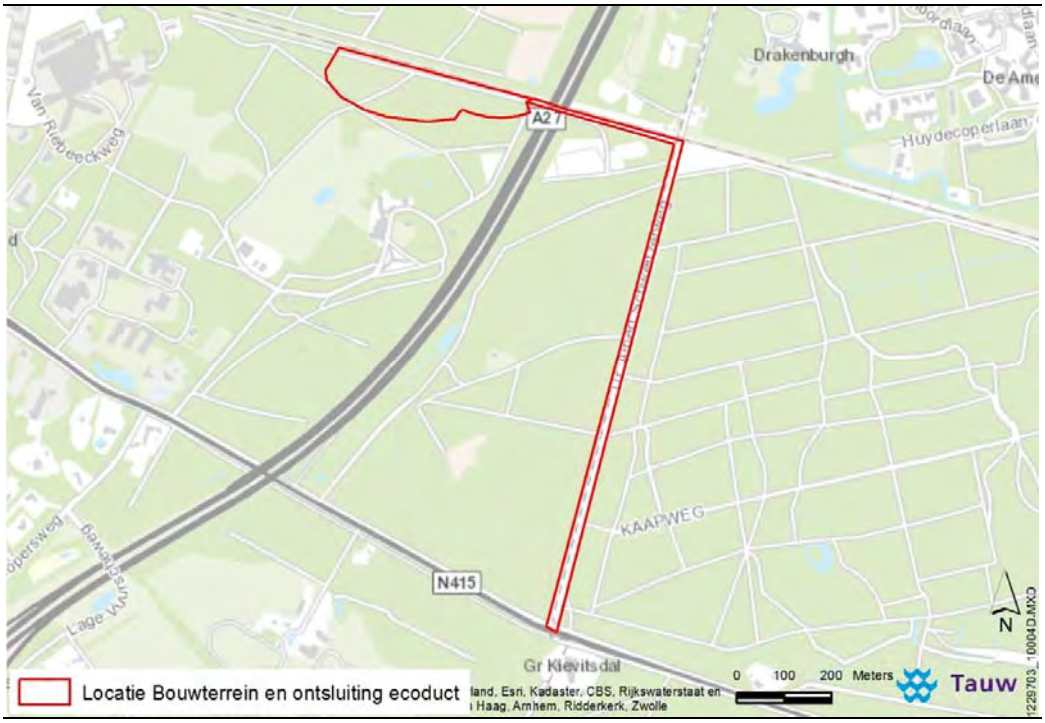
Daarnaast wordt binnen deelgebied 5 ook de nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve (verder VWoAH genoemd) aangelegd. Hoewel de aanleg van deze weg niet nodig is voor de realisatie van de HOV, zijn de effecten ten gevolge van de aanleg van deze nieuwe weg in het voorliggende akoestisch onderzoek onderzocht. Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- Gehanteerde dwarsdoorsnede doorsnijding wal Anthony Fokkerweg: Tekeningnummer 336881-W503-11-29-65 A0.1 van 24-3-2015 aangeleverd op 2-4-2015 door Grontmij
- Gehanteerde ontwerptekening "Verlegde Weg over Anna's Hoeve - Ontwerp as ten behoeve van geluidsonderzoek". Tekeningnummer alm so VWoAH v002_3D MX aangeleverd op 6 mei 2015 door Grontmij
- Uitgangspunten VWoAH (dwarsprofielen) aangeleverd op 29 mei 2015 door Grontmij
- Gehanteerde verkeersgegevens: Etmaalintensiteiten en voertuigverdeling uit het rapport "Verkeersgegevens en omgevingsvariabelen ten behoeve van PIP HOV in 't Gooi", kenmerk NH1093/Ppe/0587.01 van 17 juni 2016 door Goudappel Coffeng. Als maatgevende jaar is 2027 aangegeven. Dit is 10 jaar na aanleg van de HOV
- Tekening aansluiting Mussenstraat op VWoAH: "Mussenstraat LARGAS" aangeleverd door de Provincie Noord-Holland op 6 april 2016
- Gehanteerde snelheden: 50 km/uur (binnen de bebouwde kom en voor de bocht ter hoogte van Monnikenberg tot de Minckelersstraat) en 60 km/uur (buiten de bebouwde kom)
- Beoordelingspunten zijn op de woonbestemmingen van BP Anna's Hoeve geprojecteerd op een afstand van 10 meter van de weg-as zoals aangegeven door de gemeente Hilversum naar aanleiding van de nieuwe verkaveling
- Het wegdektype is referentiewegdek (dichtasfaltbeton AC surf)

4.3 Uitgangspunten tijdelijke bouwweg Ecoduct (deelgebied 5)

Voor de tijdelijke bouwweg naar het Ecoduct zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De bouwroute naar het ecoduct is een tijdelijke situatie. In figuur 4.1 is de route weergegeven
- De dichtstbijzijnde woning ligt op circa 20 meter van de route ten noorden van het spoor. Dit is de woning aan de dr. Albert Schweitzerweg 4
- Voor het bronvermogen wordt uitgegaan van een bronvermogen van een zware vrachtwagen. Dit komt overeen met een bronvermogen L_{wr}=105 dB(A)
- Voor de rijsnelheid wordt uitgegaan van 30 km/uur
- Er vinden in de representatieve bedrijfssituatie alleen in de dagperiode (07.00-19.00 uur) vrachtwagenbewegingen plaats met uitzondering van de buitendienststellingen van het spoor. Deze incidentele bedrijfssituatie vindt vier keer in een volledig weekend verdeeld over een half jaar plaats
- Het aantal vrachtwagens is niet bekend. Er wordt daarom berekend hoeveel vrachtwagenbewegingen binnen de grenswaarden passen in de representatieve bedrijfssituatie en de incidentele bedrijfssituatie
- De geluidsberekeningen worden uitgevoerd conform de Handleiding Reken- en Meten Industrielawaai van 1999 omdat dit goed aansluit bij het beoordelingswijze voor bouwwerkzaamheden en de bijbehorende vergunningplicht
- De geluidsbelasting van de bouwweg wordt getoetst aan de grenswaarden uit de “Schrikkelcirculaire” (Circulaire van 29 februari 1996 van de Minister van VROM, getiteld ‘Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer'). Hoewel de bouwplaats naar verwachting geen inrichting is, sluit deze beoordeling volgens de Wet milieubeheer beter aan bij de aard van de werkzaamheden dan een beoordeling volgens de Wet geluidhinder



Figuur 4.1 Ligging tijdelijke bouwweg

4.4 Uitgangspunten nieuwe ontsluiting Venetapark (deelgebied 6)

Voor de nieuwe ontsluitingsweg van het Venetapark zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- In- en uitgaand verkeer naar het Venetapark komt via een nieuwe ontsluitingsweg aan de Liebergerweg (noordzijde). Uitgaand vrachtverkeer is ook mogelijk via de parallelweg (zuidzijde), over de nieuwe tunnel naar de Mussenstraat en sluit aan op de VwOAH
- De nieuwe ontsluitingsweg wordt een openbare weg
- Meerdere bedrijven (onder andere Venetapark, Wasco en Buhl) maken gebruik van deze ontsluiting
- De maximaal toelaatbare snelheid wordt 30 km/uur. Dit komt overeen met het snelheidsregime op de Liebergerweg ten westen van de Oosterengweg
- Het wegdek wordt elementenverharding in keperverband
- Voor de verkeersgegevens is het rapport “141208 VTW-012 Rapportage Verkeerstellingen Venetapark, revisie 1 (D2)” gebruikt. Hierbij wordt uitgegaan van het werkdaggemiddelde (worstcase). Uit de verkeerstellingen blijkt dat er 112 lichte motorvoertuigen in de dagperiode, zes lichte motorvoertuigen in de avondperiode en vijf lichte motorvoertuigen in de nachtperiode zijn. In de dagperiode zijn er verder negen middelzware motorvoertuigen en één zwaar motorvoertuig. Omdat in de telperiode niet alle panden op het Venetapark verhuurd zijn, is berekend hoeveel voertuigbewegingen binnen de voorkeursgrenswaarde passen

- Een 30 km/uur weg valt niet onder de Wet geluidhinder (Wgh). In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing wordt voor de beoordeling van deze weg echter wel aangesloten bij het toetsingskader uit de Wet geluidhinder
- Er wordt rekening gehouden met een aftrek van 5 dB (artikel 110g Wgh) omdat sprake is van een definitieve situatie. De aftrek van 5 dB is vanuit de Wet geluidhinder mogelijk in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst

In figuur 4.2 is de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg voor het Venetapark weergegeven.

Figuur 4.2 Nieuw aan te leggen ontsluitingsweg Venetapark

4.5 Uitgangspunten tijdelijke overweg Mussenstraat (deelgebied 6)

Voor de tijdelijke overweg zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De tijdelijke overweg wordt tussen 2018 en 2020 gebruikt
- De tijdelijke overweg wordt alleen gebruikt door nooddiensten
- De raildempers en minischermen zijn nog niet opgenomen in het geluidregister
- Ter plaatse van de tijdelijke overweg worden in 2017 geen raildempers en minischermen gerealiseerd. Na opheffing van de tijdelijke overweg worden de raildempers en minischermen geplaatst

4.6 Rekenmethode en modellering

4.6.1 Rekenmodel en rekenmethode

Op basis van de beschikbare informatie (ontwerptekeningen en rekenmodel agglomeratie Hilversum) zijn rekenmodellen voor de verschillende deelgebieden voor de verschillende peiljaren gemaakt. Het Tracé ontwerp van 24 oktober 2013 (deelgebieden 5, 6 en 7) zoals aangeleverd door de provincie Noord-Holland vormt het uitgangspunt voor de modellering.

Door middel van overdrachtsberekening in het softwarepakket Geomilieu versie 2.61 zijn de geluidsbelastingen op de gevels van woningen binnen het onderzoeksgebied vastgesteld.
De modellering en overdracht hebben plaatsgevonden volgende de voorgeschreven methoden van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 met uitzondering van de tijdelijke bouwweg. Voor de tijdelijke bouwweg zijn de voorgeschreven methoden uit de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai gehanteerd.

In figuur 4.3 is een 3D weergave van de rekenmodellen opgenomen. De rekenmodellen worden beschikbaar gesteld aan de provincie Noord-Holland en kunnen op aanvraag ingezien worden. In bijlage 1 zijn meer weergaven van de rekenmodellen en een aantal gegevens van de rekenmodellen opgenomen.

Figuur 4.3 3D Weergave rekenmodel deelgebieden 5,6 en 7. In bijlage 1 zijn gedetailleerde weergaven van de verschillende deelgebieden opgenomen

4.6.2 Kruispunten, minirotondes en obstakels

Bushaltes en spoorwegovergangen van de HOV zijn in het rekenmodel opgenomen als obstakels conform het Reken- en meetvoorschrift 2012. In deelgebieden 5, 6 en 7 betreft dit de halte ter hoogte van de Van Linschotenlaan en de spoorwegovergang ter hoogte van het Wandelpad.

4.6.3 Bodem en hoogteligging

Het hoogtemodel van de bestaande situatie is overgenomen uit het rekenmodel van de agglomeratie Hilversum dat door de gemeente Hilversum is aangeleverd. Voor de modellering van de kunstwerken (onderdoorgang Oosterengweg, ecoduct en fly-over) zijn de hoogtes uit de betreffende ontwerpen overgenomen.
De generieke bodemfactor bedraagt 0,0 (akoestisch harde bodem). Akoestisch zachte bodemgebieden zoals groenstroken en weiland zijn afzonderlijk ingevoerd met een bodemfactor van 1,0. De bodemgebieden onder het bestemmingsplan Monnikenberg, bestemmingsplan Anna’s Hoeve en het Projectuitvoeringsbesluit bouwplan van Linschotenlaan zijn afzonderlijk ingevoerd met een bodemfactor van 0,5.

4.6.4 Geluidsschermen

Op het ecoduct over het spoor wordt een scherm ter voorkoming licht- en geluidhinder geplaatst van 4 meter hoogte. Dit scherm is in de modellering opgenomen. Overige afschermingen in het ontwerp zijn visuele afschermingen en hebben geen geluidsafschermende werking. Deze zijn daarom niet als geluidsscherm in het rekenmodel opgenomen.

4.6.5 Toetspunten en gebouwen

De adresgegevens en hoogtes van de toetspunten die zijn ingevoerd zijn gebaseerd op het door de gemeente Hilversum aangeleverde rekenmodel, recente foto’s (Globespotter 2.8), kadastergegevens (BAG) en de hogere waarde lijsten. De geluidsniveaus worden invallend (zonder reflectie van de achterliggende gevel) bepaald. Voor woningen die geprojecteerd zijn op basis van vastgestelde bestemmingsplannen zijn op basis van deze bestemmingsplannen op de rooilijnen van de bestemming wonen toetspunten ingevoerd tot de maximale bouwhoogte met uitzondering van BP Monnikenberg. Voor BP Monnikenberg wordt uitgegaan van walwoningen.

4.6.6 Kunstwerken

De fly-over en het ecoduct zijn gemodelleerd door middel van hoogtelijnen. Indien de rijlijnen kruisen met de kunstwerken is dit gemodelleerd met reflecterende schermen (reflectiefactor 0,8) die de mondingen representeren.

De tunnel in de Oosterengweg is gemodelleerd door middel van hoogtelijnen en schermen. De gehele tunnelmond is als een reflecterend scherm gemodelleerd (reflectiefactor 0,8).

Omdat het stijgend gedeelte van het verkeer in de tunnel in de Oosterengweg een helling van respectievelijk 5 % richting Van Riebeeckweg en 6 % richting Liebergerweg moet overwinnen over een hoogteverschil van ten minste 6 meter is conform het reken- en meetvoorschrift geluid 2012 een hellingcorrectie toegepast.

5 Resultaten deelgebied 5, 6 en 7 - Hilversum

In dit hoofdstuk worden de resultaten van deelgebied 5, 6 en 7 in Hilversum gepresenteerd. In paragraaf 5.1 zijn de resultaten van de aanleg van de HOV busbaan (aanleg nieuwe weg) samengevat en in paragraaf 5.2 zijn de resultaten van de reconstructie van de Oosterengweg samengevat. In paragraaf 5.3 worden de gevolgen elders besproken. De resultaten van de aanleg van de VWoAH worden in paragraaf 5.4 besproken. In paragraaf 5.5 wordt ingegaan op de resultaten van de nieuwe ontsluiting van het Venetapark en in paragraaf 5.6 wordt ingegaan op de tijdelijke bouwweg naar het ecoduct. In paragraaf 5.7 wordt tot slot de tijdelijke overweg Mussenstraat ten behoeve van hulpdiensten besproken. In bijlage 4 en 5 zijn de resultaten op alle beoordelingspunten opgenomen. De weergegeven resultaten zijn inclusief de aftrek artikel 110g Wet geluidhinder.

5.1 Aanleg HOV busbaan Hilversum (deelgebieden 5, 6 en 7)

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting, vanwege het gedeelte van de aanleg van de HOV (aanleg nieuwe weg) dat onder de Wet geluidhinder valt (maximumsnelheden boven de 30 km/uur) op één geluidsgevoelige bestemming boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder ligt. De maximaal toelaatbare grenswaarde van 58 of 63 dB wordt echter niet overschreden. Er dient een onderzoek uitgevoerd te worden naar maatregelen om de geluidsbelastingen terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. In hoofdstuk 6 en 7 is dit onderzoek opgenomen.

Verder blijkt uit de berekeningen dat de geluidsbelasting, vanwege het gedeelte van de aanleg van de HOV (aanleg nieuwe weg) dat niet onder de Wet geluidhinder valt (30 km/uur weg) bij enkele appartementen aan de Prins Bernhardstraat en de Wilhelminastraat boven de voorkeursgrenswaarde ligt. In het PIP is voor deze appartementen een gemotiveerde afweging opgenomen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

In tabel 5.1 en 5.2 zijn de geluidsgevoelige bestemmingen weergegeven met een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. In de tabellen zijn ook de geluidsbelasting weergegeven en de overschrijding ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Tabel 5.1 Overzicht overschrijdingen voorkeursgrenswaarden ten gevolge van de aanleg HOV deelgebieden 5, 6 en 7 gemeente Hilversum die onder de Wet geluidhinder vallen

Omschrijving	Geluidsbelasting L_{den} in dB inclusief aftrek art. 110g Wgh	Overschrijding in dB
Oosterengweg 65	49	0,5

Tabel 5.2 Overzicht overschrijdingen voorkeursgrenswaarden ten gevolge van de aanleg HOV deelgebieden 5, 6 en 7 gemeente Hilversum die niet onder de Wet geluidhinder vallen (30 km/uur)

Omschrijving	Geluidsbelasting L_{den} in dB inclusief aftrek art. 110g Wgh	Overschrijding in dB
Appartementen Prins Bernhardstraat 43-113	50	1,1
Appartementen Wilhelminastraat 2-70	49	0,5

5.2 Reconstructie Oosterengweg Hilversum (deelgebied 6)

Uit de berekeningen blijkt dat er vanwege de fysieke wijzigingen van de Oosterengweg geen sprake is van een reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

5.3 Gevolgen elders Vogelbuurt (deelgebied 5)

Uit de aangeleverde verkeersgegevens blijkt dat er buiten deelproject 5, 6 en 7 wegen zijn waarbij de toename van het verkeer (de verkeersintensiteiten) als gevolg van de wijzigingen meer dan 40 % bedraagt. Dit betekent dat de toename van de geluidsbelasting op deze wegen meer dan 2 dB bedraagt. Het gaat hierbij om de Liebergerweg, de Mussenstraat en het zuidelijk deel van de Anthony Fokkerweg en wordt veroorzaakt door de wijzigingen aan de Oosterengweg en de aansluiting van de Mussenstraat op de VWoAH.

De resultaten van de berekeningen in de Vogelbuurt zijn opgenomen in bijlage 5.
Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting van de Liebergerweg en de Mussenstraat na de wijzigingen bij meerdere woningen met maximaal respectievelijk 4 en 3 dB toeneemt door de wijzigingen aan de Oosterengweg en de aansluiting van de Mussenstraat op de VWoAH. De geluidsbelasting bedraagt 10 jaar na de wijzigingen maximaal respectievelijk 54 en 53 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde wordt niet overschreden. De geluidbelasting van de Anthony Fokkerweg ligt 10 jaar na de wijzigingen bij de woningen onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Dit betekent dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening maatregelen overwogen kunnen worden om de geluidsbelasting terug te brengen naar de heersende waarde. Dit is echter geen verplichting vanuit de Wet geluidhinder. In het PIP is voor deze woningen en appartementen een gemotiveerde afweging opgenomen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

In tabel 5.3 en 5.4 zijn de geluidsgevoelige bestemmingen weergegeven waarbij sprake is van een significante toename elders vanwege de fysieke wijziging van de Oosterengweg en de aansluiting van de Mussenstraat op de VWoAH.

Tabel 5.3 Overzicht gevolgen elders Liebergerweg, Hilversum

Omschrijving	Geluidsbelasting L_{den} 2027 in dB inclusief aftrek art. 110g Wgh	Toename in dB
Liebergerweg 135-213, Kamerlingh Onnesweg 2, Merelstraat 86, Reigerstraat 1, Sperwerstraat 1, Rontgenstraat 163	50-54	1,5-3,6
Liebergerweg 502-716, 758-806, Oosterengweg 566, 572-574, 580-582, 590-594*	50-54	1,6-3,6

* Bij de woningen aan de Liebergerweg 718-736, 738-756 en 808 en de Mussenstraat 1 en 2 is geen sprake van een toename van 2 dB of meer ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB

Tabel 5.4 Overzicht gevolgen elders Mussenstraat, Hilversum

Omschrijving	Geluidsbelasting L_{den} 2027 in dB inclusief aftrek art. 110g Wgh	Toename in dB
Mussenstraat 1, 2-40*	50-53	1,5-3,4

* Bij de woning aan de Anthony Fokkerweg 284 is geen sprake van een toename van 2 dB of meer ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB

5.4 Aanleg Verlegde Weg over Anna's Hoeve (deelgebied 5)

In tabel 5.5 zijn de geluidsgevoelige bestemmingen weergegeven met een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de aanleg van de nieuwe Weg Over Anna's Hoeve. In de tabellen zijn ook de geluidsbelasting weergegeven en de overschrijding ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Tabel 5.5 Overzicht overschrijdingen voorkeursgrenswaarden ten gevolge van de aanleg nieuwe Weg Over Anna's Hoeve deelgebied 5 gemeente Hilversum en gemeente Baarn

Omschrijving	Geluidsbelasting L_{den} in dB inclusief aftrek art. 110g Wgh	Overschrijding in dB
Minckelersstraat 167-169	49-53	4,1
Minckelersstraat 158-192	49-58	9,3
Anthony Fokkerweg 82-224	49-56	6,6
Liebergerweg 808	49	0,2
BP Anna's Hoeve diverse bouwvlakken	49-62	13,1
BP Monnikenberg	49-51	2,1
Van Linschotenlaan 1	49	0,9
Zandheuvelweg 15	49-50	1,6

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de aanleg van de nieuwe Weg over Anna's Hoeve (aanleg nieuwe weg) op meerdere geluidsgevoelige bestemmingen boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder ligt. De overschrijdingen worden veroorzaakt door het reguliere verkeer, rekening houdend met autonome toename en zijn als zodanig dus geen gevolg van het project HOV in 't Gooi.

De maximaal toelaatbare grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Er dient een onderzoek uitgevoerd te worden naar maatregelen om de geluidsbelastingen terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. In hoofdstuk 6 en 7 is dit onderzoek opgenomen.

5.5 Nieuwe ontsluitingsweg Venetapark (deelgebied 6)

De nieuwe ontsluitingsweg is een 30 km/uur weg en valt daarmee buiten de Wet geluidhinder. In het kader van de ruimtelijke onderbouwing is voor de aanleg wel aangesloten bij het beoordelingskader van de Wet geluidhinder. Uit de berekeningen blijkt dat voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde bij de geluidsgevoelige bestemmingen bij een etmaalintensiteit tot circa 655. Ten opzichte van de tellingen is dit een factor 5 hoger dan de huidige etmaalintensiteit. Het is onwaarschijnlijk dat deze intensiteiten, ook bij volledige verhuur van de panden op het Venetapark, zullen worden gehaald of overschreden. Verwacht kan daarom worden dat in alle gevallen voldaan zal worden aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder en er met het oog op de geluidbelasting sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

5.6 Tijdelijke bouwweg Ecoduct (deelgebied 5)

In tabel 5.6 is het aantal vrachtwagenbewegingen weergegeven waarbij aan verschillende grenswaarden voor indirecte hinder wordt voldaan. Hierbij is gekeken naar:

- De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde conform de Circulaire indirecte hinder
- Een grenswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde. Bij een woning langs het spoor zoals de woning aan de Dr. Albert Schweitzerweg 4 mag er van uitgegaan worden dat de gevelwering minimaal 20 dB(A) bedraagt. Dit betekent dat bij deze grenswaarde voldaan wordt aan een vereist binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde
- Een maximaal toelaatbare grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde onder de voorwaarde dat voldaan wordt aan de vereiste binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde en er eventueel gevelmaatregelen nodig zijn

Tabel 5.6 Aantal vrachtwagenbewegingen tijdelijke bouwweg Ecoduct

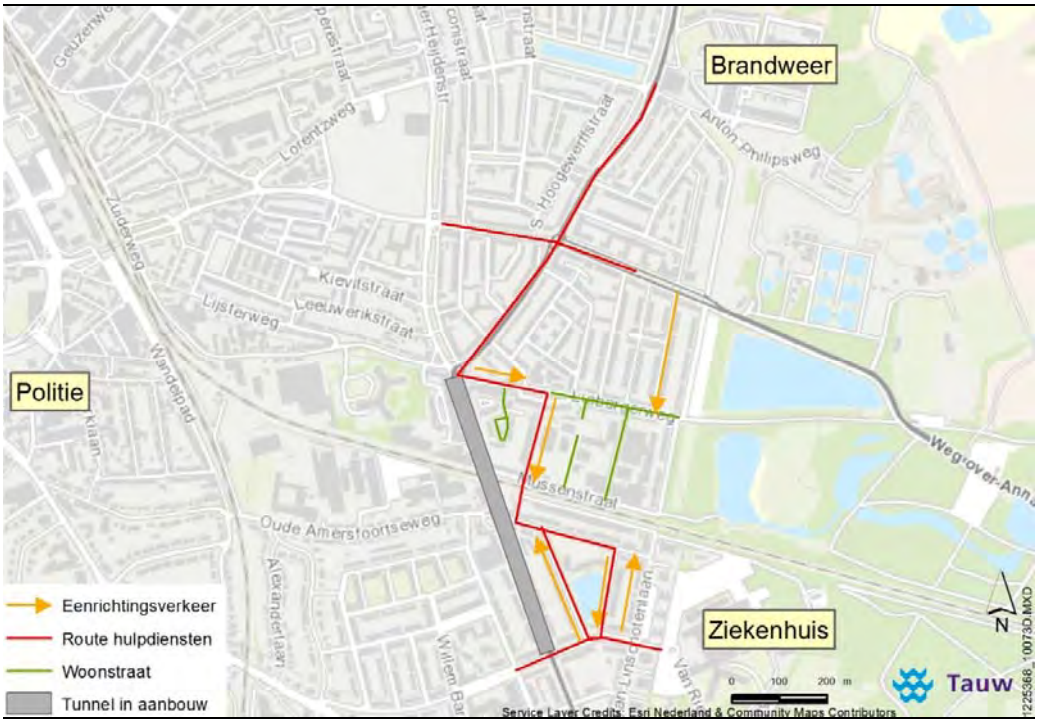
	Aantal vrachtwagenbewegingen dagperiode (07.00-19.00 uur)	Aantal vrachtwagenbewegingen avondperiode (19.00-23.00 uur)	Aantal vrachtwagenbewegingen nachtperiode (23.00-07.00 uur)
Representatieve bedrijfssituatie			
Voorkeursgrenswaarde 50 dB(A) etmaalwaarde	350	--	--
Grenswaarde 55 dB(A) etmaalwaarde	1090	--	--
Maximaal toelaatbare grenswaarde 65 dB(A) etmaalwaarde	>9999	--	--
Incidentele bedrijfssituatie			
Voorkeursgrenswaarde 50 dB(A) etmaalwaarde	350	23	15
Grenswaarde 55 dB(A) etmaalwaarde	1090	75	47
Maximaal toelaatbare grenswaarde 65 dB(A) etmaalwaarde	>9999	750	472

Bij de aanleg van het ecoduct zal rekening gehouden moeten worden met de aantallen vrachtwagenbewegingen in tabel 5.5. Tot en met een aantal van 350 vrachtwagenbewegingen in de dagperiode kan voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde. Voor de incidentele bedrijfssituatie zijn ruimere grenswaarden vergunbaar.

5.7 Tijdelijke overweg hulpdiensten Mussenstraat in Hilversum (deelgebied 6)

Tijdens de realisatie van de Oosterengwegtunnel wordt de Oosterengweg circa 2,5 jaar afgesloten. Dit betekent dat het verkeer via een alternatieve route het spoor moet kruisen. Omdat deze route van groot belang is voor met name hulpdiensten wordt gedurende de aanlegfase een tijdelijke spoorwegovergang gecreëerd bij de Mussenstraat. Deze overweg mag alleen door hulpdiensten worden gebruikt. In figuur 5.1 is de route voor hulpdiensten weergegeven.

Op basis van informatie van brandweer en ziekenhuis wordt verwacht dat circa 15 hulpdiensten per dag gebruik maken van de tijdelijke overweg. In de Mussenstraat geldt nu eenrichtingsverkeer. In de tijdelijke situatie zal dit worden opgeheven. Daarnaast veroorzaakt de tijdelijke omleidingsroute plaatselijk extra verkeer. Om de aanrijtijden voor hulpdiensten te kunnen garanderen is een tijdelijke spoorwegovergang noodzakelijk.



Figuur 5.1 Tijdelijke overweg hulpdiensten Mussenstraat

5.7.1 Effect railverkeer

Om de geluidbelasting van het spoor te reduceren wordt, in het kader van sanering railverkeer, ter plaatse van de huidige en tijdelijke overweg een pilotproject voor minischermen en raildempers uitgevoerd. Binnen dat project worden in 2017 raildempers en minischermen geplaatst. De raildempers en minischermen zijn nog niet opgenomen in het geluidregister zoals weergegeven op de website van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu[1].

In het huidige geluidregister zijn de voorgenomen maatregelen die in 2017 worden aangebracht nog niet opgenomen. Door de maatregelen te treffen neemt de geluidbelasting op de woningen en op de referentiepunten af ten opzichte van de geluidproductieplafonds die vastgelegd zijn in het geluidregister. Door realisatie van de tijdelijke overweg zullen gedurende de periode dat deze overweg nodig is over een lengte van circa 12 meter geen raildempers en schermen kunnen worden geplaatst. Daarbij neemt de geluidbelasting ter plaatse van de tijdelijke overweg in beperkte mate toe omdat het bodemgebied van de overweg in tegenstelling tot het ballastbed van een doorgaand spoor geen geluid absorbeert.

[1] http://www.geluidspoor.nl/geluidregisterspoor.html

Door de raildempers en minischermen aan weerszijde van de overweg die al wel geplaatst kunnen worden neemt de geluidbelasting van het doorgaand spoor echter in belangrijke mate af. Door zowel een toe- als afname door de te treffen maatregelen in combinatie met de overweg zal de geluidbelasting ter plaatse effectief gelijk blijven aan de huidige geluidsituatie.

Na realisatie van de onderdoorgang wordt de tijdelijke overweg verwijderd en worden de raildempers en minischermen alsnog aangebracht waardoor de geluidsituatie ter plaatse van de Mussenstraat verder verbetert.

5.7.2 Effect omgeving door routering hulpdiensten

Door de routering van de hulpdiensten is een toename te verwachten in de geluidbelasting bij de woningen langs de tijdelijke omleidingsroute. De geluidbelasting wordt veroorzaakt door de toename van het wegverkeer van de hulpdiensten maar met name door de sirenes van de hulpdiensten. Zoals eerder vermeld gaat het om circa 15 hulpdiensten per dag. Niet alle 15 ritten zullen worden uitgevoerd door wagens met sirenes. Gezien de tijdelijkheid worden geen maatregelen getroffen aan het wegdek en/of de woningen. Een goede aanrijroute voor de hulpdiensten is van groot belang en prefereert in dit geval boven de verwachte hinder voor aanwonenden.

6 Afwegingskader geluidsreducerende maatregelen

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op een aantal plekken sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Hoewel de overschrijdingen grotendeels het gevolg zijn van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en in die zin dus geen direct gevolg is van de aanleg van de HOV busbaan, maakt deze aanleg wel deel uit van het PIP. Daarom dienen volgens de systematiek van de Wet geluidhinder geluidsreducerende maatregelen wel als onderdeel van het PIP onderzocht te worden. Maatregelen kunnen stuiten op overwegende bezwaren van financiële, stedenbouwkundige, landschappelijke of verkeerskundige aard of onvoldoende doeltreffend zijn. Hiervoor is een gemotiveerde afweging nodig. In dit hoofdstuk wordt beschreven welk afwegingskader gehanteerd wordt voor het onderzoek naar mogelijke maatregelen aan de bron en in de overdracht. De resultaten van het maatregelenonderzoek zelf zijn in hoofdstuk 7 opgenomen.

6.1 Volgorde maatregelen

De Wet geluidhinder (Wgh) kent een voorkeursvolgorde voor het treffen van geluidsreducerende maatregelen. De eerste voorkeur is een bronmaatregel, zoals een geluidsreducerende deklaag (bijvoorbeeld dunne deklagen). Als de voorkeursgrenswaarde dan nog steeds wordt overschreden, wordt vervolgens gekeken naar geluidsafschermende voorzieningen zoals geluidschermen of wallen. Het verdiept aanleggen van een weg of het overkappen ervan kan ook onder de categorie geluidsreducerende maatregelen worden ondergebracht. Deze maatregelen komen niet in eerste instantie in aanmerking als met de traditionele maatregelen aan de Wgh kan worden voldaan. Een verdiepte ligging of een overkapping is over het algemeen veel duurder dan de aanleg van geluidsreducerende deklaag of geluidsafschermende voorzieningen past ook niet binnen het ontwerp. In het project HOV in 't Gooi worden deze maatregelen dan ook niet verder beschouwd.

Wanneer bron- of overdrachtsmaatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren ontmoeten van landschappelijke, stedenbouwkundige, vervoerskundige, verkeerskundige of financiële aard, dan kan het bevoegd gezag een besluit tot hogere grenswaarden nemen. Omdat in dit geval een Provinciaal Inpassingsplan wordt vastgesteld, is Gedeputeerde Staten bevoegd gezag.

Indien ontheffing wordt verleend worden aanvullende eisen gesteld voor wat betreft de geluidsbelasting in de geluidsgevoelige ruimten van de woningen (en andere geluidsgevoelige gebouwen). Geluidsgevoelige ruimten zijn onder andere de woonkamer, de slaapkamers en een grote keuken. Waar nodig dienen dan maatregelen getroffen te worden aan de gevels en mogelijk ook aan de daken.

Maatregelen aan de bron en in de overdracht zorgen voor een goed woonklimaat rondom het huis. Maatregelen bij de ontvanger, zoals bijvoorbeeld geluidsisolerende beglazing, zorgen voor een goed woonklimaat in de woning.

6.2 Afwegingskader

6.2.1 Aanleiding voor het opstellen van een afwegingskader

Met ingang van 1 januari 2010 is de ‘Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder’ (rijks-DMC) van kracht. De regeling is bedoeld voor de beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen bij wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Als de kosten van de maatregelen volgens het doelmatigheidscriterium niet in redelijke verhouding staan tot de verbetering van de geluidssituatie, worden die maatregelen als ‘ondoelmatig’ genoemd.’ Onder geluidbeperkende maatregelen wordt in de regeling verstaan: bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en (bij sanering in uitzonderlijke omstandigheden) onttrekking van een woning aan de bestemming. De Regeling introduceert een doelmatigheidscriterium dat in het kader van SWUNG is ontwikkeld, met een systematiek die gericht was op het terugdringen van de geluidbelasting van Rijkswegen. Toepassing van de regeling bij provinciale en gemeentelijke wegen is uitsluitend verplicht bij sanering van geluidsgevoelige bestemmingen langs deze provinciale- en gemeentelijk wegen. Deze situatie is hier niet aan de orde. Dit neemt niet weg dat de regeling vrijwillig toepast zou mogen worden. Uit praktijkervaringen met het toepassen van het ‘rijks-DMC’ blijkt echter dat hiermee vaak niet een optimale afweging gemaakt kan worden voor provinciale wegen, omdat deze in belangrijke mate afwijken van de rijkswegen. Zo liggen woningen en andere bebouwing veel dichter langs de provinciale wegen dan langs de rijkswegen, is het provinciale wegennet veel fijnmaziger en kent het sterk uiteenlopende verkeersintensiteiten in vergelijking met het rijkswegennet. Daarom wordt voor provinciale wegen gewerkt aan een provinciaal doelmatigheidscriterium. De provincie Noord-Holland heeft echter nog geen vastgesteld provinciaal doelmatigheidscriterium. Het provinciaal DMC is (nog) niet vastgelegd als beleidsregel en ook GS heeft zich er nog niet over uitgesproken. Daar komt nog bij dat binnen het project HOV in ’t Gooi het in hoofdzaak gaat om gemeentelijke wegen, waarvoor geldt dat deze weer grote afwijkingen vertonen ten opzichte van provinciale wegen, bijvoorbeeld in de maximale toegestane rijsnelheid en nog grotere dichtheden van bebouwing langs de wegen.

Samengevat betekent dit dat er geen gestandaardiseerde methode voorhanden is om te bepalen of geluidsreducerende maatregelen in dit geval financieel doelmatig zijn. Daarom worden in de volgende paragrafen op maat criteria vastgesteld om te bepalen welke maatregelen in ieder geval voor wat betreft de te behalen reductie doeltreffend zijn en in algemene zin financieel doelmatig worden geacht. In volgorde worden altijd eerst bronmaatregelen afgewogen. Pas als deze niet doeltreffend zijn of onvoldoende soelaas bieden, worden overdrachtsmaatregelen afgewogen.

Hierbij is gebruik gemaakt van ervaringen uit de uitvoeringspraktijk bij wegaanleg en -onderhoud, overleg met de provincie en gemeentes, wegbeheerders en delen uit het provinciaal DMC dat in ontwikkeling is en het ‘rijks-DMC’.

6.2.2 Gehanteerde criteria doeltreffendheid

Toepassing van een geluidsreducerende deklaag heeft naast voordelen ook nadelen. Een geluidsreducerende deklaag slijt bijvoorbeeld sneller en gaat minder lang mee. De deklaag moet daardoor eerder vervangen worden waardoor de kosten hoger zijn dan een standaard wegdek (asfalt). Geluidsschermen en -wallen hebben ook bijkomende nadelen voor de bewoners, omdat deze het uitzicht belemmeren. Daarom dient een geluidsreducerende maatregel voldoende doeltreffend te zijn om op te wegen tegen de nadelen.

Wij hanteren ten aanzien van de doeltreffendheid van maatregelen de volgende criteria:

- Een afscherming wordt alleen toegepast als die, al dan niet in combinatie met een stil wegdek, een geluidreductie van ten minste 5 dB oplevert op tenminste één beoordelingshoogte van één geluidgevoelig object
- De doeltreffendheid (hoorbare afname) van een geluidsreducerende deklaag voor busverkeer is zeer bepekt en wordt derhalve niet als (bron)maatregel toegepast. Een afname wordt als hoorbaar beoordeeld als deze tenminste 1,5 dB is (gelijk aan effectdrempel reconstructietoets Wet geluidhinder)
- Toepassing van een geluidsreducerende deklaag is altijd doeltreffend op de te reconstrueren en aan te leggen wegen voor het reguliere verkeer

6.2.3 Overwegende bezwaren van verkeerskundige aard

Toepassing van geluidsreducerende maatregelen zoals snelheidsverlaging kan leiden tot problemen in de doorstroming, of in het geval van de hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tot knelpunten in het behalen van de gewenste aanrijtijden. Een geluidsreducerende deklaag kan leiden tot onveilige situaties of problemen met onderhoud en beheer van de weg. Zo kan een geluidsreducerende deklaag (zoals bijvoorbeeld open asfalt beton) slecht tegen wringend verkeerd waardoor het vaker moet worden vervangen en bestaat bij toepassing van zeer open (dunne) deklagen kans op gladheid in de winter, omdat de stromingsweerstand voor de horizontale waterafvoer zeer hoog is en het wegdek langer nat blijft.

Wij hanteren de volgende verkeerskundige criteria:

- (Verdere) snelheidsverlagingen op de busbaan en openbare wegen stuit op bezwaren van verkeerskundige aard en worden daarom niet als geluidsreducerende maatregel toegepast. Lagere snelheden op de busbaan doen afbreuk aan de doelstelling van het project omdat de aanrijtijden dan niet meer worden gehaald. Op de openbare wegen komt de doorstroming in het gedrang
- Om te voorkomen dat een lappendeken van verschillende typen wegdekverhardingen ontstaat binnen de beheersgebieden van de wegbeheerders door toepassing van verschillende typen wegdekken over (relatief) korte afstanden wordt het volgende criterium gehanteerd: Alleen toepassing van een geluidsreducerende deklaag over een deel van een wegvak met een aaneengesloten lengte van tenminste 100 meter wordt overwogen voor de gemeentelijke wegen

- Toepassing van dunne geluidsreducerende deklagen wordt in verband met textuurschade (rafeling of korrelverlies door wringende banden) niet toegepast op:
  - Kruispunten (inclusief opstelstroken)
  - Rotondes (inclusief toeleidende wegen)
  - Scherpe bochten
  - Opstelvakken bij verkeersregelinstallaties
  - Uitritten van bedrijven met vrachtverkeer
  - Bushaltes
  - Bosrijke gebieden
- Op alle plaatsen waar om technische redenen geen dunne geluidsreducerende deklagen (DGD) kunnen worden aangelegd, wordt een dichte deklaag met een minimale C_{wegdek} van -2,5 dB bij 50 km/uur en -2,8 bij 60 km/uur toegepast

6.2.4 Overwegende bezwaren van landschappelijke / stedenbouwkundige aard

Maatregelen in het overdrachtsgebied zijn geluidschermen en wallen. Vooral in binnenstedelijke gebieden stuit het aanleggen van deze maatregelen op bezwaren:

- De ruimtelijke kwaliteit van de wegen wordt ernstig aangetast door het plaatsen van schermen. Door de weggebruiker en voor de bewoners van de weg wordt het wegbeeld bepaald door het aanzien van schermen in plaats van de bestaande bebouwing met bestaande weg, groen en bomen
- De bereikbaarheid van langs de wegen gelegen percelen en gebouwen wordt door het plaatsen van schermen ernstig verminderd. Het op eigen erf parkeren zal daardoor in veel situaties worden bemoeilijkt of onmogelijk worden gemaakt. Dit geldt ook voor het afleveren van goederen en het afzetten van personen bijvoorbeeld door taxi’s
- De oversteekbaarheid van wegen wordt door het plaatsen van schermen ernstig belemmerd waardoor met name verkeer van voetgangers en fietsers ernstig wordt benadeeld. Om toch een redelijke oversteekbaarheid te waarborgen moeten schermen veelvuldig worden onderbroken, waardoor de veiligheid afneemt en de effectiviteit van de geluidafscherming sterk vermindert. Dit geldt in ieder geval bij alle kruisingen, wegaansluitingen en in- en uitritten
- De parkeersituatie in veel straten wordt door het plaatsen van schermen verslechterd. Langsparkeerplaatsen worden onbruikbaar wanneer geluidschermen dicht langs de weg worden geplaatst. Bovendien wordt de bereikbaarheid van parkeerplaatsen voor voetgangers ernstig geschaad
- De veiligheid wordt in veel situaties door het plaatsen van schermen geschaad. Dit betreft onder meer de sociale veiligheid (zichtbaarheid van voetpaden vanaf wegen), de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld uitwijkmogelijkheden van fietsers, snelheidsverhogend effect van schermen, overzichtelijkheid van verkeerssituaties) en brandveiligheid (door het plaatsen van schermen wordt de bereikbaarheid van gebouwen voor de brandweer in veel situaties onvoldoende)
- Door hooggelegen geluidgevoelige objecten (appartementencomplexen) in stedelijk gebied dienen geluidschermen al snel relatief hoog uitgevoerd te worden om effectief te zijn op de hogere verdieping (doorsnijden zichtlijn)

De beschikbare ruimte is langs vrijwel alle wegen binnen het project HOV in ’t Gooi onvoldoende om schermen te kunnen plaatsen en daarbij tevens rekening te houden met te stellen eisen in verband met onder meer parkeren, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Groen en bomen moeten veelal verdwijnen om de nodige ruimte te kunnen vinden voor het plaatsen van schermen. Voor wallen geldt dit nog meer, aangezien deze meer ruimtebeslag vragen en hoger moeten zijn om dezelfde geluidafschermende werking te bereiken ten opzichte van een geluidscherm.

Er zijn echter ook situaties waar het plaatsen van schermen of wallen niet stuiten op de bovengenoemde bezwaren. Om te voorkomen dat in alle gevallen, dus ook wanneer het op voorhand al duidelijk is dat een scherm geen optie is, schermen doorgerekend moeten worden volgt hieronder een opsomming van de wegvakken waar schermen of wallen mogelijk zijn en worden afgewogen:

- HOV deelgebied 5, 6 en 7 met uitzondering van Van Linschotenlaan, Oosterengweg en Wilhelminastraat
- Verlegde Weg over Anna’s Hoeve

6.3 Samenvatting te treffen maatregelen

Toepassing van het afwegingskader voor geluidsreducerende maatregelen voor het project HOV in ’t Gooi leidt voor die situaties waar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder tot de volgende conclusies:

- Voor de vrijliggende busbaan:
  - Ter hoogte van de Oosterengweg 65 dat onder de Wet geluidhinder valt zijn geen doelmatige of doeltreffende maatregelen mogelijk. Een geluidsreducerende deklaag wordt niet toegepast omdat het reducerend effect bij bussen slechts 0,9 dB is. Schermen ontmoeten op deze locatie overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur ontmoet overwegende bezwaren van vervoerskundige aard omdat dan niet meer wordt voldaan aan de ontwerpeis voor een snelle verbinding
  - Ter hoogte van de Wilhelminastraat/Prins Bernhardstraat dat niet onder de Wet geluidhinder valt (maximum snelheid 30 km/uur) is het effect van een geluidsreducerende deklaag wordt naar verwachting nog kleiner dan bij de Oosterengweg 65 door de lagere snelheid van de bussen. Een geluidsreducerende deklaag wordt hier dus ook niet toegepast. Schermen ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Daarnaast is er ook geen ruimte om schermen te plaatsen
- Voor de nieuw aan te leggen wegen:
  - Op de Verlegde Weg over Anna’s Hoeve ter hoogte van bestemmingsplan Anna’s Hoeve wordt een geluidsreducerende deklaag met een Cwegdek van minimaal -4,2 dB bij 50 km/uur toegepast (in het rekenmodel wordt gerekend met de dunne deklaag W32-KonwéCity)

- In de bochten is het toepassen van dunne deklagen op de Verlegde Weg over Anna's Hoeve vanwege wringend verkeer niet mogelijk. Hier wordt een geluidsreducerende deklaag met een Cwegdek van -2,5 dB bij 50 km/uur en -2,8 dB bij 60 km/uur toegepast (in het rekenmodel wordt gerekend met het akoestisch geoptimaliseerd steenmastiekasfalt W27-SMA-NL8 G+). Dit wegdek wordt verder op de gehele Verlegde Weg over Anna's Hoeve toegepast met uitzondering van het gedeelte langs het bestemmingsplan Anna's Hoeve waar een dunne deklaag met een Cwegdek van minimaal -4,2 dB bij 50 km/uur wordt toegepast
- Tussen de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de appartementen aan de Anthony Fokkerweg wordt een absorberend geluidsscherm van 2 meter hoog toegepast.
- In dit stadium kan de doeltreffendheid van een geluidscherm tussen de verlegde Weg over Anna's Hoeve en het bestemmingsplan Anna's Hoeve nog niet worden bepaald omdat de verkaveling van het bouwplan op de betreffende bouwvlakken nog niet bekend is. Dit zal gebeuren als de bouwplannen voor de bouwvlakken verder zijn uitgewerkt. In de afspraken tussen de provincie en de gemeente omtrent de compensatie van de grondexploitatie Anna's Hoeve als gevolg van de verlegde Weg over Anna's Hoeve is een bedrag opgenomen voor geluidsmaatregelen aan de gevels van de toekomstige bebouwing. Mocht in de uitwerking (op basis van het afwegingskader) blijken dat een geluidscherm doeltreffend is en de kosten hoger zijn dan reeds gecompenseerd, dan zal de provincie hierover nadere afspraken maken met de gemeente Hilversum

In het volgende hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op bovengenoemde maatregelen en zijn de berekeningsresultaten na maatregelen opgenomen.

7 Maatregelen deelgebied 5, 6 en 7 - Hilversum

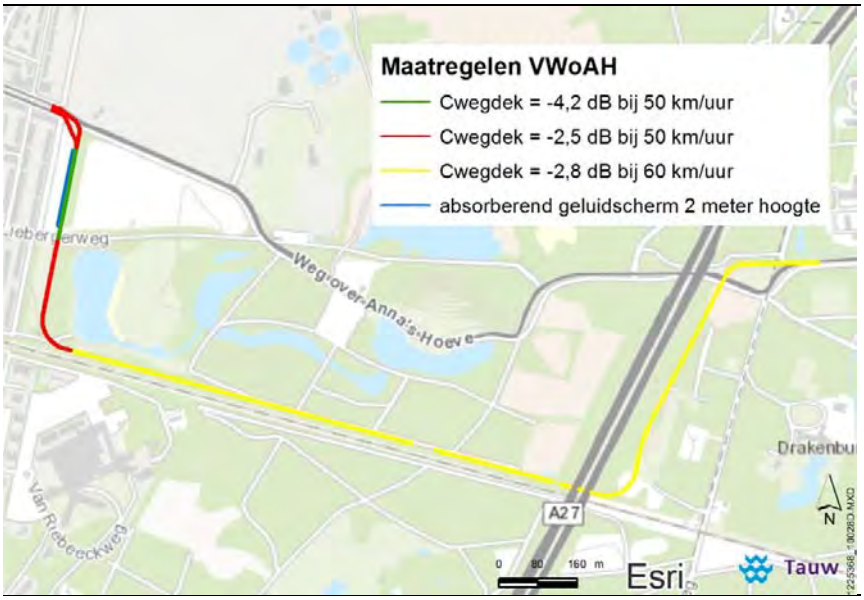
In dit hoofdstuk worden de resultaten na het treffen van doelmatige en realiseerbare maatregelen volgens het afwegingskader (zoals opgenomen in hoofdstuk 6) binnen deelgebied 5, 6 en 7 in Hilversum gepresenteerd. De resultaten na maatregelen van de aanleg van de nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve (VWoAH) worden in paragraaf 7.1 besproken. In paragraaf 7.2 wordt ingegaan op de cumulatie. In bijlage 4 en 5 zijn de resultaten op alle beoordelingspunten opgenomen. De weergegeven resultaten zijn inclusief de aftrek artikel 110g Wet geluidhinder.

7.1 Aanleg VWoAH

Ter hoogte van BP Anna's Hoeve wordt als bronmaatregel een geluidsreducerende deklaag met een Cwegdek van minimaal -4,2 dB bij 50 km/uur toegepast (in het rekenmodel is gerekend met de dunne deklaag W32-KonwéCity[2]). In de bocht is het toepassen van deze stille wegdekken niet mogelijk. Hier wordt een geluidsreducerende deklaag met een Cwegdek van -2,5 dB bij 50 km/uur en -2,8 bij 60 km/uur toegepast (in het rekenmodel is gerekend met het akoestisch geoptimaliseerd steenmastiekasfalt W27-SMA-NL8 G+[3]). Dit wegdek wordt over de gehele VWoAH toegepast met uitzondering van het gedeelte waar dunne deklagen worden toegepast. Als overdrachtsmaatregel wordt tussen de VWoAH en de appartementen aan de Anthony Fokkerweg een absorberend geluidscherm van 2 meter hoogte toegepast. Bovenstaande bron- en overdrachtsmaatregelen zijn weergegeven in figuur 7.1.

De voorkeursgrenswaarde wordt na toepassing van geluidsreducerende deklaag ter hoogte van Van Linschotenlaan 1, BP Monnikenberg, de Zandheuvelweg 15 en de Liebergerweg niet meer overschreden. Ter hoogte van de Anthony Fokkerweg, BP Anna's Hoeve en Minckelersstraat wordt de voorkeursgrenswaarde nog wel overschreden.

[2] Uiteraard is in de praktijk ook toepassing van een ander geluidsreducerende deklaag mogelijk, zolang ten minste voldaan wordt aan de aangegeven eis voor Cwegdek
[3] Uiteraard is in de praktijk ook toepassing van een ander geluidsreducerende deklaag mogelijk, zolang ten minste voldaan wordt aan de aangegeven eis voor Cwegdek



Figuur 7.1 Maatregelen aanleg VWoAH, Hilversum

Het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur ontmoet overwegende bezwaren van vervoerskundige aard. Aanvullende geluidsreducerende maatregelen zijn derhalve niet mogelijk en voor deze (in aanbouw zijnde) woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden worden hogere waarden aangevraagd.

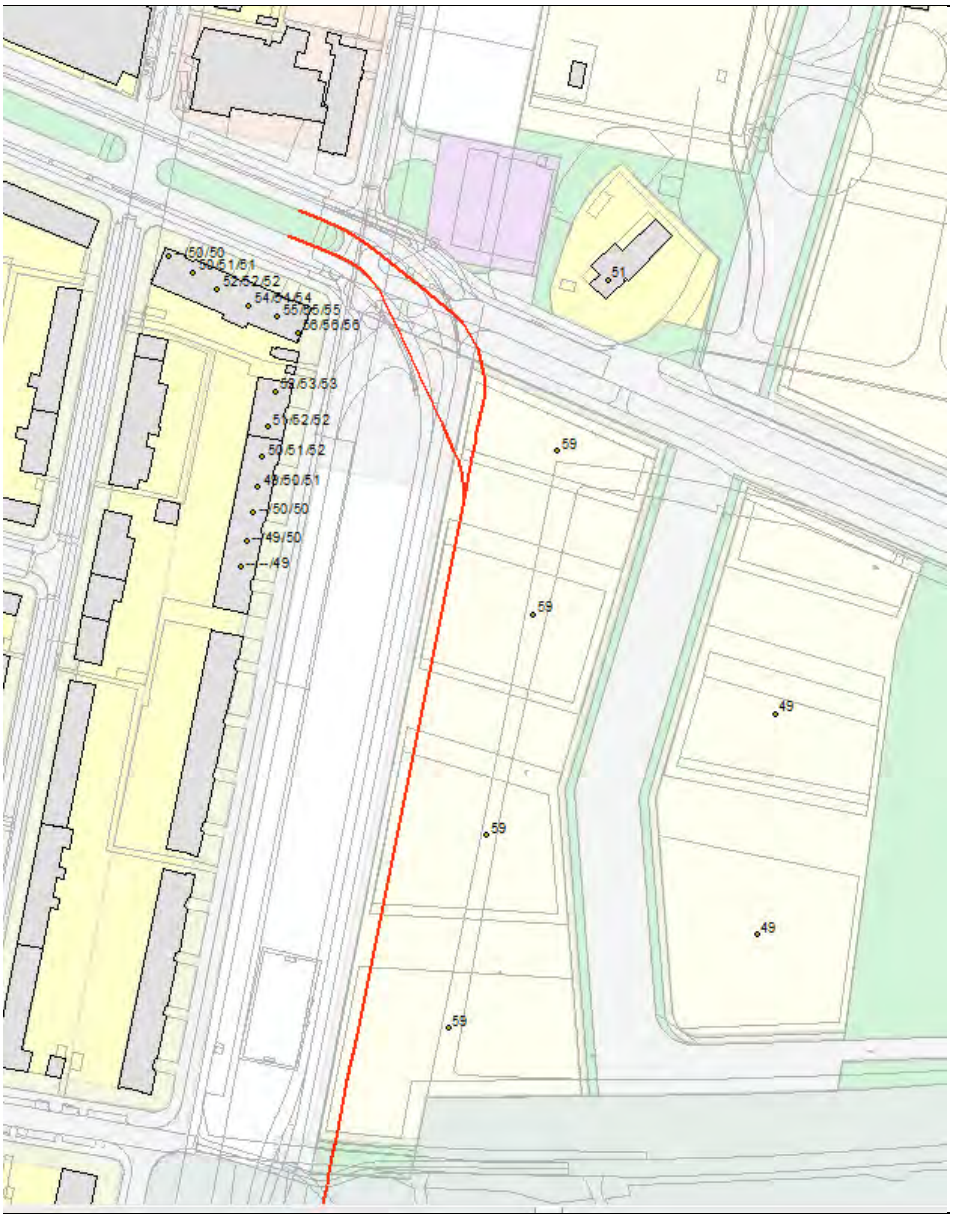
In tabel 7.1 en figuur 7.2 zijn de geluidsgevoelige bestemmingen weergegeven met een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde. In de tabellen zijn ook de geluidsbelastingen weergegeven en de overschrijding ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Tabel 7.1 Overzicht overschrijdingen voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de aanleg Verlegde Weg over Anna's Hoeve gemeente Hilversum

Omschrijving	Geluidsbelasting L_{den} in dB inclusief aftrek art. 110g Wgh	Overschrijding in dB	Aantal adressen
Anthony Fokkerweg 82-122[1)]	49-53	4,4	17
BP Anna's Hoeve diverse bouwvlakken	49-59	10,7	n.v.t.[2)]
Minckelersstraat 167	49-51	2,2	1
Minckelersstraat 160-192	50-56	7,7	17

[1)] Met uitzondering van Anthony Fokkerweg 106, 116, 118 en 120

[2)] Adressen zijn nog niet bekend, het betreft de bouwvlakken 17, 18, 19, 20, 22 en 23



Figuur 7.2 Overzicht hogere waarden door Verlegde Weg over Anna's Hoeve

7.2 Cumulatie

Een hogere grenswaarde kan wettelijk alleen worden verleend als de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting. Ten behoeve van de ruimtelijke inpasbaarheid is daarom ook de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer berekend. Deze wordt door de Provincie gebruikt om te beoordelen of er na realisatie van het project sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor het aspect geluid. De gecumuleerde geluidbelasting wordt berekend zonder toepassing van de aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder.

De cumulatieve geluidsbelastingen bij de geluidsgevoelige bestemmingen zijn samengevat in de tabellen 7.2 en 7.3. Hierbij zijn alleen de geluidsgevoelige bestemmingen weergegeven waarvoor de voorkeursgrenswaarde in het geval van de aanleg van de HOV busbaan en/of de aanleg van de VWoAH wordt overschreden.

In bijlage 4 zijn de bijdragen van de diverse deelbronnen op de relevante beoordelingspunten weergegeven. Daarbij is ook aangegeven welke deelbron maatgevend is.

Tabel 7.2 Cumulatieve geluidsbelasting deelgebied 5, 6 en 7 dat onder de Wet geluidhinder valt

Omschrijving	**Cumulatieve geluidsbelasting 2027 L_{Cum} in dB exclusief aftrek art. 110 g Wgh**	**Toename cumulatieve geluidsbelasting t.o.v. 2016 in dB**	**Maatgevende geluidsbronnen**
Oosterengweg 65	66	-3	Railverkeer
Anthony Fokkerweg 82-122[1)]	56-59	1-4	VWoAH,
Minckelersstraat 160-192	59-62	4-11	VWoAH, Minckelersstraat
Minckelersstraat 167	60	4	Ontsluitingsweg BP Anna's Hoeve
BP Anna's Hoeve bouwvlakken 17, 18, 19, 20, 22 en 23	57-65	1-12	VWoAH, Ontsluitingsweg BP Anna's Hoeve

[1)] Met uitzondering van Anthony Fokkerweg 106, 116, 118 en 120

Uit de resultaten blijkt dat de cumulatieve geluidsbelasting in 2027 maximaal 66 dB bedraagt bij de woning aan de Oosterengweg 65. Bij de Oosterengweg 65 neemt de cumulatieve geluidsbelasting in 2027 af met minimaal 3 dB ten opzichte van de cumulatieve geluidbelasting in 2016 door de ondertunneling van de Oosterengweg en de maatregelen aan het spoor. Het spoor is bij de woning aan de Oosterengweg 65 maatgevend.

Bij de appartementen langs de Anthony Fokkerweg en de Minckelersstraat bedraagt de cumulatieve geluidsbelasting in 2027 achtereenvolgens maximaal 59 en 62 dB. De cumulatieve geluidsbelasting in 2027 neemt bij deze woningen en appartementen achtereenvolgens met maximaal 4 en 12 dB toe ten opzichte van de cumulatieve geluidbelasting in 2016 door de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de autonome groei van het verkeer over de Minckelersstraat.

De cumulatieve geluidsbelasting in 2027 bedraagt bij de bouwvlakken in het BP Anna's Hoeve maximaal 65 dB. De toename van de cumulatieve geluidsbelasting in 2027 bedraagt bij deze bouwvlakken maximaal 11 dB ten opzichte van de cumulatieve geluidbelasting in 2016 door de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de ontsluiting van BP Anna's Hoeve (deel bestaande Weg over Anna's Hoeve).

Tabel 7.3 Cumulatieve geluidsbelasting deelgebied 5, 6 en 7 voor wegen die niet onder de Wet geluidhinder vallen (30 km/uur wegen en gevolgen elders)

Omschrijving	Cumulatieve geluidsbelasting 2027 L_{Cum} in dB exclusief aftrek art. 110 g Wgh	Toename cumulatieve geluidsbelasting ten opzichte van 2016 in dB	Maatgevende geluidsbronnen
Wilhelminastraat 2, 4, 8, 10, 14, 16	54-55	7-12	HOV busbaan
Prins Bernhardsstraat 49, 55, 61 en 67	55-56	7-10	HOV busbaan
Liebergerweg 135-213, Kamerlingh Onnesweg 2, Merelstraat 86, Reigerstraat 1, Sperwerstraat 1, Rontgenstraat 163	56-62	2-4	Liebergerweg
Liebergerweg 502-716, 758-806, Oosterengweg 566, 572-574, 580-582, 590-594	57-67	1-5	Liebergerweg, Oosterengweg
Mussenstraat 1, 2-40	56-62	-2*-3	Mussenstraat, Liebergerweg, Railverkeer

* Bij de Mussenstraat is bij meerdere woningen een afname van de cumulatieve geluidbelasting als gevolg van het railverkeerslawaai

Uit tabel 7.3 blijkt dat de cumulatieve geluidsbelasting in 2027 maximaal 56 dB bedraagt bij de appartementen aan de Prins Bernhardsstraat en Wilhelminastraat. Bij deze appartementen neemt de cumulatieve geluidsbelasting in 2027 toe met maximaal 12 dB ten opzichte van de cumulatieve geluidbelasting in 2016 door de HOV busbaan. Bij de woningen en appartementen langs de Liebergerweg bedraagt de cumulatieve geluidsbelasting in 2027 maximaal 67 dB. Bij deze woningen en appartementen neemt de cumulatieve geluidbelasting met maximaal 5 dB toe ten opzichte van de cumulatieve geluidbelasting in 2016. De maatgevende bron is de Liebergerweg met uitzondering de appartementen aan de Oosterengweg. Bij deze appartementen is de Oosterengweg de maatgevende bron. Langs de woningen aan de Mussenstraat bedraagt de cumulatieve geluidbelasting in 2027 maximaal 62 dB. Bij deze woningen neemt de cumulatie geluidbelasting met maximaal 3 dB toe ten opzichte van de cumulatieve geluidbelasting in 2016. De maatgevende bron aan de zuidzijde van de Mussenstraat is het railverkeer en aan de noordzijde het wegverkeer van de Mussenstraat / Liebergerweg.

8 Samenvatting en conclusies

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen een Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding (HOV) aan te leggen van Huizen naar Hilversum (project HOV in 't Gooi). Als onderdeel van het op te stellen Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is een geluidonderzoek uitgevoerd.

Ten behoeve van de realisatie van de HOV verbinding dienen delen van bestaande wegen te worden gereconstrueerd en er worden nieuwe wegen (busbaan) aangelegd. Hierbij worden diverse bestemmingsplannen doorkruist en hiervoor is dan ook een provinciaal inpassingplan (PIP) nodig. Vanuit de verplichtingen die voortvloeien uit de Wet geluidhinder en de Wet ruimtelijke ordening zijn in het kader van het PIP de geluidsbelastingen als gevolg van de nieuwe wegen en de wijziging van de geluidsbelastingen van de wegen ten gevolge van de reconstructie door middel van een akoestisch onderzoek inzichtelijk gemaakt. In bijlage 7 zijn geluidskaarten opgenomen met de resultaten van het akoestisch onderzoek.

Naar aanleiding van zienswijzen op het PIP zijn de volgende wijzigingen in het akoestisch onderzoek doorgevoerd:

- Tussen de nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de appartementen aan de Anthony Fokkerweg wordt een absorberend geluidsscherm van 2 meter hoogte geplaatst waardoor het aantal hogere waarden bij de Anthony Fokkerweg afneemt van 69 appartementen naar 17 appartementen
- Om het vrachtverkeer van het bedrijventerrein Venetapark en bedrijventerrein Werf en Rotor in de Vogelbuurt zoveel mogelijk te beperken wordt een nieuwe aansluiting van de Mussenstraat op de nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve gerealiseerd
- Als gevolg van de nieuwe aansluiting van de Mussenstraat op de nieuwe Verlegde Weg over Anna's Hoeve zal het verkeer in de Vogelbuurt ook wijzigen. De Anthony Fokkerweg wordt door de nieuwe aansluiting minder belast. Dit geldt echter niet voor de Liebergerweg en de Mussenstraat. De akoestische gevolgen op deze wegen zijn nader onderzocht

Op basis van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken voor de verschillende onderzochte deelgebieden die binnen het PIP vallen.

- Nieuw aan te leggen HOV busbaan in Hilversum, voor het gedeelte dat onder de Wet geluidhinder valt:
  - De geluidsbelasting vanwege vrij liggende HOV busbaan overschrijdt op één woning (Oosterengweg 65) de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder
  - Toepassing van een geluidsreducerende deklaag is onvoldoende doeltreffend. Aanvullende maatregelen ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke en/of vervoerskundige aard. Voor de woning aan de Oosterengweg 65 dient een hogere waarde aangevraagd te worden

- Nieuw aan te leggen HOV busbaan in Hilversum, voor het gedeelte dat niet onder de Wet geluidhinder valt (maximum snelheid 30 km/uur):
  - De geluidsbelasting vanwege de vrij liggende HOV busbaan overschrijdt op een tiental appartementen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder
  - Toepassing van een geluidsreducerende deklaag is onvoldoende doeltreffend. Schermen ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Voor de appartementen hoeven geen hogere waarden worden aangevraagd omdat het gaat om een 30 km/uur weg die niet onder de Wet geluidhinder valt
  - De maximale geluidbelasting ten gevolge van de busbaan bedraagt maximaal 50 dB inclusief aftrek. Dit betekent bij beoordeling volgens de systematiek van de Wet geluidhinder een overschrijding van maximaal 2 dB van de voorkeursgrenswaarde
  - In het PIP is voor deze appartementen een gemotiveerde afweging opgenomen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat

- Reconstructie Oosterengweg Hilversum
  - Uit de berekeningen blijkt dat er vanwege de fysieke wijzigingen van de Oosterengweg geen sprake is van een reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Door de ondertunneling neemt de geluidsbelasting van de Oosterengweg maximaal 19 dB af

- Gevolgen elders Vogelbuurt
  - Uit de verkeersgegevens blijkt dat er buiten deelgebied 5, 6 en 7 drie wegen zijn waarbij de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van de wijzigingen meer dan 40 % bedraagt. Dit betekent dat de toename van de geluidsbelasting op deze wegen meer dan 2 dB bedraagt. Het gaat hierbij om de Liebergerweg, Mussenstraat en het zuidelijk deel van de Anthony Fokkerweg
  - De geluidbelasting van de Liebergerweg bedraagt 10 jaar na wijzigingen maximaal 54 dB. Dit betekent bij beoordeling volgens de systematiek van de Wet geluidhinder een overschrijding van maximaal 6 dB van de voorkeursgrenswaarde
  - De geluidbelasting van de Mussenstraat bedraagt 10 jaar na wijzigingen maximaal 53 dB. Dit betekent bij beoordeling volgens de systematiek van de Wet geluidhinder een overschrijding van maximaal 5 dB van de voorkeursgrenswaarde
  - De geluidsbelasting van de Anthony Fokkerweg ligt 10 jaar na wijzigingen onder de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder
  - Voor de woningen en appartementen hoeven geen hogere waarden worden aangevraagd omdat het gaat om gevolgen elders of 30 km/uur wegen
  - In het PIP is voor deze woningen en appartementen een gemotiveerde afweging opgenomen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat

- Aanleg Verlegde Weg over Anna’s Hoeve
  - De geluidsbelasting vanwege de Verlegde Weg over Anna’s Hoeve (aanleg weg) overschrijdt op meerdere geluidsgevoelige bestemmingen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. De maximaal toelaatbare grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden
  - In de bochten is het toepassen van dunne deklagen op de Verlegde Weg over Anna’s Hoeve vanwege wringend verkeer niet mogelijk. Hier wordt een geluidsreducerende deklaag met een Cwegdek van -2,5 dB bij 50 km/uur en -2,8 dB bij 60 km/uur toegepast. Dit wegdek wordt verder op de gehele Verlegde Weg over Anna’s Hoeve toegepast met uitzondering van het gedeelte langs het bestemmingsplan Anna’s Hoeve
  - Op de Verlegde Weg over Anna’s Hoeve ter hoogte van bestemmingsplan Anna’s Hoeve wordt een geluidsreducerende deklaag met een Cwegdek van minimaal -4,2 dB bij 50 km/uur toegepast
  - Tussen de Verlegde Weg over Anna’s Hoeve en de appartementen aan de Anthony Fokkerweg wordt een absorberend geluidsscherm toegepast met een hoogte van 2 meter
  - Na toepassing van een geluidsreducerende deklaag en het absorberend geluidscherm neemt de geluidsbelasting met maximaal 10 dB af. Aanvullende maatregelen ontmoeten overwegende bezwaren. Voor 17 woningen aan de Anthony Fokkerweg en 18 woningen aan de Minckelersstraat en de (geprojecteerde) woningen in BP Anna’s Hoeve (bouwvlakken 17, 18, 19, 20, 22 en 23) dient een hogere waarde aangevraagd te worden

- Cumulatie
  - De maximale cumulatieve geluidsbelasting waarbij sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde bedraagt 66 dB in deelgebied 5, 6 en 7
  - De maximale cumulatieve geluidsbelasting buiten het plangebied (gevolgen elders of 30 km/uur wegen) bedraagt 67 dB

Uit het onderzoek blijkt, dat ook na het treffen van de technisch, vervoerskundig, landschappelijke en stedenbouwkundig uitvoerbare doelmatige geluidsreducerende maatregelen nog een aantal woningen resteert waar de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder worden overschreden. Voor deze woningen wordt door de provincie Noord-Holland een hogere waarde aangevraagd. In de hogere waarde procedure zal worden afgewogen of bij de (gecumuleerde) geluidbelastingen na realisatie van het project sprake is een acceptabel woon- en leefklimaat.
In tabel 8.1 zijn de aan te vragen hogere waarden opgenomen. In bijlagen 5 zijn de hogere waarden per adres opgenomen.

Tabel 8.1 Overzicht vast te stellen hogere waarden

Omschrijving	Geluidsbelasting L_{den} in dB inclusief aftrek art. 110g Wgh	Geluidsbron	Aantal adressen
Hilversum			
Oosterengweg 65	49	Aanleg HOV busbaan	1
Anthony Fokkerweg 82-122[1)]	49-53	Aanleg VWoAH	17
BP Anna's Hoeve bouwvlakken 17, 18, 19, 20, 22 en 23	49-59	Aanleg VWoAH	n.t.b.[2)]
Minckelersstraat 167	49-51	Aanleg VWoAH	1
Minckelersstraat 160-192	50-56	Aanleg VWoAH	17

[1)] Met uitzondering van Anthony Fokkerweg 106, 116, 118 en 120

[2)] Adressen zijn nog niet bekend

In het onderzoek is een selectie gemaakt uit de op dit moment bekende typen wegdekken die in de CROW-publicatie nr. 316 "De wegdekcorrectie voor geluid van wegverkeer 2012" en die in de Cwegdek-lijst zijn opgenomen. Bij de uitvoering kan ook voor andere maatregelen worden gekozen dan in dit akoestisch onderzoek vermeld, mits wordt aangetoond dat bij aanleg de voorkeursgrenswaarde of de vast te stellen hogere waarden niet worden overschreden en dat bij reconstructie geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh of de vast te stellen hogere waarden niet worden overschreden.

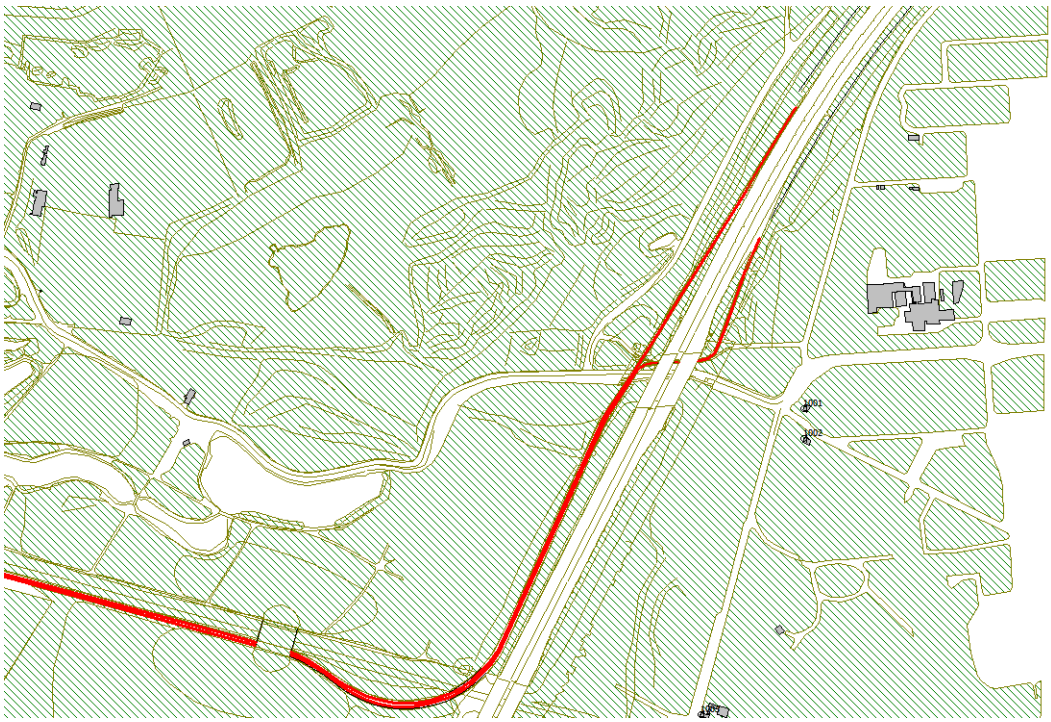
In een later stadium wordt onderzoek uitgevoerd naar de isolatiewaarden van de gevels van de woningen waarvoor (opnieuw) een hogere waarde wordt verleend. Op basis van dit onderzoek wordt duidelijk of (aanvullende) geluidsreducerende maatregelen aan de gevel vereist zijn om aan de wettelijke vastgelegde binnenniveaus in de woningen te voldoen. Het onderzoek naar en het treffen van eventuele aanvullende geluidsreducerende maatregelen zullen afgerond zijn voor in gebruik name van de weg.

Bijlage

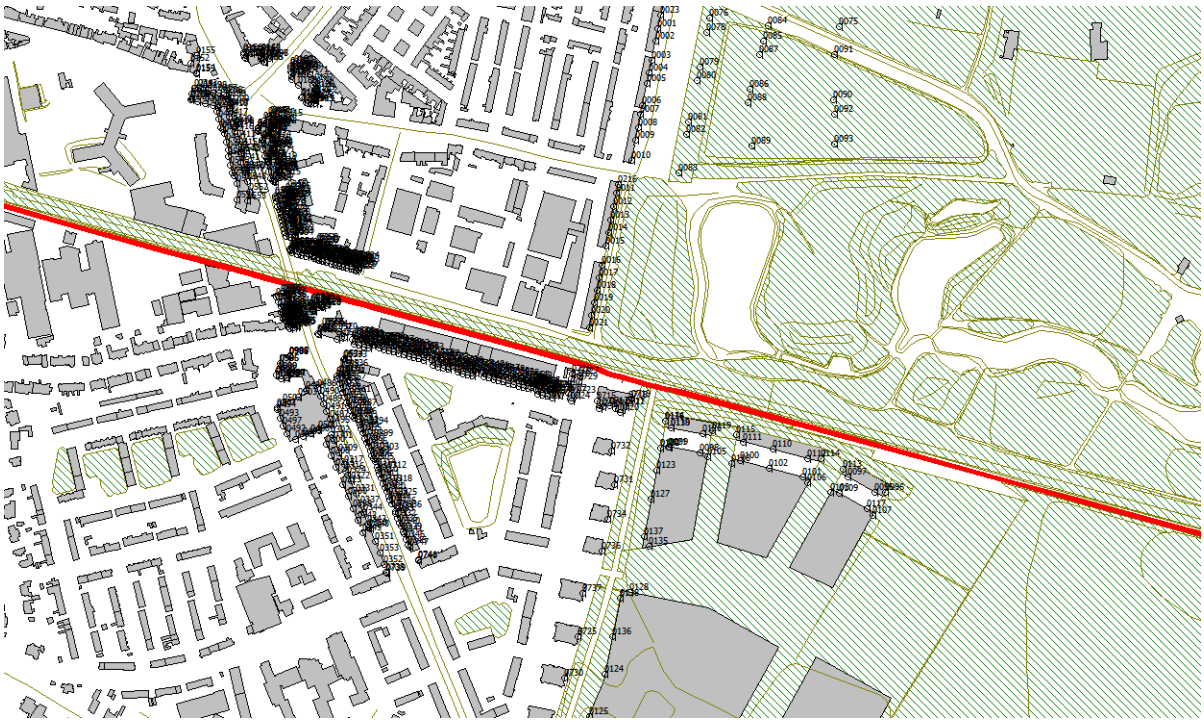
1

Figuren

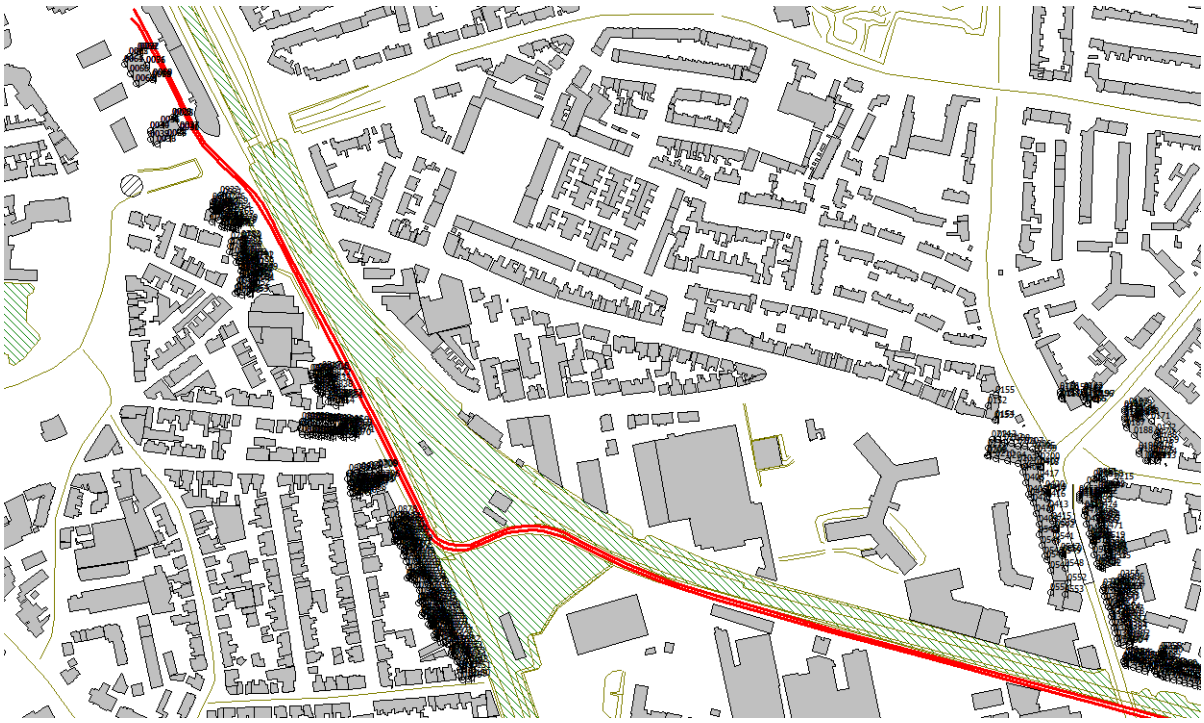
Deelproject 5, 6 en 7 Aanleg HOV



Deelproject 5, 6 en 7 Aanleg HOV

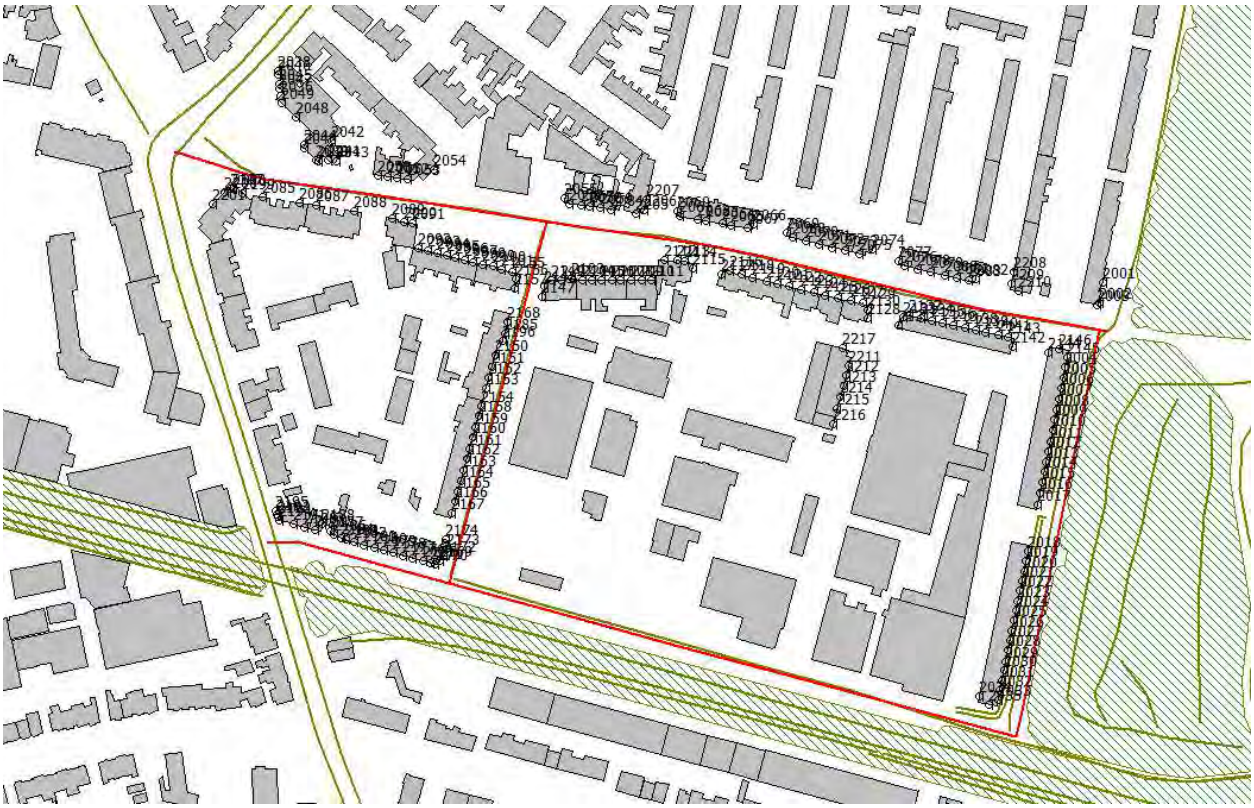


Deelproject 5, 6 en 7 Aanleg HOV

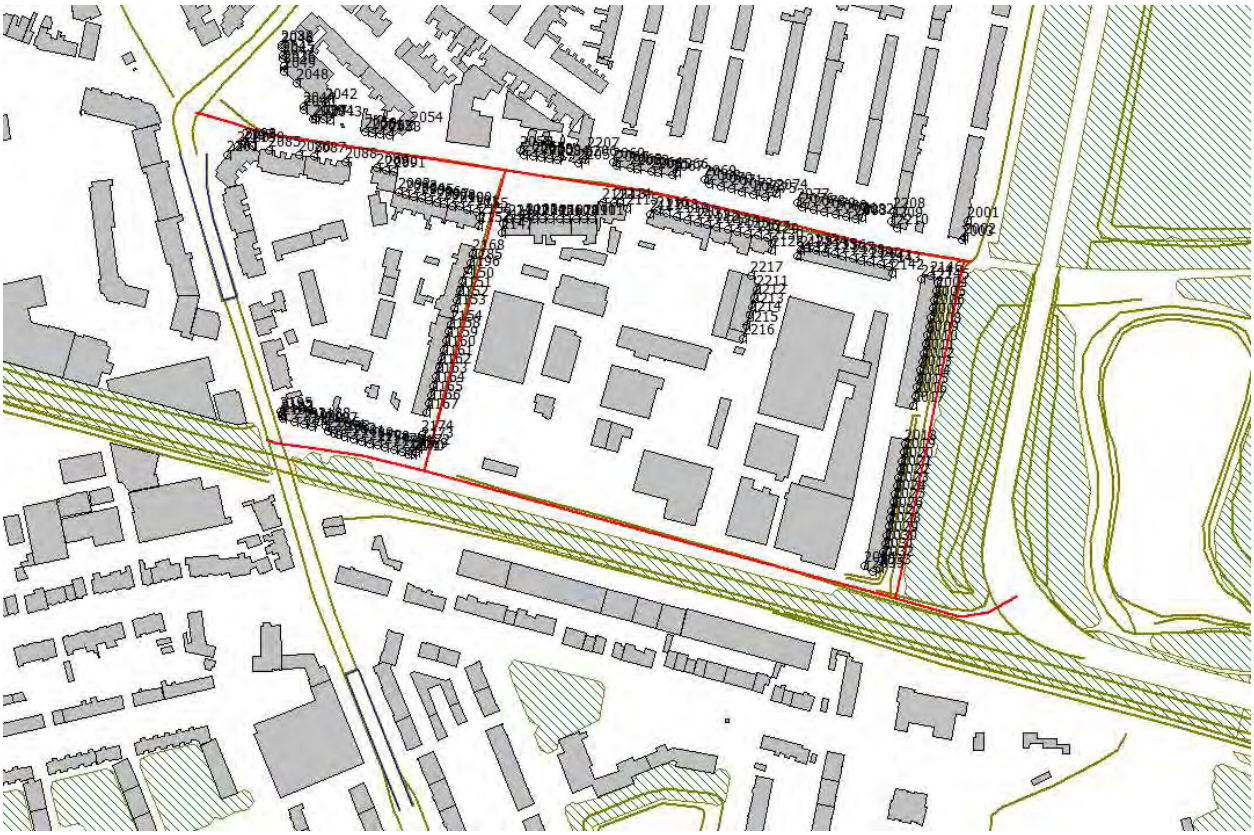


Deelproject 5, 6 en 7 Reconstructie Oosterengweg

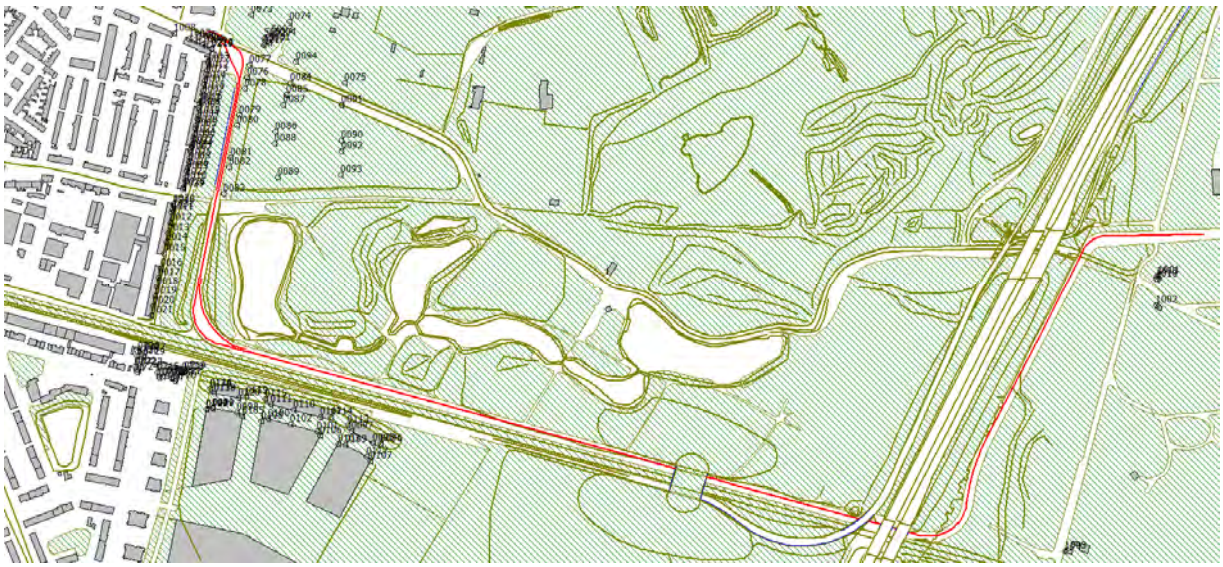
Deelproject 5, 6 en 7 Gevolgen elders Vogelbuurt – 1 jaar voor wijziging



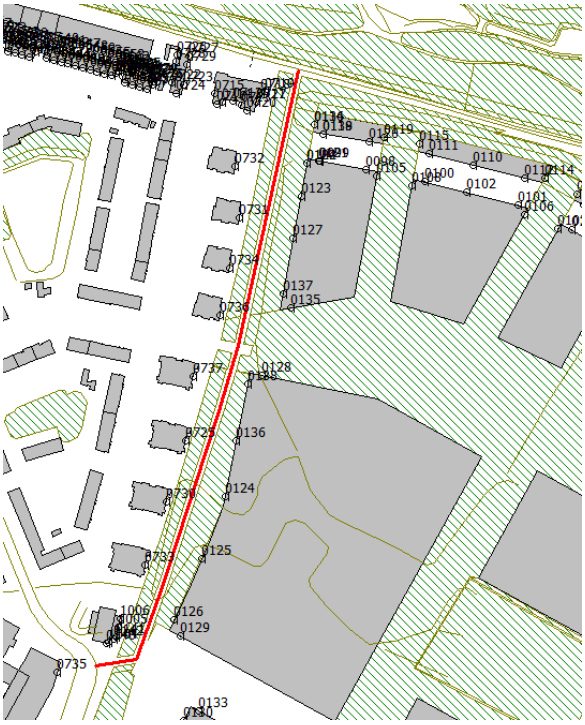
Deelproject 5, 6 en 7 Gevolgen elders Vogelbuurt – 10 jaar na wijziging

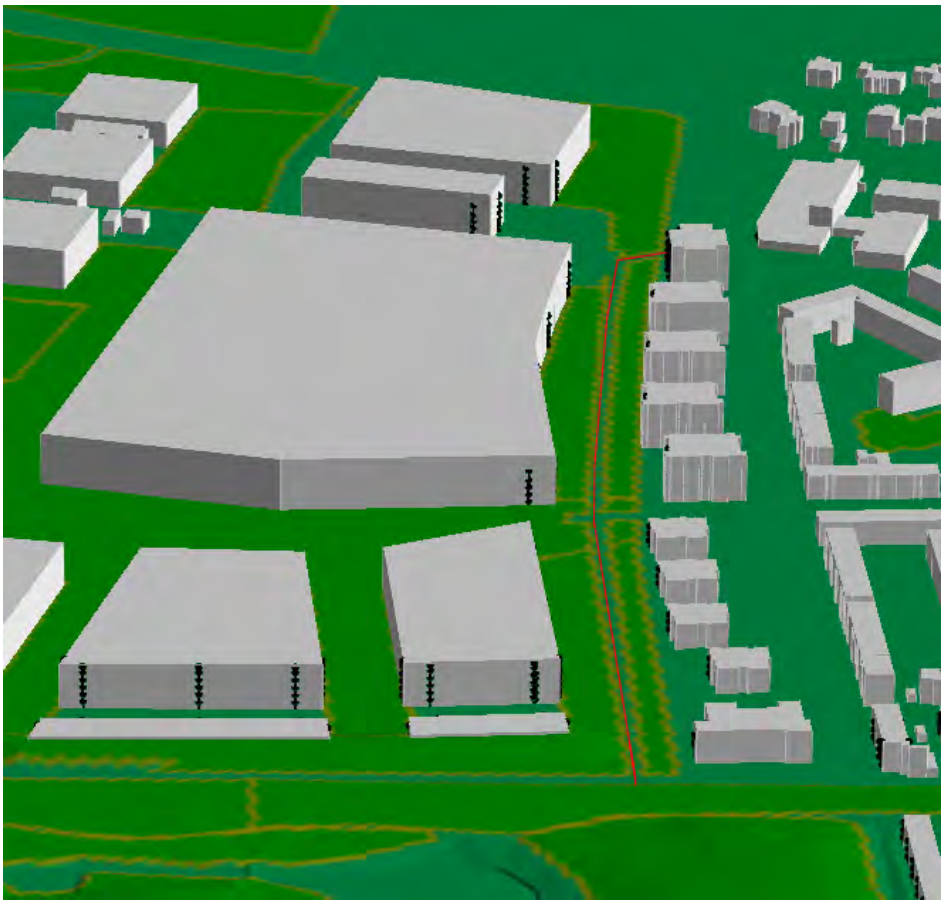


Deelproject 5, 6 en 7 Aanleg Verlegde Weg over Anna’s Hoeve

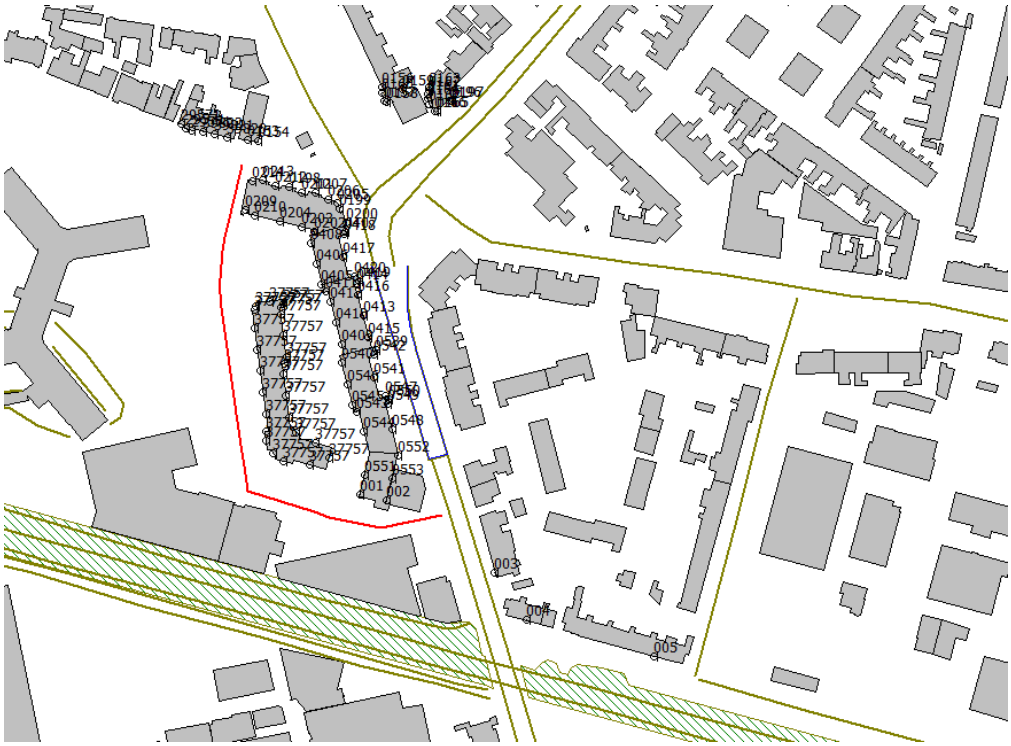


Deelproject 5, 6 en 7 Zuidelijke aftakking HOV Monnikenberg

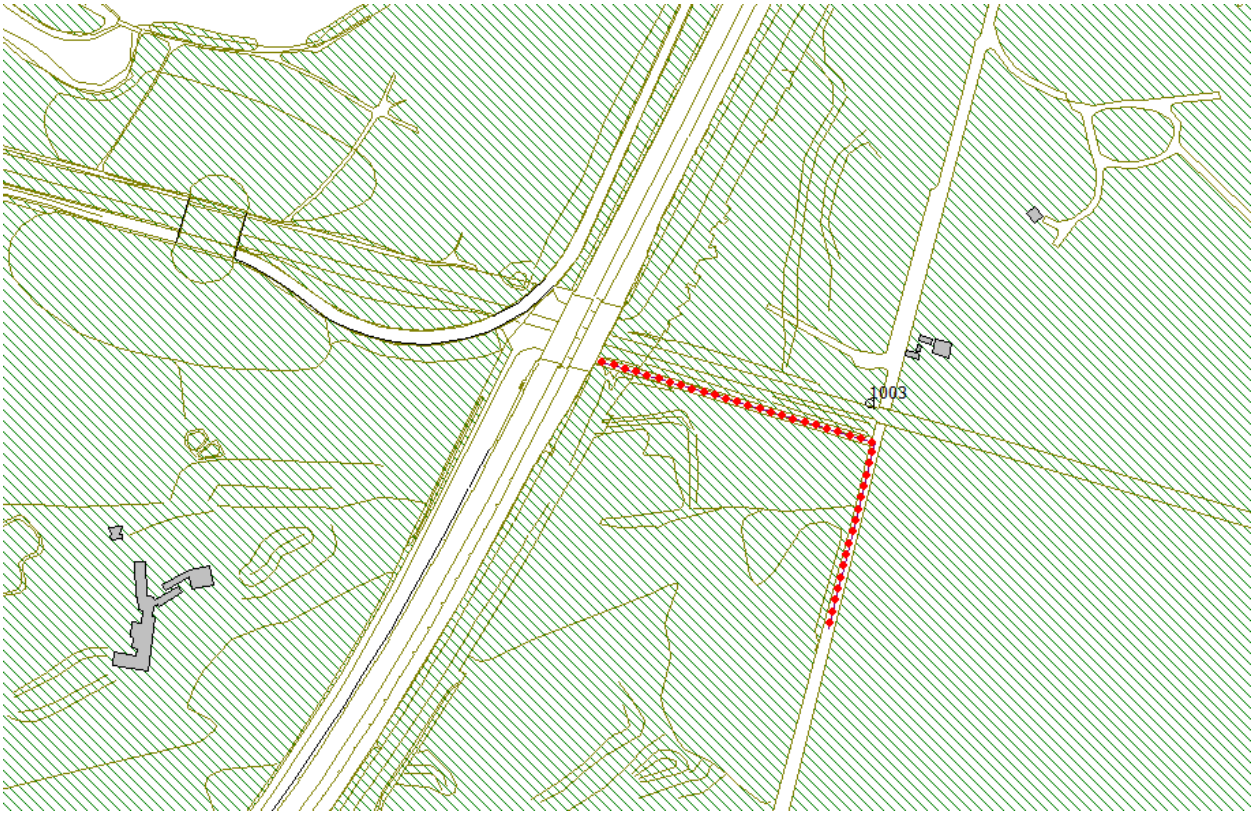




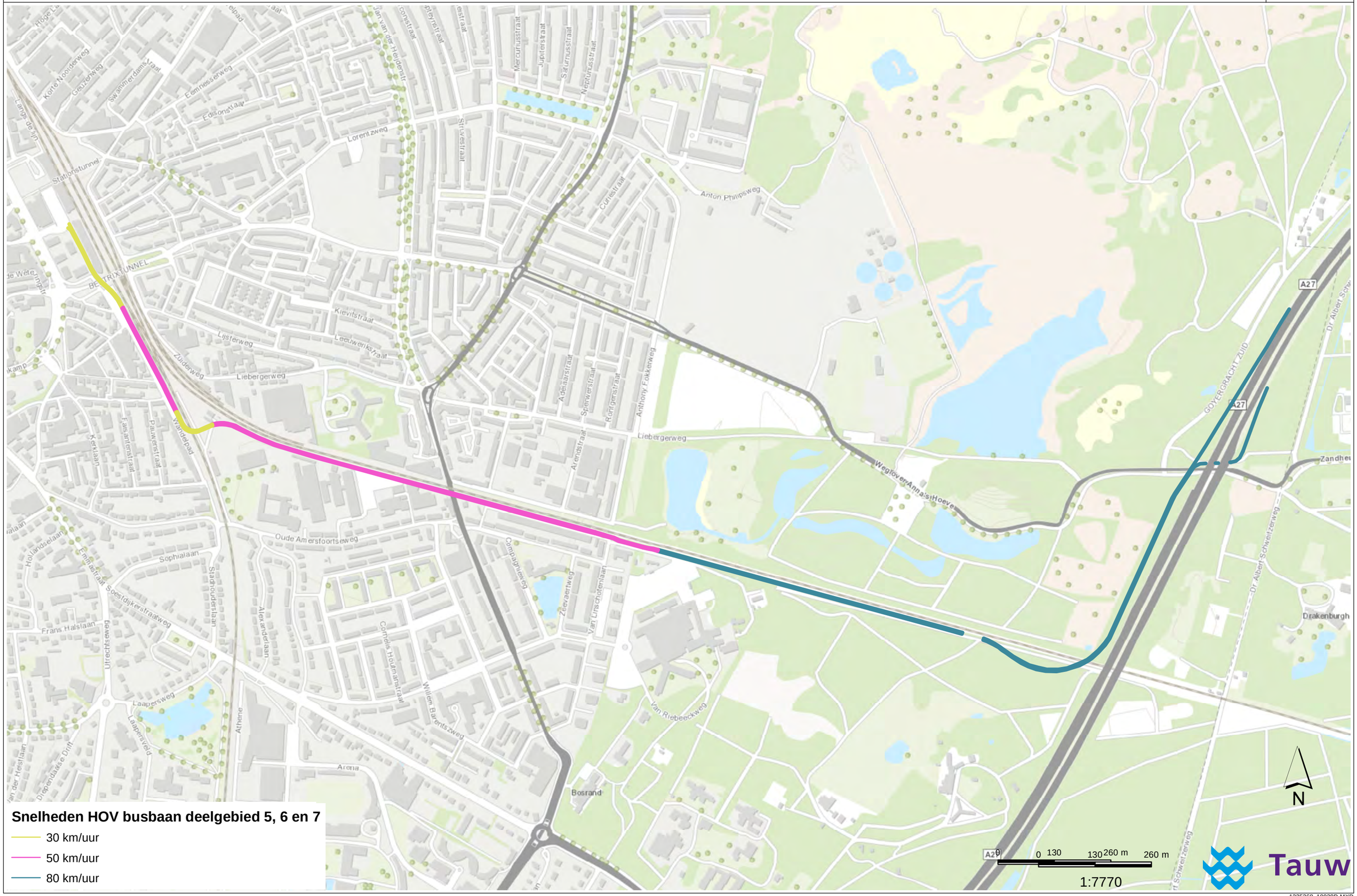
Deelproject 5, 6 en 7 Nieuwe ontsluitingsweg Venetapark

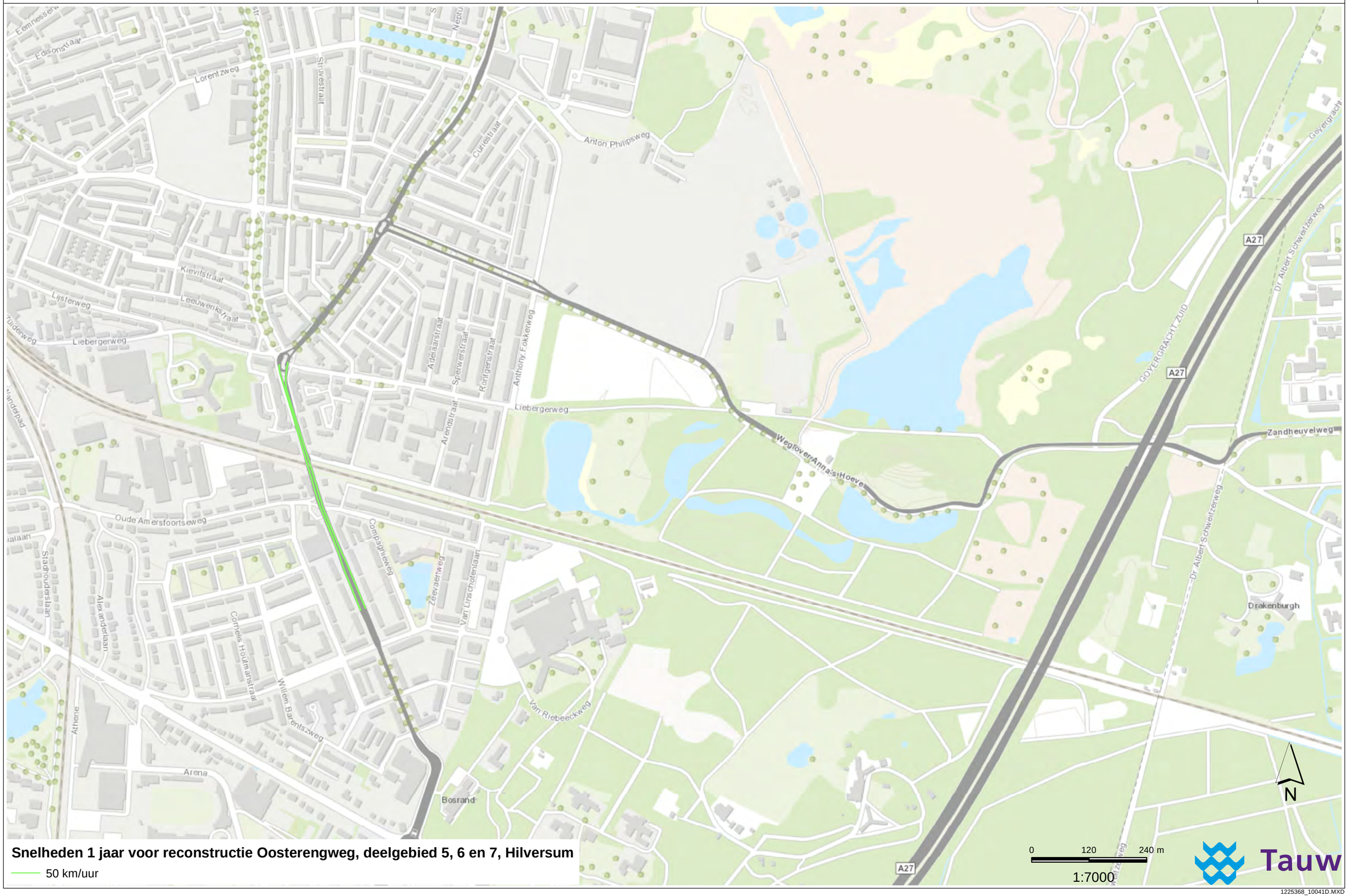


Deelproject 5, 6 en 7 Tijdelijke bouwweg Ecoduct



Snelheden HOV busbaan deelgebied 5, 6 en 7

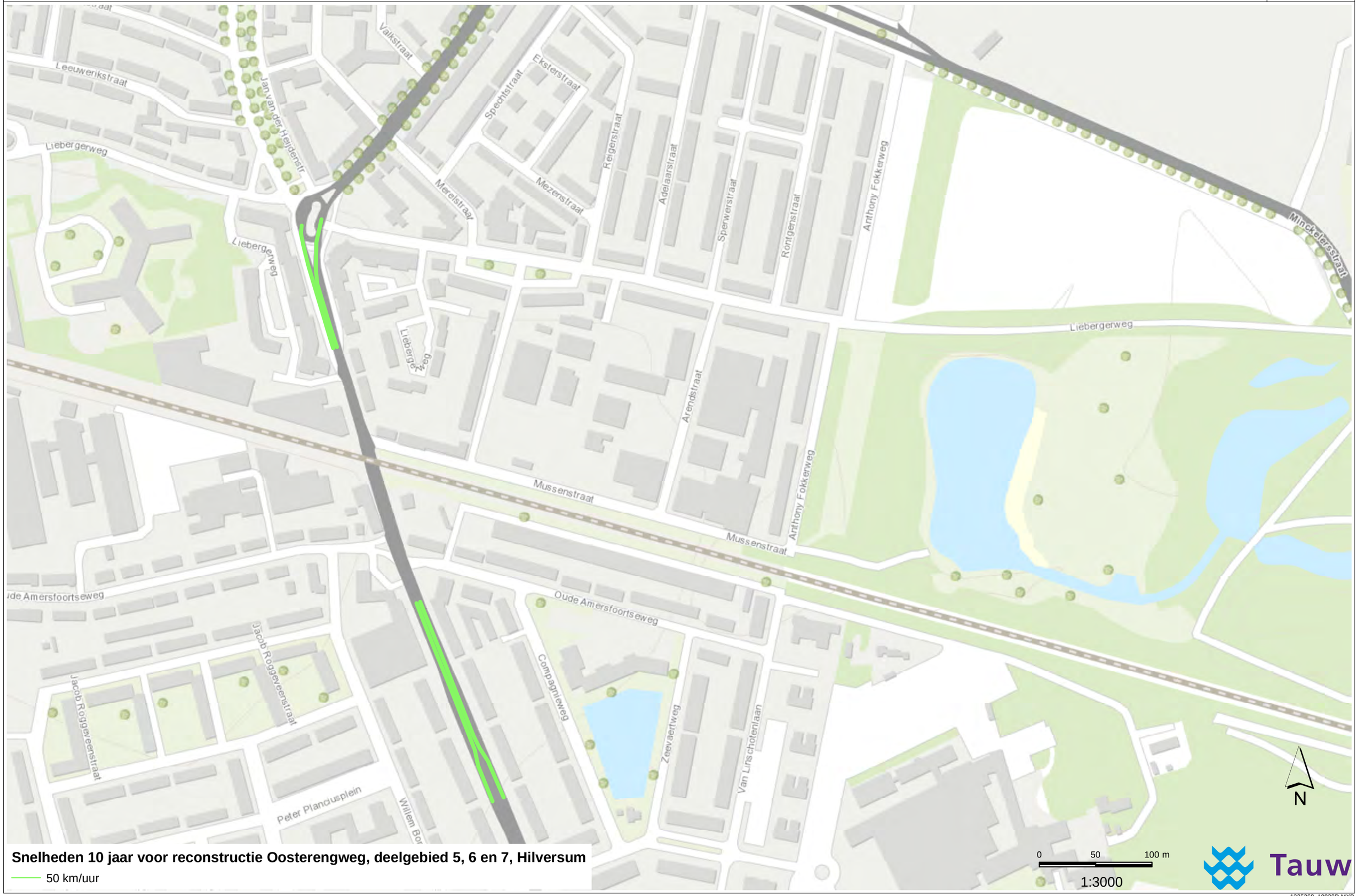




Snelheden 1 jaar voor reconstructie Oosterengweg, deelgebied 5, 6 en 7, Hilversum

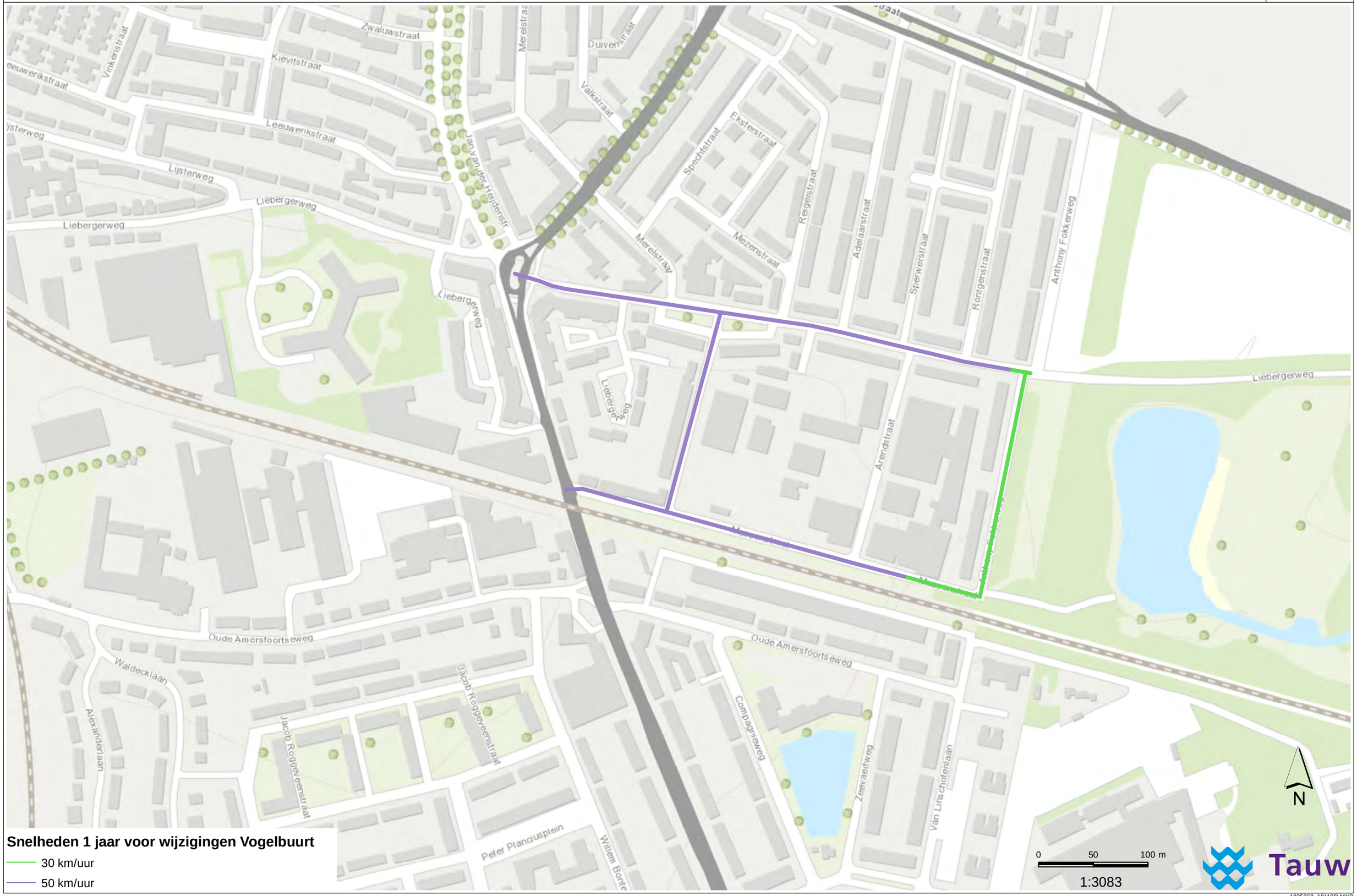
50 km/uur

1225368_10041D.MXD



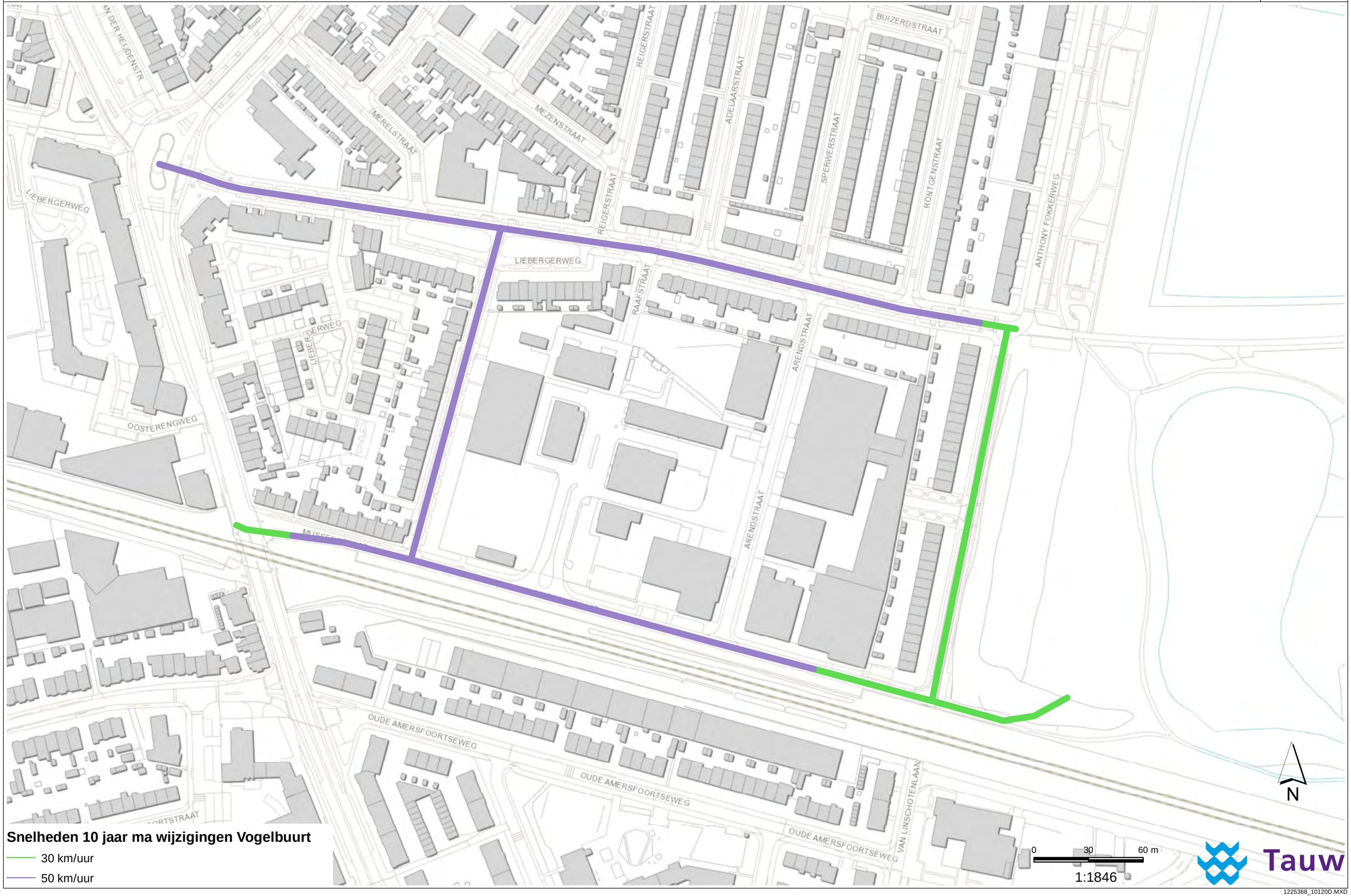
1225368_10030D.MXD

Snelheden 1 jaar voor wijziging Vogelbuurt deelgebied 5, 6 en 7, Hilversum

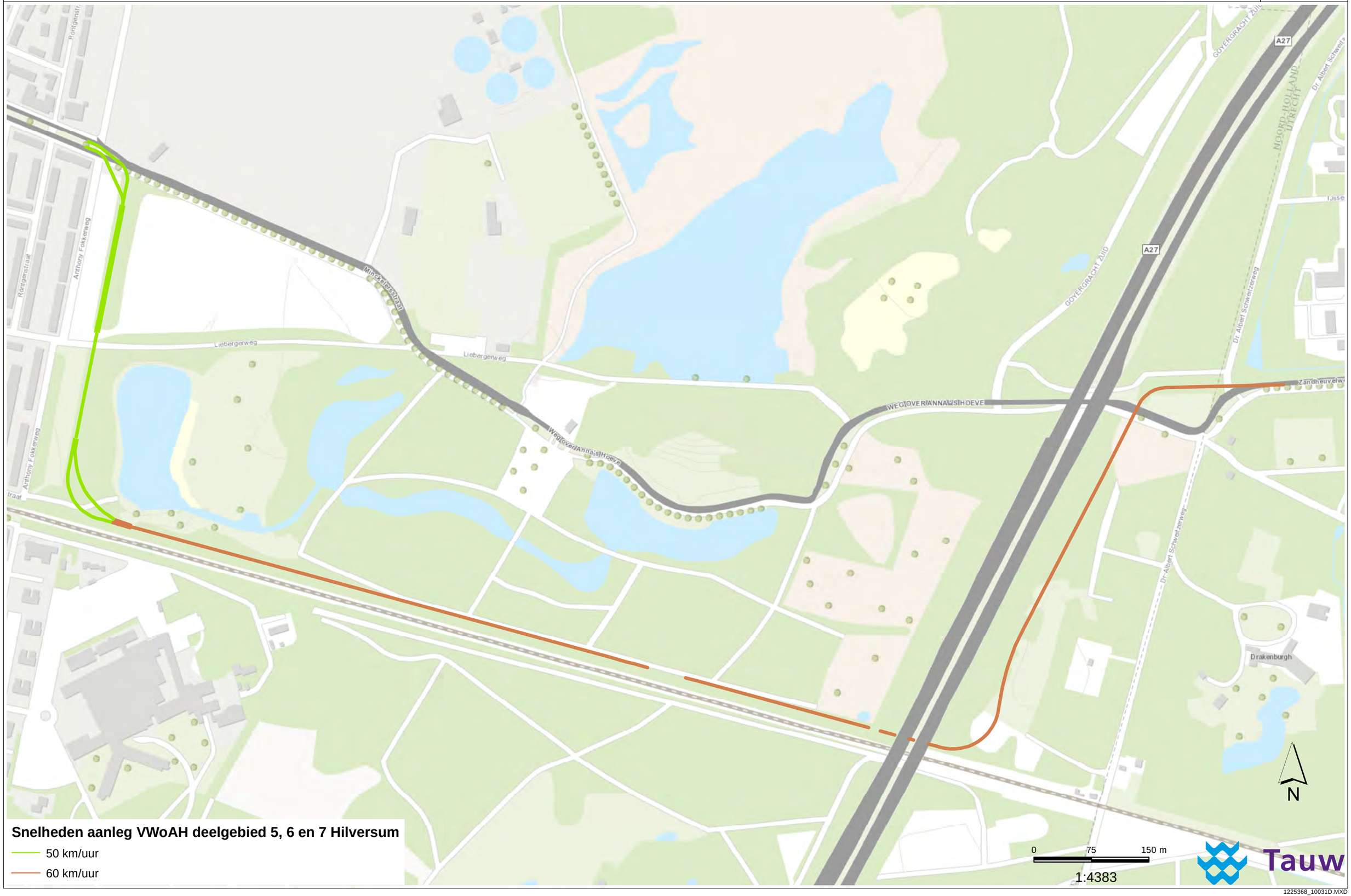


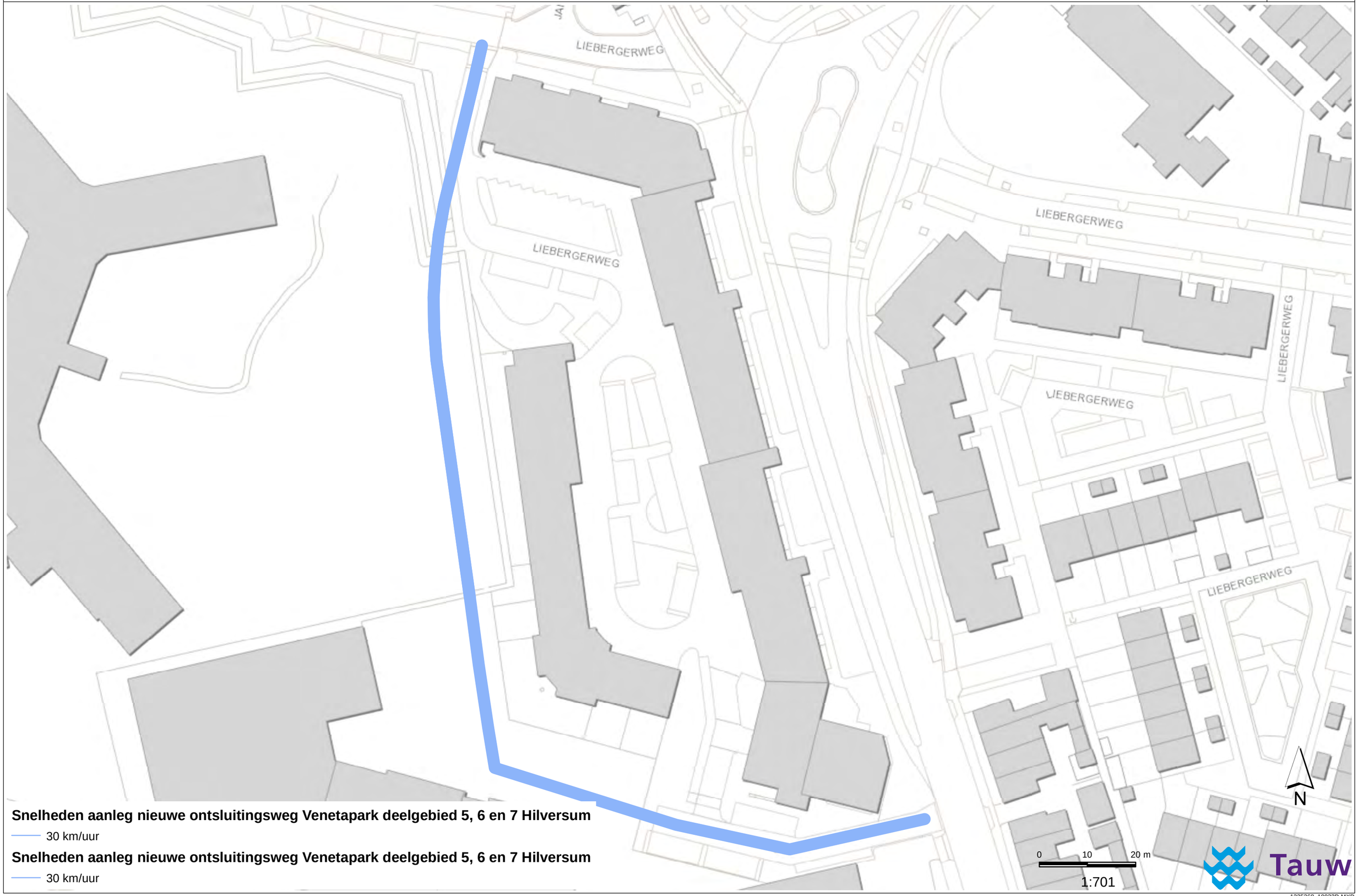
1225368_10119D.MXD

Snelheden 10 jaar na wijzigingen Vogelbuurt deelgebied 5, 6 en 7, Hilversum



1225368_10120D.MXD


Röntgenstraat
Anthony Fokkerweg
Liebergerweg
Mingkaderstraat
Weg over Anna's Hoeve
A27
GOYERGRACHT ZUID
Dr. Albert Schweitzerweg
IJsse
Zandheuvelweg
Drakenburgh
N
Snelheden aanleg VWoAH deelgebied 5, 6 en 7 Hilversum
50 km/uur
60 km/uur
0
75
150 m
1:4383
Tauw
1225368_10031D.MXD



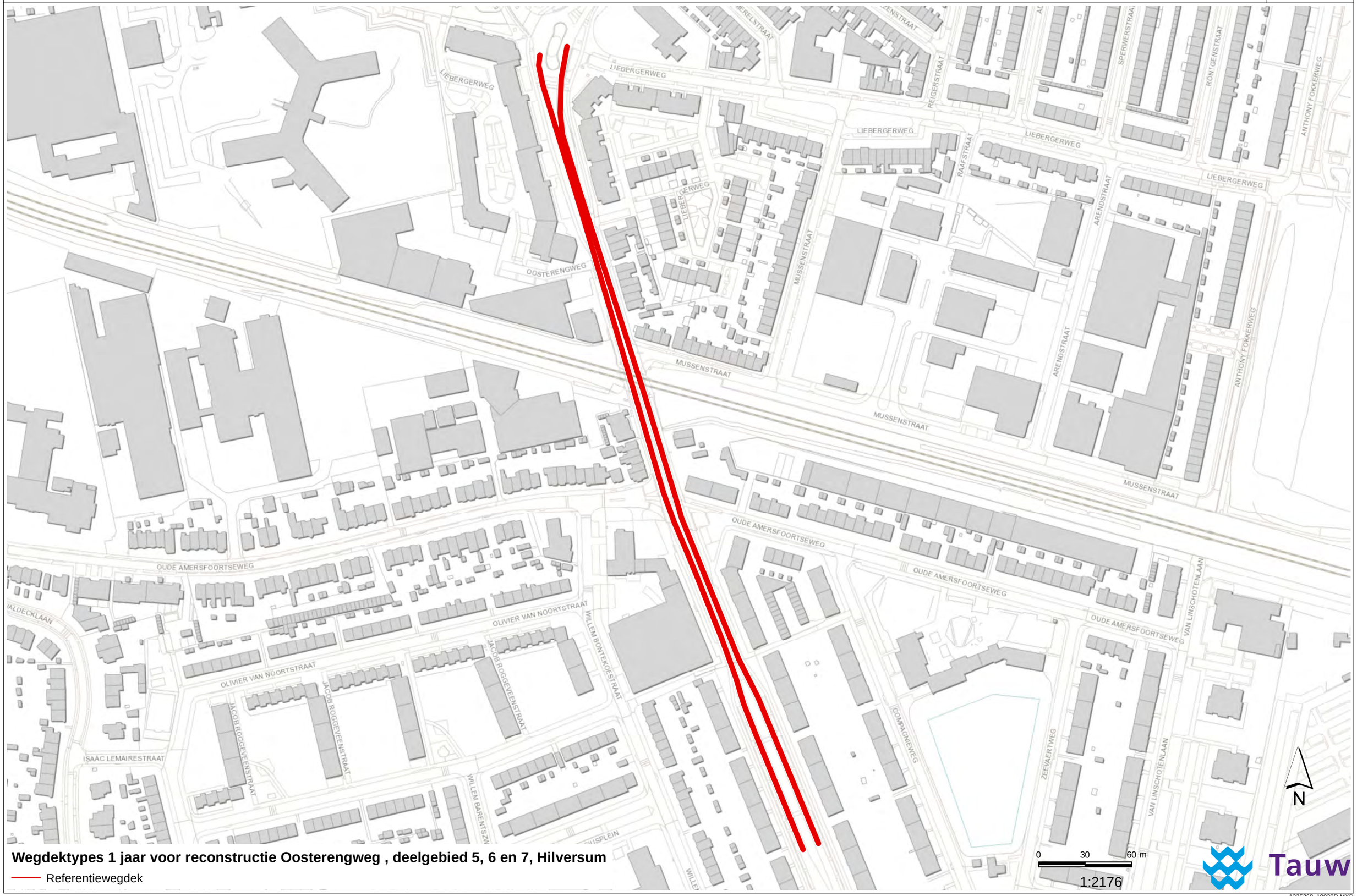
Snelheden aanleg nieuwe ontsluitingsweg Venetapark deelgebied 5, 6 en 7 Hilversum

30 km/uur

Snelheden aanleg nieuwe ontsluitingsweg Venetapark deelgebied 5, 6 en 7 Hilversum

30 km/uur

1225368_10034D.MXD

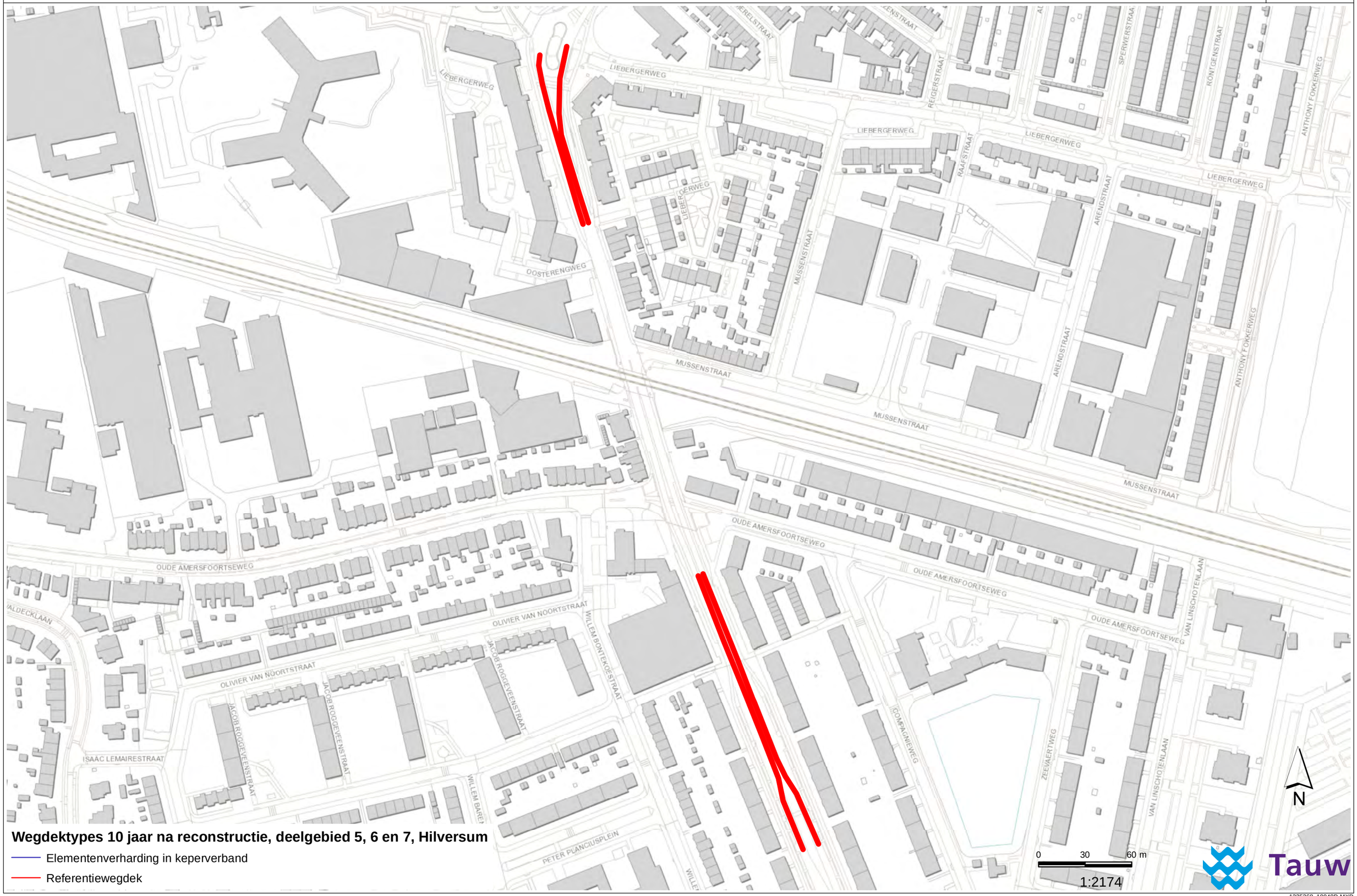


Wegdektypes 1 jaar voor reconstructie Oosterengweg , deelgebied 5, 6 en 7, Hilversum

Referentiewegdek

Tauw

1225368_10039D.MXD

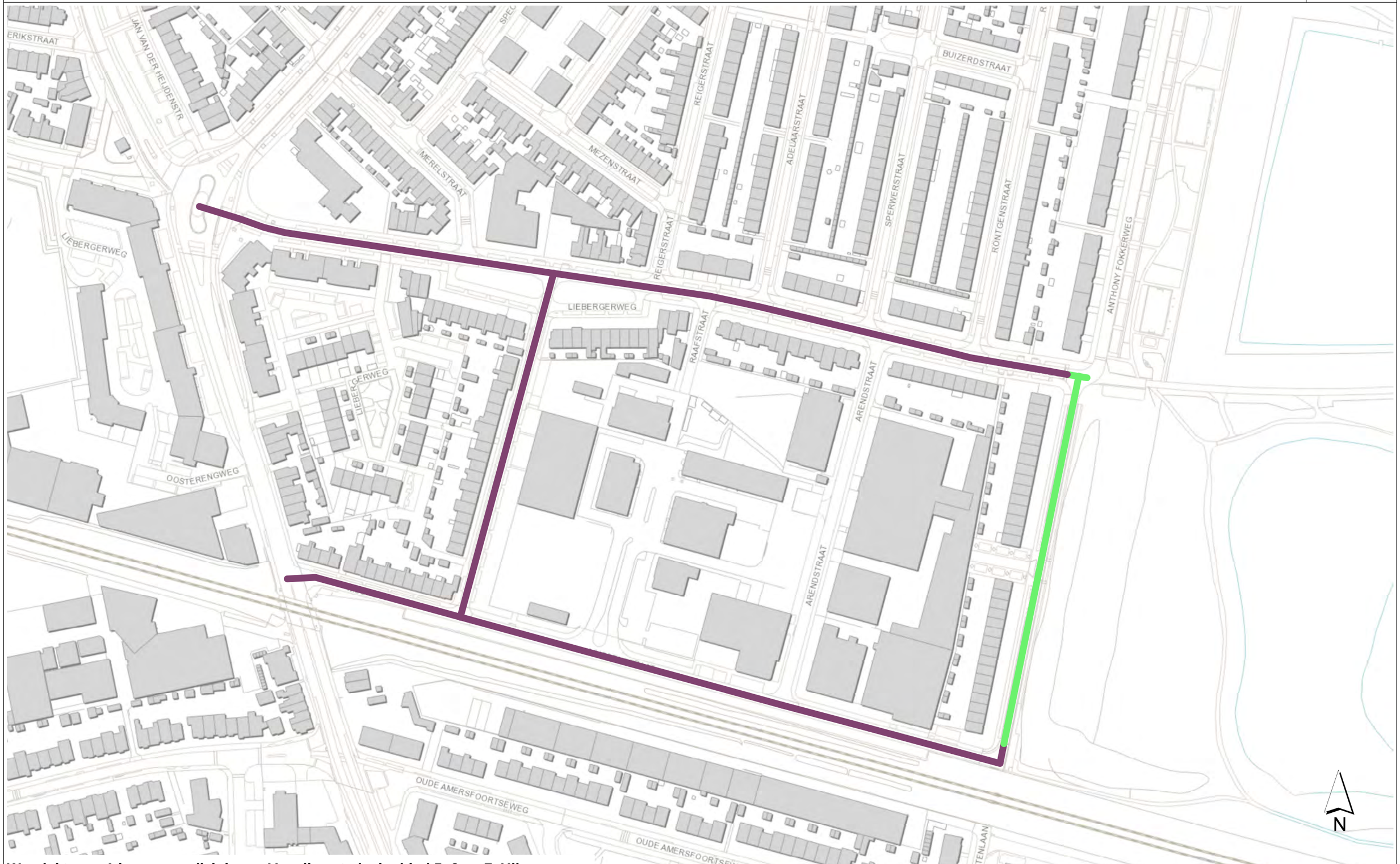


Wegdektypes 10 jaar na reconstructie, deelgebied 5, 6 en 7, Hilversum

- Elementenverharding in keperverband
- Referentiewegdek

Tauw

1225368_10040D.MXD

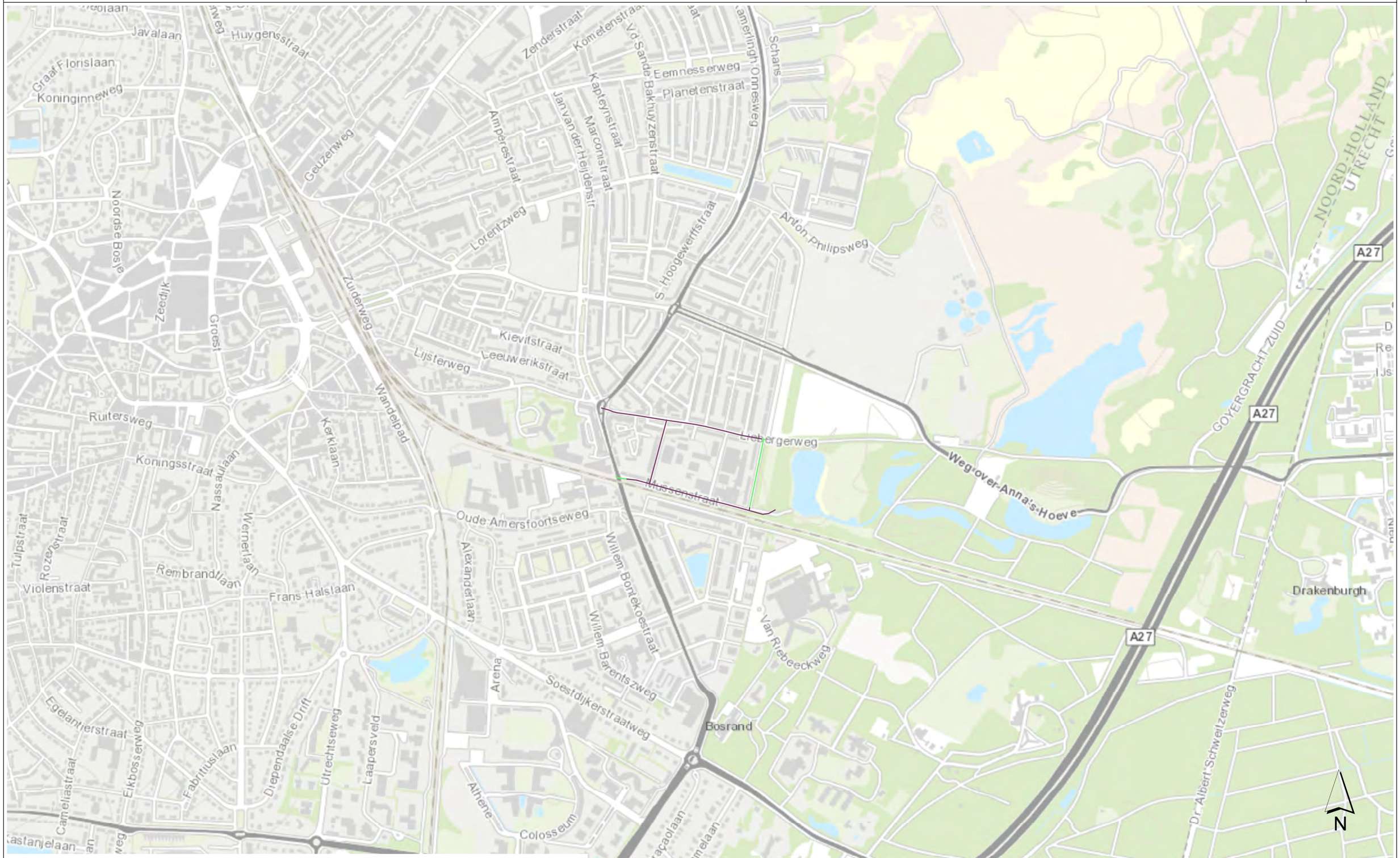


Wegdektypes 1 jaar voor wijzigingen Vogelbuurt, deelgebied 5, 6 en 7, Hilversum

- Elementenverharding in keperverband
- Referentiewegdek

Tauw

1225368_10122D.MXD

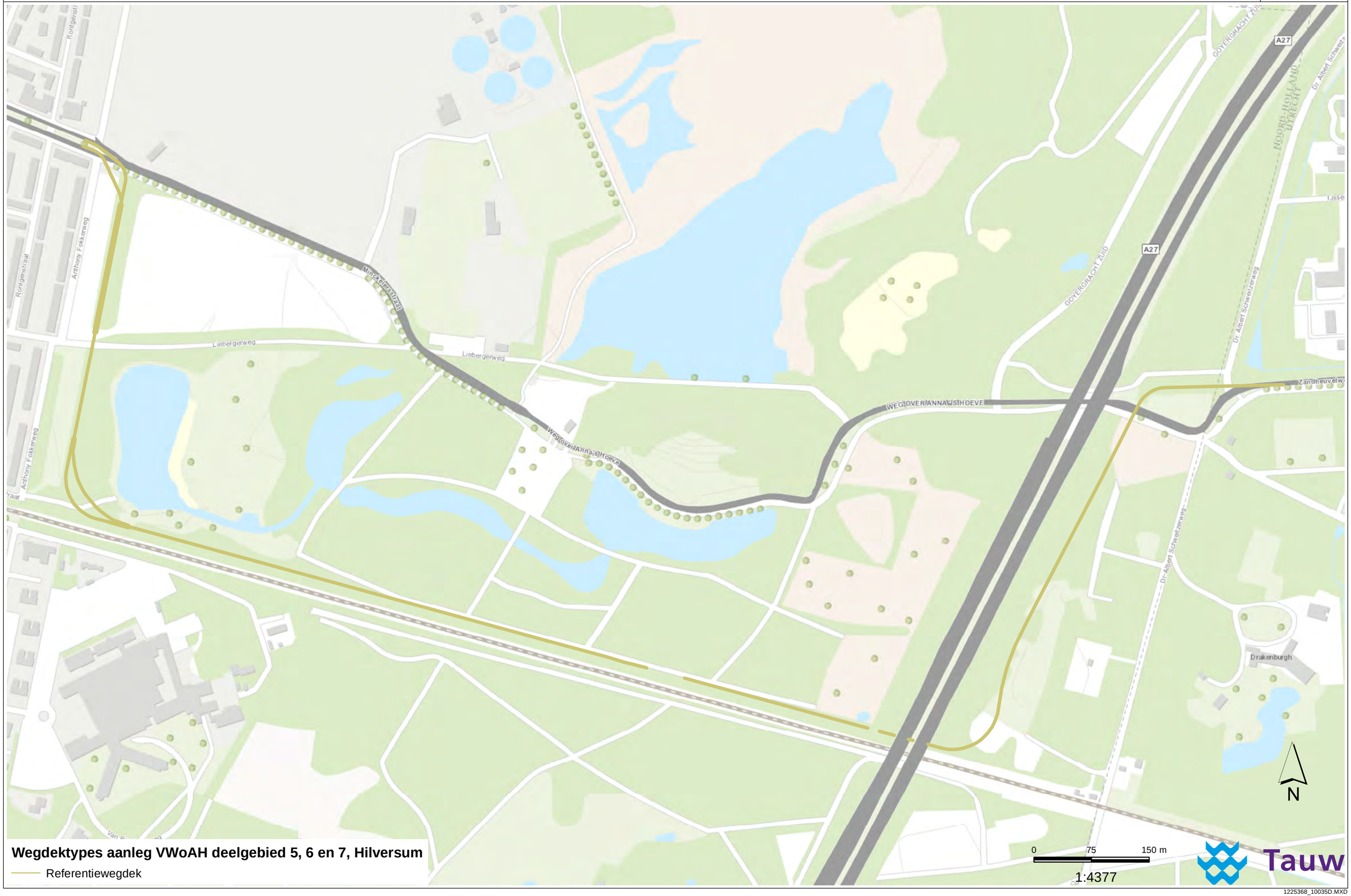


Wegdektypes 10 jaar na wijzigingen Vogelbuurt, deelgebied 5, 6 en 7, Hilversum

- Elementenverharding in keperverband
- Referentiewegdek

Tauw

1225368_10121D.MXD

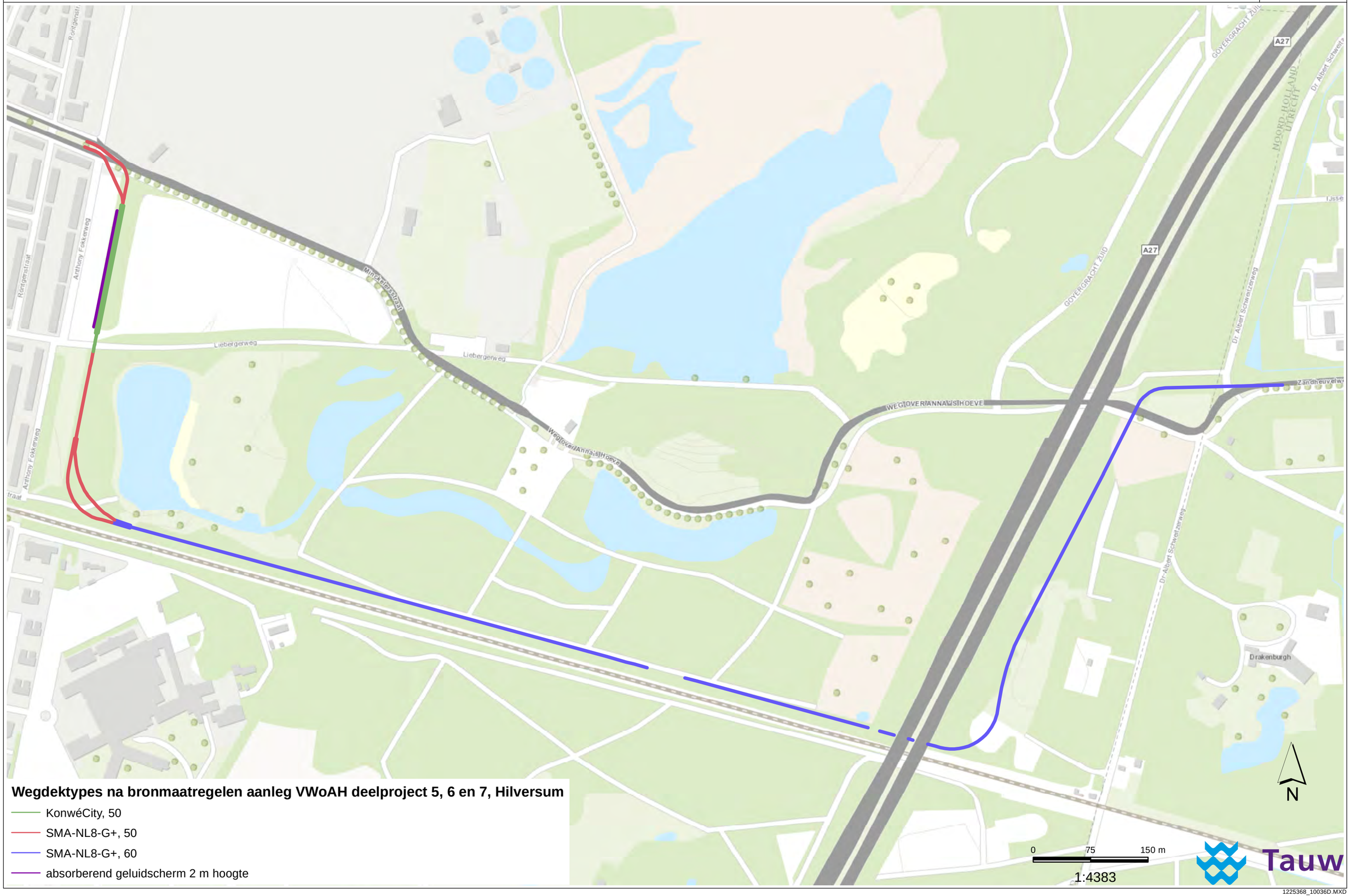


Wegdektypes aanleg VWoAH deelgebied 5, 6 en 7, Hilversum

Referentiewegdek

Tauw

1225368_10035D.MXD

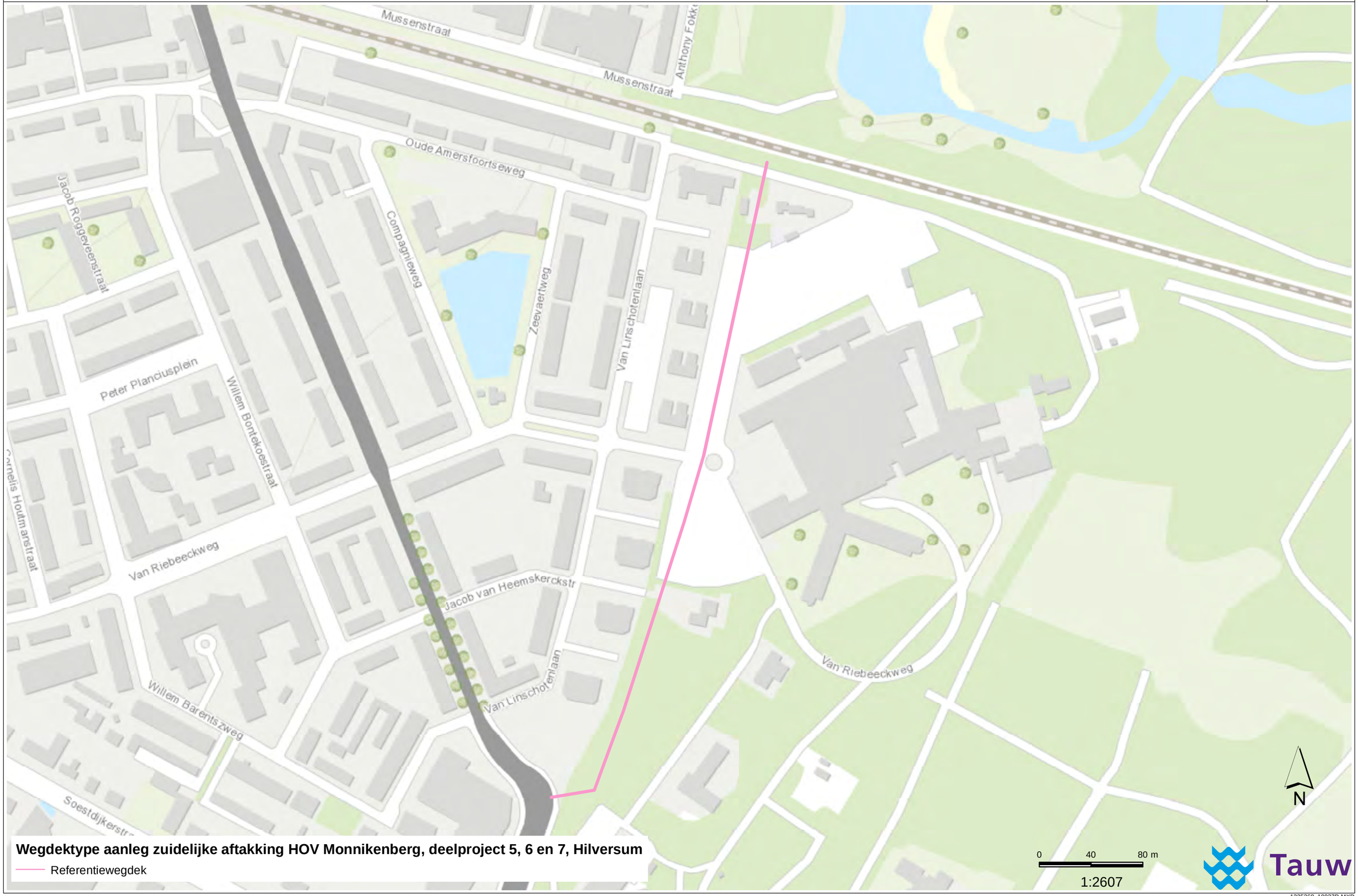


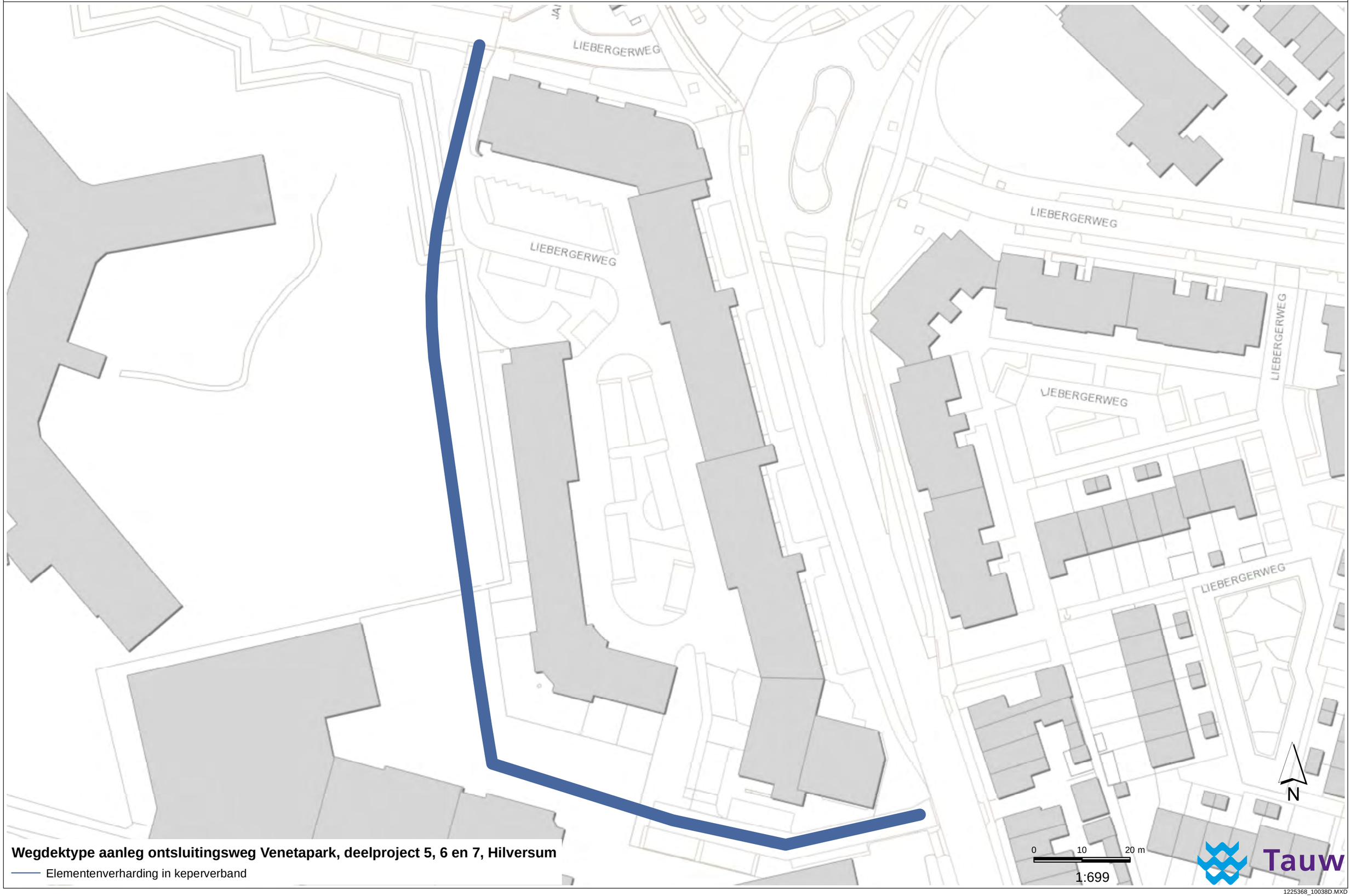
Wegdektypes na bronmaatregelen aanleg VWoAH deelproject 5, 6 en 7, Hilversum

- KonwéCity, 50
- SMA-NL8-G+, 50
- SMA-NL8-G+, 60
- absorberend geluidscherm 2 m hoogte

Tauw

1225368_10036D.MXD


Mussenstraat
Mussenstraat
Oude Amersfoortseweg
Compagnieweg
Zeevaertweg
Van Linschotenlaan
Jacob Roggeveenstraat
Peter Planciusplein
Willem Bontekoestraat
Cornelis Houtmanstraat
Van Riebeeckweg
Jacob van Heemskerckstr
Willem Barentszweg
Van Linschotenlaan
Van Riebeeckweg
Soestdijkerstr
Wegdektype aanleg zuidelijke aftakking HOV Monnikenberg, deelproject 5, 6 en 7, Hilversum
Referentiewegdek
N
0
40
80 m
1:2607
Tauw
1225368_10037D.MXD



Wegdektype aanleg ontsluitingsweg Venetapark, deelproject 5, 6 en 7, Hilversum

Elementenverharding in keperverband

Tauw

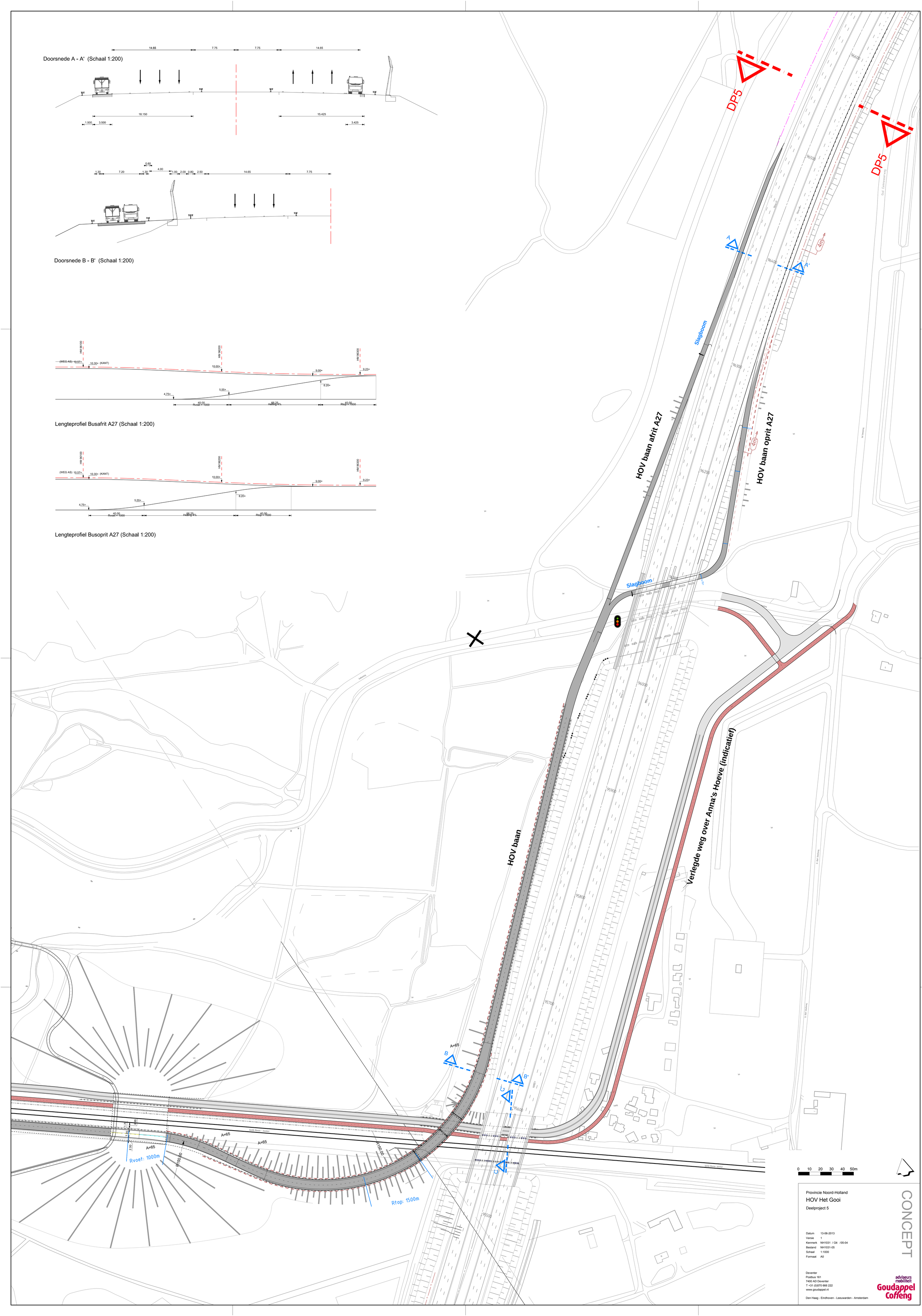
1225368_10038D.MXD

Doorsnede A - A' (Schaal 1:200)

Doorsnede B - B' (Schaal 1:200)

Lengteprofiel Busafrit A27 (Schaal 1:200)

Lengteprofiel Busoprit A27 (Schaal 1:200)



CONCEPT

Provincie Noord-Holland

HOV Het Gooi

Deelproject 5

Datum 13-06-2013
Versie 1
Kenmerk NH1031 / Gtt /05-04
Bestand NH1031-05
Schaal 1:1000
Formaat A0

Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
www.goudappel.nl

Den Haag - Eindhoven - Leeuwarden - Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

DP5

Herinrichting

9.00

4.00

Verlegde weg over Anna's Hoeve

HOV halte

HOV baan

DP5

0 10 20 30 40 50m

CONCEPT

Provincie Noord-Holland

HOV Het Gooi

Deelproject 5 Deel 1

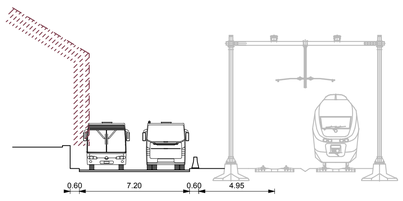
Datum 13-06-2013
Versie 1
Kenmerk NH1031 / Gtt /05-03
Bestand NH1031-05
Schaal 1:1000
Formaat A0

Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
www.goudappel.nl

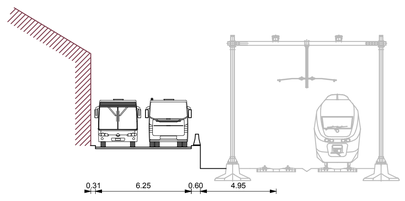
Den Haag - Eindhoven - Leeuwarden - Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

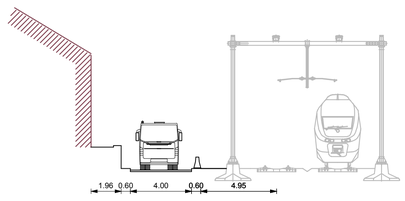
Doorsnede D - D' (Schaal 1:200)



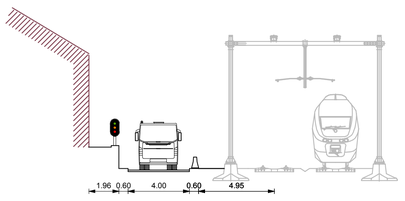
Variant 1: busbaan sloop gebouw



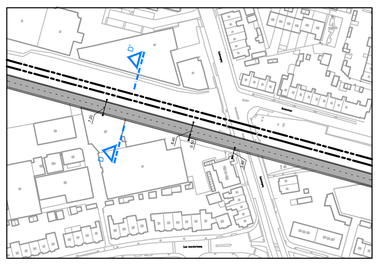
Variant 2: busbaan versmallen



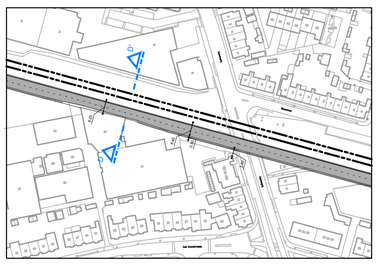
Variant 3: korte sluis



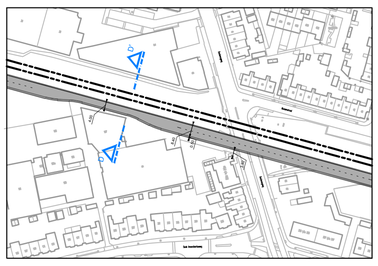
Variant 4: Lange sluis



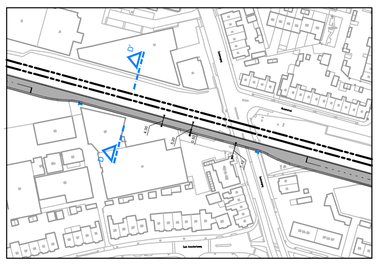
Variant 1: busbaan sloop gebouw



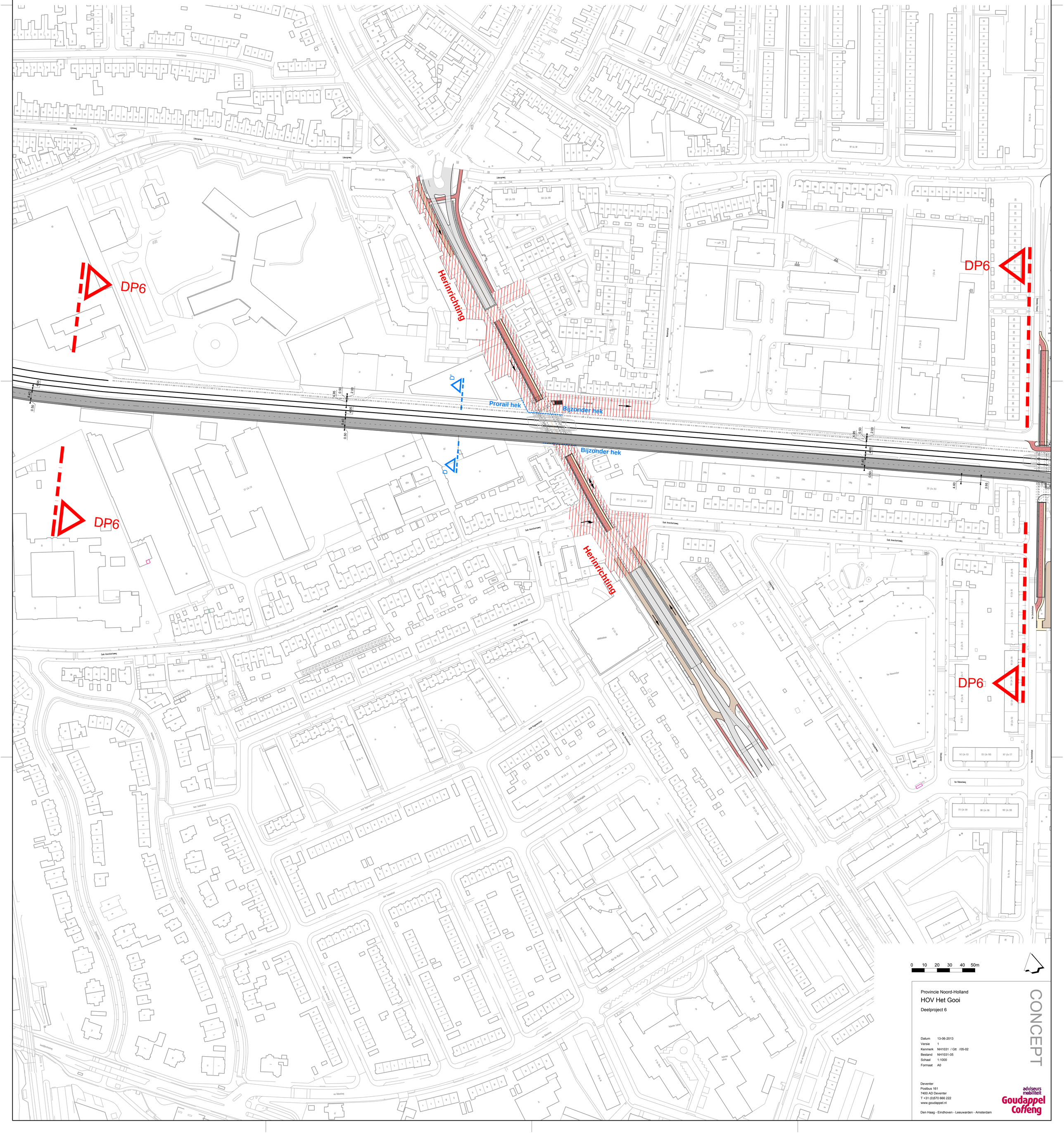
Variant 2: busbaan versmallen



Variant 3: korte sluis



Variant 4: Lange sluis



Busstation

Herinrichting

Bijzonder heet

DP7

DP7

R30.00

R80.00

0.50

0.80

0.50

0.80

0 10 20 30 40 50m

CONCEPT

Provincie Noord-Holland

HOV Het Gooi

Deelproject 7

Datum 13-06-2013
Versie 1
Kenmerk NH1031 / Gtt /05-01
Bestand NH1031-05
Schaal 1:1000
Formaat A0

Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
www.goudappel.nl

Den Haag - Eindhoven - Leeuwarden - Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Bijlage

2

Verkeersgegevens

Verzamellijst

		Ingevoerde etmaalintensiteiten		Berekende etmaalinstensiteiten					Motervoertuigverdeling voor zowel 2016 als 2027											
		2013	2023	2015	2016	2020	2025	2027	Gem % per uur			LMV			MZMV			ZMV		
Hilversum/Laren		mvt/werkdg	mvt/werkd	mvt/dag	mvt/dag	mvt/dag	mvt/dag	mvt/dag	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Oosterengweg	Liebergerweg - Mussenstraat	26.837	28.800	27.110	27.242	28.120	29.090	29.380	6,64%	3,47%	0,80%	93,96%	98,07%	92,83%	5,11%	1,76%	6,20%	0,93%	0,17%	0,97%
Oosterengweg	Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	26.696	28.800	26.960	27.098	28.120	29.090	29.380	6,64%	3,47%	0,80%	93,96%	98,07%	92,83%	5,11%	1,76%	6,20%	0,93%	0,17%	0,97%
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	23.992	28.800	24.230	24.354	28.120	29.090	29.380	6,64%	3,47%	0,80%	93,96%	98,07%	92,83%	5,11%	1,76%	6,20%	0,93%	0,17%	0,97%
Oosterengweg Parallelweg westzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	1.000	0	0	990	1.010	1.020	6,66%	3,53%	0,75%	96,39%	98,90%	97,66%	2,04%	0,55%	2,18%	1,57%	0,55%	0,16%
Oosterengweg Parallelweg oostzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	500	0	0	490	510	510	6,66%	3,53%	0,75%	96,39%	98,90%	97,66%	2,04%	0,55%	2,18%	1,57%	0,55%	0,16%
Verlegde weg over Anna's Hoeve	Micklerstraat - Mussenstraat	0	10.620	0	nvt	10.460	10.730	10.830	6,79%	3,44%	0,59%	94,71%	98,27%	93,04%	2,65%	0,86%	3,48%	2,65%	0,86%	3,48%
Verlegde weg over Anna´s Hoeve	dr. A. Schweizerweg - Minckelerstraat	0	11.700	0	nvt	11.520	11.810	11.930	6,79%	3,44%	0,59%	94,71%	98,27%	93,04%	2,65%	0,86%	3,48%	2,65%	0,86%	3,48%
Hilversum Vogelbuurt																				
Parallelweg Oosterengweg	Liebergerweg - Venetapark	0	200	0	0	200	200	200	6,66%	3,53%	0,75%	96,39%	98,90%	97,66%	2,04%	0,55%	2,18%	1,57%	0,55%	0,16%
Mussenstraat	Venetapark - MussenstraatNZ	1.143	300	1.140	1.143	300	300	310	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Mussenstraat	MussenstraatNZ en A. Fokkerweg	401	1.800	400	401	1.770	1.820	1.840	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
A. Fokkerweg zuid	Mussenstraat - Liebergerweg	401	600	400	401	590	610	610	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Liebergerweg midden	Oosterengweg - Mussenstraat NZ	716	1.600	720	716	1.580	1.620	1.630	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Liebergerweg oost	Mussenstraat NZ - A. Fokkerweg	569	1.000	570	569	990	1.010	1.020	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
A. Fokkerweg midden	Liebergerweg - Mincklerstraat	800	100	800	800	100	100	100	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Mussenstraat NZ	Liebergerweg - Mussenstraat	277	600	280	277	590	610	610	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Arendstraat	Liebergerweg en Mussenstraat	551	600	550	551	590	610	610	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%

Aangenomen cijfers

Mobiliteitsontwikkeling 202 Er is een economische crisis.
Benzineprijs blijft stijgen
Er is minder bouwprogramma uitgevoerd dan in 2005 gedacht was.

Bijlage

3

Busgegevens

Aantal bussen per etmaal per wegvak HOV het Gooi

Plaats	Weg	Wegvak	2027 met HOV						
			aantal bussen per periode van de dag				uurintensiteiten per rijstrook*		
			7.00-19.00	19.00-23.00	23.00-7.00	per etmaal	7.00-19.00	19.00-23.00	23.00-7.00
Hilversum	Busbaan langs spoor oost (aanleg)	A27 - Zuidelijke aftakking HOV	326	56	46	428	13,58	7,00	2,88
	Busbaan langs spoor west (aanleg)	Zuidelijke aftakking HOV - station	144	24	20	188	6,00	3,00	1,25
	Zuidelijke aftakking HOV (aanleg)		182	32	26	240	15,17	8,00	3,25

* de HOV busbaan is gemodelleerd met 2 rijstroken met uitzondering van de zuidelijke aftakking van de HOV. Deze is gemodelleerd als 1 rijstrook

Bijlage

4

Resultaten deelgebied 5, 6 en 7, Hilversum

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0153_A	Jan van der Heijdenstraat 238-248	1,5	43,36	43,71	0,00	nee	nee	49
0153_B	Jan van der Heijdenstraat 238-248	4,5	44,63	44,99	0,00	nee	nee	50
0153_C	Jan van der Heijdenstraat 238-248	7,5	45,63	45,99	0,00	nee	nee	51
0154_A	Jan van der Heijdenstraat 238-248	1,5	43,99	44,03	0,00	nee	nee	49
0154_B	Jan van der Heijdenstraat 238-248	4,5	45,24	45,30	0,00	nee	nee	50
0154_C	Jan van der Heijdenstraat 238-248	7,5	46,26	46,30	0,00	nee	nee	51
0156_C	Jan van der Heijdenstraat 305	7,5	43,24	43,96	0,00	nee	nee	49
0157_A	Jan van der Heijdenstraat 307	1,5	52,10	52,54	0,44	nee	nee	58
0157_B	Jan van der Heijdenstraat 307	4,5	53,16	53,73	0,57	nee	nee	59
0157_C	Jan van der Heijdenstraat 307	7,5	53,94	54,47	0,53	nee	nee	59
0158_A	Jan van der Heijdenstraat 307	1,5	53,98	54,02	0,04	nee	nee	59
0158_B	Jan van der Heijdenstraat 307	4,5	55,10	55,26	0,16	nee	nee	60
0158_C	Jan van der Heijdenstraat 307	7,5	55,88	56,08	0,20	nee	nee	61
0164_C	Kamerlingh Onnesweg 1	7,5	43,81	44,27	0,00	nee	nee	49
0165_A	Kamerlingh Onnesweg 1	1,5	52,31	52,11	-0,20	nee	nee	57
0165_B	Kamerlingh Onnesweg 1	4,5	53,59	53,65	0,06	nee	nee	59
0165_C	Kamerlingh Onnesweg 1	7,5	54,33	54,51	0,18	nee	nee	60
0166_A	Kamerlingh Onnesweg 1	1,5	52,00	51,84	-0,16	nee	nee	57
0166_B	Kamerlingh Onnesweg 1	4,5	53,25	53,37	0,12	nee	nee	58
0166_C	Kamerlingh Onnesweg 1	7,5	53,99	54,24	0,25	nee	nee	59
0167_A	Kamerlingh Onnesweg 1	1,5	45,74	45,54	0,00	nee	nee	51
0167_B	Kamerlingh Onnesweg 1	4,5	46,73	47,13	0,00	nee	nee	52
0167_C	Kamerlingh Onnesweg 1	7,5	48,06	48,79	0,29	nee	nee	54
0173_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	49,02	49,45	0,43	nee	nee	54
0173_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	50,39	50,86	0,47	nee	nee	56
0180_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	50,13	49,77	-0,36	nee	nee	55
0180_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	51,43	51,32	-0,11	nee	nee	56
0182_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	49,68	49,91	0,23	nee	nee	55
0182_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	50,86	51,15	0,29	nee	nee	56
0186_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	46,07	46,36	0,00	nee	nee	51
0186_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	47,45	47,73	0,00	nee	nee	53
0187_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	50,74	50,46	-0,28	nee	nee	55
0187_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	52,09	52,04	-0,05	nee	nee	57
0188_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	50,26	50,06	-0,20	nee	nee	55
0188_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	51,56	51,54	-0,02	nee	nee	57
0189_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	48,72	48,67	-0,05	nee	nee	54
0189_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	49,59	49,67	0,08	nee	nee	55
0190_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	51,11	51,31	0,20	nee	nee	56

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0190_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	52,29	52,57	0,28	nee	nee	58
0191_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	44,69	45,00	0,00	nee	nee	50
0191_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	45,87	46,26	0,00	nee	nee	51
0194_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	49,45	49,15	-0,30	nee	nee	54
0194_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	50,67	50,57	-0,10	nee	nee	56
0195_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	43,91	44,14	0,00	nee	nee	49
0195_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	45,01	45,29	0,00	nee	nee	50
0196_A	Kamerlingh Onnesweg 3	1,5	52,69	52,48	-0,21	nee	nee	57
0196_B	Kamerlingh Onnesweg 3	4,5	53,90	53,96	0,06	nee	nee	59
0196_C	Kamerlingh Onnesweg 3	7,5	54,73	55,00	0,27	nee	nee	60
0197_A	Kamerlingh Onnesweg 3	1,5	50,98	50,58	-0,40	nee	nee	56
0197_B	Kamerlingh Onnesweg 3	4,5	52,09	52,03	-0,06	nee	nee	57
0197_C	Kamerlingh Onnesweg 3	7,5	52,90	53,05	0,15	nee	nee	58
0199_A	Liebergerweg 434-500	2,5	56,48	56,79	0,31	nee	nee	62
0199_B	Liebergerweg 434-500	5,5	56,51	56,82	0,31	nee	nee	62
0199_C	Liebergerweg 434-500	8,5	56,29	56,60	0,31	nee	nee	62
0199_D	Liebergerweg 434-500	11,5	55,95	56,27	0,32	nee	nee	61
0199_E	Liebergerweg 434-500	14,5	55,68	55,96	0,28	nee	nee	61
0200_A	Liebergerweg 434-500	2,5	61,49	61,68	0,19	nee	nee	67
0200_B	Liebergerweg 434-500	5,5	61,53	61,87	0,34	nee	nee	67
0200_C	Liebergerweg 434-500	8,5	61,28	61,60	0,32	nee	nee	67
0200_D	Liebergerweg 434-500	11,5	60,92	61,17	0,25	nee	nee	66
0200_E	Liebergerweg 434-500	14,5	60,54	60,72	0,18	nee	nee	66
0205_A	Liebergerweg 434-500	2,5	54,86	55,16	0,30	nee	nee	60
0205_B	Liebergerweg 434-500	5,5	55,03	55,32	0,29	nee	nee	60
0205_C	Liebergerweg 434-500	8,5	54,66	54,94	0,28	nee	nee	60
0205_D	Liebergerweg 434-500	11,5	54,38	54,67	0,29	nee	nee	60
0205_E	Liebergerweg 434-500	14,5	54,03	54,35	0,32	nee	nee	59
0206_A	Liebergerweg 434-500	2,5	47,30	48,13	0,00	nee	nee	53
0206_B	Liebergerweg 434-500	5,5	48,14	48,65	0,15	nee	nee	54
0206_C	Liebergerweg 434-500	8,5	46,37	46,49	0,00	nee	nee	51
0206_D	Liebergerweg 434-500	11,5	46,26	46,40	0,00	nee	nee	51
0206_E	Liebergerweg 434-500	14,5	46,01	46,29	0,00	nee	nee	51
0207_A	Liebergerweg 434-500	2,5	44,37	44,77	0,00	nee	nee	50
0207_B	Liebergerweg 434-500	5,5	46,07	46,42	0,00	nee	nee	51
0215_A	Liebergerweg 502-536	3,5	47,88	48,00	0,00	nee	nee	53
0215_B	Liebergerweg 502-536	6,5	48,22	48,32	0,00	nee	nee	53
0215_C	Liebergerweg 502-536	9,5	48,59	48,64	0,05	nee	nee	54

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0215_D	Liebergerweg 502-536	12,5	48,13	48,30	0,00	nee	nee	53
0282_A	Mussenstraat 68	1,5	67,44	46,21	0,00	nee	nee	51
0285_A	Oosterengweg 113-127	2,5	61,98	61,82	-0,16	nee	nee	67
0285_B	Oosterengweg 113-127	5,5	62,08	62,82	0,74	nee	nee	68
0285_C	Oosterengweg 113-127	8,5	61,81	62,59	0,78	nee	nee	68
0285_D	Oosterengweg 113-127	11,5	61,42	62,23	0,81	nee	nee	67
0286_A	Oosterengweg 113-127	2,5	59,58	59,16	-0,42	nee	nee	64
0286_B	Oosterengweg 113-127	5,5	59,80	60,47	0,67	nee	nee	65
0286_C	Oosterengweg 113-127	8,5	59,66	60,51	0,85	nee	nee	66
0286_D	Oosterengweg 113-127	11,5	59,46	60,41	0,95	nee	nee	65
0288_A	Oosterengweg 113-127	2,5	65,37	62,71	-2,66	nee	nee	68
0288_B	Oosterengweg 113-127	5,5	65,39	64,74	-0,65	nee	nee	70
0288_C	Oosterengweg 113-127	8,5	65,06	64,84	-0,22	nee	nee	70
0288_D	Oosterengweg 113-127	11,5	64,60	64,56	-0,04	nee	nee	70
0289_A	Oosterengweg 113-127	2,5	65,21	63,06	-2,15	nee	nee	68
0289_B	Oosterengweg 113-127	5,5	65,26	64,85	-0,41	nee	nee	70
0289_C	Oosterengweg 113-127	8,5	64,97	64,95	-0,02	nee	nee	70
0289_D	Oosterengweg 113-127	11,5	64,52	64,66	0,14	nee	nee	70
0290_A	Oosterengweg 113-127	2,5	65,26	63,86	-1,40	nee	nee	69
0290_B	Oosterengweg 113-127	5,5	65,29	65,28	-0,01	nee	nee	70
0290_C	Oosterengweg 113-127	8,5	64,97	65,25	0,28	nee	nee	70
0290_D	Oosterengweg 113-127	11,5	64,52	64,83	0,31	nee	nee	70
0291_A	Oosterengweg 129-139	2,5	64,06	63,44	-0,62	nee	nee	68
0291_B	Oosterengweg 129-139	5,5	64,27	64,53	0,26	nee	nee	70
0291_C	Oosterengweg 129-139	8,5	64,08	64,54	0,46	nee	nee	70
0292_A	Oosterengweg 129-139	2,5	63,88	63,06	-0,82	nee	nee	68
0292_B	Oosterengweg 129-139	5,5	64,10	64,41	0,31	nee	nee	69
0292_C	Oosterengweg 129-139	8,5	63,94	64,48	0,54	nee	nee	69
0293_A	Oosterengweg 129-139	2,5	60,29	58,43	-1,86	nee	nee	63
0293_B	Oosterengweg 129-139	5,5	60,48	60,55	0,07	nee	nee	66
0293_C	Oosterengweg 129-139	8,5	60,30	60,68	0,38	nee	nee	66
0295_A	Oosterengweg 129-139	2,5	63,99	63,59	-0,40	nee	nee	69
0295_B	Oosterengweg 129-139	5,5	64,20	64,50	0,30	nee	nee	70
0295_C	Oosterengweg 129-139	8,5	64,02	64,49	0,47	nee	nee	69
0296_A	Oosterengweg 141-151	2,5	64,08	64,06	-0,02	nee	nee	69
0296_B	Oosterengweg 141-151	5,5	64,24	64,56	0,32	nee	nee	70
0296_C	Oosterengweg 141-151	8,5	64,02	64,45	0,43	nee	nee	69
0297_A	Oosterengweg 141-151	2,5	64,21	64,13	-0,08	nee	nee	69

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0297_B	Oosterengweg 141-151	5,5	64,35	64,67	0,32	nee	nee	70
0297_C	Oosterengweg 141-151	8,5	64,12	64,56	0,44	nee	nee	70
0298_A	Oosterengweg 141-151	2,5	64,06	63,89	-0,17	nee	nee	69
0298_B	Oosterengweg 141-151	5,5	64,24	64,55	0,31	nee	nee	70
0298_C	Oosterengweg 141-151	8,5	64,04	64,48	0,44	nee	nee	69
0301_A	Oosterengweg 150-160	2,5	63,83	63,78	-0,05	nee	nee	69
0301_B	Oosterengweg 150-160	5,5	64,07	64,44	0,37	nee	nee	69
0301_C	Oosterengweg 150-160	8,5	63,89	64,40	0,51	nee	nee	69
0302_A	Oosterengweg 150-160	2,5	60,16	58,99	-1,17	nee	nee	64
0302_B	Oosterengweg 150-160	5,5	60,42	60,51	0,09	nee	nee	66
0302_C	Oosterengweg 150-160	8,5	60,31	60,70	0,39	nee	nee	66
0304_A	Oosterengweg 153-163	2,5	64,08	64,08	0,00	nee	nee	69
0304_B	Oosterengweg 153-163	5,5	64,25	64,54	0,29	nee	nee	70
0304_C	Oosterengweg 153-163	8,5	64,02	64,43	0,41	nee	nee	69
0305_A	Oosterengweg 153-163	2,5	60,70	60,96	0,26	nee	nee	66
0305_B	Oosterengweg 153-163	5,5	60,86	61,21	0,35	nee	nee	66
0305_C	Oosterengweg 153-163	8,5	60,62	61,03	0,41	nee	nee	66
0306_A	Oosterengweg 153-163	2,5	64,05	64,13	0,08	nee	nee	69
0306_B	Oosterengweg 153-163	5,5	64,21	64,50	0,29	nee	nee	70
0306_C	Oosterengweg 153-163	8,5	63,98	64,39	0,41	nee	nee	69
0307_A	Oosterengweg 153-163	2,5	64,17	64,23	0,06	nee	nee	69
0307_B	Oosterengweg 153-163	5,5	64,31	64,62	0,31	nee	nee	70
0307_C	Oosterengweg 153-163	8,5	64,07	64,52	0,45	nee	nee	70
0309_A	Oosterengweg 162-172	2,5	64,02	64,12	0,10	nee	nee	69
0309_B	Oosterengweg 162-172	5,5	64,21	64,58	0,37	nee	nee	70
0309_C	Oosterengweg 162-172	8,5	64,01	64,45	0,44	nee	nee	69
0310_A	Oosterengweg 165-175	2,5	64,14	64,34	0,20	nee	nee	69
0310_B	Oosterengweg 165-175	5,5	64,24	64,57	0,33	nee	nee	70
0310_C	Oosterengweg 165-175	8,5	63,96	64,41	0,45	nee	nee	69
0311_A	Oosterengweg 165-175	2,5	63,99	64,25	0,26	nee	nee	69
0311_B	Oosterengweg 165-175	5,5	64,10	64,47	0,37	nee	nee	69
0311_C	Oosterengweg 165-175	8,5	63,83	64,29	0,46	nee	nee	69
0313_A	Oosterengweg 165-175	2,5	64,04	64,19	0,15	nee	nee	69
0313_B	Oosterengweg 165-175	5,5	64,16	64,47	0,31	nee	nee	69
0313_C	Oosterengweg 165-175	8,5	63,90	64,32	0,42	nee	nee	69
0314_A	Oosterengweg 165-175	2,5	60,89	60,95	0,06	nee	nee	66
0314_B	Oosterengweg 165-175	5,5	61,08	61,34	0,26	nee	nee	66
0314_C	Oosterengweg 165-175	8,5	60,90	61,31	0,41	nee	nee	66

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0316_A	Oosterengweg 174-184	2,5	60,58	60,98	0,40	nee	nee	66
0316_B	Oosterengweg 174-184	5,5	60,71	61,19	0,48	nee	nee	66
0316_C	Oosterengweg 174-184	8,5	60,46	61,01	0,55	nee	nee	66
0317_A	Oosterengweg 174-184	2,5	64,08	64,21	0,13	nee	nee	69
0317_B	Oosterengweg 174-184	5,5	64,21	64,57	0,36	nee	nee	70
0317_C	Oosterengweg 174-184	8,5	63,99	64,43	0,44	nee	nee	69
0319_A	Oosterengweg 177-187	2,5	63,98	64,30	0,32	nee	nee	69
0319_B	Oosterengweg 177-187	5,5	64,06	64,47	0,41	nee	nee	69
0319_C	Oosterengweg 177-187	8,5	63,79	64,27	0,48	nee	nee	69
0320_A	Oosterengweg 177-187	2,5	63,83	64,36	0,53	nee	nee	69
0320_B	Oosterengweg 177-187	5,5	63,88	64,46	0,58	nee	nee	69
0320_C	Oosterengweg 177-187	8,5	63,60	64,21	0,61	nee	nee	69
0321_A	Oosterengweg 177-187	2,5	64,04	64,47	0,43	nee	nee	69
0321_B	Oosterengweg 177-187	5,5	64,09	64,60	0,51	nee	nee	70
0321_C	Oosterengweg 177-187	8,5	63,80	64,36	0,56	nee	nee	69
0322_A	Oosterengweg 186-196	2,5	63,98	64,30	0,32	nee	nee	69
0322_B	Oosterengweg 186-196	5,5	64,09	64,54	0,45	nee	nee	70
0322_C	Oosterengweg 186-196	8,5	63,84	64,35	0,51	nee	nee	69
0324_A	Oosterengweg 186-196	2,5	60,81	60,98	0,17	nee	nee	66
0324_B	Oosterengweg 186-196	5,5	61,02	61,39	0,37	nee	nee	66
0324_C	Oosterengweg 186-196	8,5	60,86	61,33	0,47	nee	nee	66
0326_A	Oosterengweg 189-199	2,5	57,21	57,99	0,78	nee	nee	63
0326_B	Oosterengweg 189-199	5,5	57,30	58,11	0,81	nee	nee	63
0326_C	Oosterengweg 189-199	8,5	57,06	57,87	0,81	nee	nee	63
0327_A	Oosterengweg 189-199	2,5	63,33	63,98	0,65	nee	nee	69
0327_B	Oosterengweg 189-199	5,5	63,34	64,01	0,67	nee	nee	69
0327_C	Oosterengweg 189-199	8,5	63,03	63,72	0,69	nee	nee	69
0328_A	Oosterengweg 189-199	2,5	63,70	64,30	0,60	nee	nee	69
0328_B	Oosterengweg 189-199	5,5	63,69	64,34	0,65	nee	nee	69
0328_C	Oosterengweg 189-199	8,5	63,36	64,04	0,68	nee	nee	69
0329_A	Oosterengweg 189-199	2,5	63,76	64,29	0,53	nee	nee	69
0329_B	Oosterengweg 189-199	5,5	63,77	64,35	0,58	nee	nee	69
0329_C	Oosterengweg 189-199	8,5	63,48	64,09	0,61	nee	nee	69
0331_A	Oosterengweg 198-208	2,5	63,90	64,35	0,45	nee	nee	69
0331_B	Oosterengweg 198-208	5,5	63,99	64,50	0,51	nee	nee	70
0331_C	Oosterengweg 198-208	8,5	63,72	64,30	0,58	nee	nee	69
0332_A	Oosterengweg 201-211	2,5	61,22	61,88	0,66	nee	nee	67
0332_B	Oosterengweg 201-211	5,5	61,35	62,03	0,68	nee	nee	67

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0332_C	Oosterengweg 201-211	8,5	61,14	61,82	0,68	nee	nee	67
0333_A	Oosterengweg 201-211	2,5	61,98	62,71	0,73	nee	nee	68
0333_B	Oosterengweg 201-211	5,5	61,98	62,74	0,76	nee	nee	68
0333_C	Oosterengweg 201-211	8,5	61,63	62,39	0,76	nee	nee	67
0334_A	Oosterengweg 201-211	2,5	61,23	61,89	0,66	nee	nee	67
0334_B	Oosterengweg 201-211	5,5	61,40	62,11	0,71	nee	nee	67
0334_C	Oosterengweg 201-211	8,5	61,21	61,91	0,70	nee	nee	67
0335_A	Oosterengweg 201-211	2,5	59,78	60,49	0,71	nee	nee	65
0335_B	Oosterengweg 201-211	5,5	60,09	60,83	0,74	nee	nee	66
0335_C	Oosterengweg 201-211	8,5	60,03	60,76	0,73	nee	nee	66
0337_A	Oosterengweg 210-220	2,5	63,63	64,30	0,67	nee	nee	69
0337_B	Oosterengweg 210-220	5,5	63,66	64,36	0,70	nee	nee	69
0337_C	Oosterengweg 210-220	8,5	63,37	64,09	0,72	nee	nee	69
0339_A	Oosterengweg 213-223	2,5	57,56	58,02	0,46	nee	nee	63
0339_B	Oosterengweg 213-223	5,5	58,15	58,69	0,54	nee	nee	64
0339_C	Oosterengweg 213-223	8,5	58,26	58,82	0,56	nee	nee	64
0340_A	Oosterengweg 213-223	2,5	58,89	59,50	0,61	nee	nee	64
0340_B	Oosterengweg 213-223	5,5	59,30	59,99	0,69	nee	nee	65
0340_C	Oosterengweg 213-223	8,5	59,33	60,00	0,67	nee	nee	65
0341_A	Oosterengweg 213-223	2,5	55,89	56,67	0,78	nee	nee	62
0341_B	Oosterengweg 213-223	5,5	56,61	57,50	0,89	nee	nee	62
0341_C	Oosterengweg 213-223	8,5	56,72	57,61	0,89	nee	nee	63
0343_A	Oosterengweg 222-232	2,5	55,72	56,06	0,34	nee	nee	61
0343_B	Oosterengweg 222-232	5,5	55,49	55,87	0,38	nee	nee	61
0343_C	Oosterengweg 222-232	8,5	55,07	55,42	0,35	nee	nee	60
0344_A	Oosterengweg 222-232	2,5	63,33	64,04	0,71	nee	nee	69
0344_B	Oosterengweg 222-232	5,5	63,33	64,07	0,74	nee	nee	69
0344_C	Oosterengweg 222-232	8,5	63,04	63,79	0,75	nee	nee	69
0345_A	Oosterengweg 225-235	2,5	54,54	54,99	0,45	nee	nee	60
0345_B	Oosterengweg 225-235	5,5	55,47	56,04	0,57	nee	nee	61
0345_C	Oosterengweg 225-235	8,5	55,80	56,42	0,62	nee	nee	61
0346_A	Oosterengweg 225-235	2,5	55,51	56,00	0,49	nee	nee	61
0346_B	Oosterengweg 225-235	5,5	56,37	56,96	0,59	nee	nee	62
0346_C	Oosterengweg 225-235	8,5	56,63	57,25	0,62	nee	nee	62
0347_A	Oosterengweg 225-235	2,5	52,61	53,28	0,67	nee	nee	58
0347_B	Oosterengweg 225-235	5,5	53,78	54,53	0,75	nee	nee	60
0347_C	Oosterengweg 225-235	8,5	54,10	54,84	0,74	nee	nee	60
0348_A	Oosterengweg 234-244	2,5	61,09	61,75	0,66	nee	nee	67

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0348_B	Oosterengweg 234-244	5,5	61,22	61,92	0,70	nee	nee	67
0348_C	Oosterengweg 234-244	8,5	61,03	61,75	0,72	nee	nee	67
0350_A	Oosterengweg 234-244	2,5	60,44	61,30	0,86	nee	nee	66
0350_B	Oosterengweg 234-244	5,5	60,64	61,52	0,88	nee	nee	67
0350_C	Oosterengweg 234-244	8,5	60,47	61,35	0,88	nee	nee	66
0351_A	Oosterengweg 246-256	2,5	57,58	58,17	0,59	nee	nee	63
0351_B	Oosterengweg 246-256	5,5	58,10	58,74	0,64	nee	nee	64
0351_C	Oosterengweg 246-256	8,5	58,20	58,85	0,65	nee	nee	64
0352_A	Oosterengweg 258-268	2,5	44,47	43,73	0,00	nee	nee	49
0352_B	Oosterengweg 258-268	5,5	43,91	43,22	0,00	nee	nee	48
0352_C	Oosterengweg 258-268	8,5	43,87	43,38	0,00	nee	nee	48
0353_A	Oosterengweg 258-268	2,5	55,15	55,59	0,44	nee	nee	61
0353_B	Oosterengweg 258-268	5,5	55,93	56,50	0,57	nee	nee	62
0353_C	Oosterengweg 258-268	8,5	56,19	56,81	0,62	nee	nee	62
0354_A	Oosterengweg 29	1,5	59,22	45,01	0,00	nee	nee	50
0354_B	Oosterengweg 29	4,5	60,15	51,19	-8,96	nee	nee	56
0355_B	Oosterengweg 29	4,5	58,20	47,69	0,00	nee	nee	53
0357_A	Oosterengweg 29	1,5	58,09	47,53	0,00	nee	nee	53
0357_B	Oosterengweg 29	4,5	59,20	53,11	-6,09	nee	nee	58
0358_A	Oosterengweg 29	1,5	67,69	55,15	-12,54	nee	nee	60
0358_B	Oosterengweg 29	4,5	67,53	59,22	-8,31	nee	nee	64
0359_A	Oosterengweg 29	1,5	64,06	55,28	-8,78	nee	nee	60
0359_B	Oosterengweg 29	4,5	64,07	59,66	-4,41	nee	nee	65
0365_A	Oosterengweg 31	1,5	67,67	53,78	-13,89	nee	nee	59
0365_B	Oosterengweg 31	4,5	67,52	57,80	-9,72	nee	nee	63
0367_A	Oosterengweg 33	1,5	67,61	52,32	-15,29	nee	nee	57
0367_B	Oosterengweg 33	4,5	67,47	56,25	-11,22	nee	nee	61
0369_A	Oosterengweg 35	1,5	67,54	51,13	-16,41	nee	nee	56
0369_B	Oosterengweg 35	4,5	67,39	55,06	-12,33	nee	nee	60
0372_B	Oosterengweg 35	4,5	63,03	45,17	0,00	nee	nee	50
0375_B	Oosterengweg 37	4,5	63,30	43,43	0,00	nee	nee	48
0376_A	Oosterengweg 37	1,5	67,56	49,66	-17,90	nee	nee	55
0376_B	Oosterengweg 37	4,5	67,39	53,44	-13,95	nee	nee	58
0379_A	Oosterengweg 39	1,5	67,65	48,84	-18,81	nee	nee	54
0379_B	Oosterengweg 39	4,5	67,45	52,29	-15,16	nee	nee	57
0383_A	Oosterengweg 41	1,5	67,74	48,36	0,00	nee	nee	53
0383_B	Oosterengweg 41	4,5	67,52	51,61	-15,91	nee	nee	57
0386_A	Oosterengweg 43	1,5	67,85	48,04	0,00	nee	nee	53

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0386_B	Oosterengweg 43	4,5	67,60	50,35	-17,25	nee	nee	55
0388_A	Oosterengweg 45	1,5	67,94	47,23	0,00	nee	nee	52
0388_B	Oosterengweg 45	4,5	67,66	50,03	-17,63	nee	nee	55
0394_A	Oosterengweg 46a-50d	1,5	66,74	46,86	0,00	nee	nee	52
0394_B	Oosterengweg 46a-50d	4,5	66,61	46,83	0,00	nee	nee	52
0394_C	Oosterengweg 46a-50d	7,5	66,06	47,79	0,00	nee	nee	53
0395_C	Oosterengweg 46a-50d	7,5	60,70	43,49	0,00	nee	nee	48
0397_A	Oosterengweg 46a-50d	1,5	65,80	44,54	0,00	nee	nee	50
0397_B	Oosterengweg 46a-50d	4,5	65,74	44,47	0,00	nee	nee	49
0397_C	Oosterengweg 46a-50d	7,5	65,30	45,53	0,00	nee	nee	51
0401_A	Oosterengweg 47	1,5	68,05	47,14	0,00	nee	nee	52
0401_B	Oosterengweg 47	4,5	67,73	49,48	-18,25	nee	nee	54
0407_A	Oosterengweg 4_1-46	2,5	62,66	62,66	0,00	nee	nee	68
0407_B	Oosterengweg 4_1-46	5,5	62,75	63,04	0,29	nee	nee	68
0407_C	Oosterengweg 4_1-46	8,5	62,55	62,85	0,30	nee	nee	68
0407_D	Oosterengweg 4_1-46	11,5	62,24	62,47	0,23	nee	nee	67
0413_A	Oosterengweg 4_1-46	2,5	64,43	63,67	-0,76	nee	nee	69
0413_B	Oosterengweg 4_1-46	5,5	64,48	64,48	0,00	nee	nee	69
0413_C	Oosterengweg 4_1-46	8,5	64,22	64,35	0,13	nee	nee	69
0413_D	Oosterengweg 4_1-46	11,5	63,86	63,96	0,10	nee	nee	69
0413_E	Oosterengweg 4_1-46	14,5	63,46	63,54	0,08	nee	nee	69
0414_A	Oosterengweg 4_1-46	2,5	64,08	63,68	-0,40	nee	nee	69
0414_B	Oosterengweg 4_1-46	5,5	64,15	64,33	0,18	nee	nee	69
0414_C	Oosterengweg 4_1-46	8,5	63,92	64,16	0,24	nee	nee	69
0414_D	Oosterengweg 4_1-46	11,5	63,58	63,79	0,21	nee	nee	69
0414_E	Oosterengweg 4_1-46	14,5	63,21	63,34	0,13	nee	nee	68
0415_A	Oosterengweg 4_1-46	2,5	64,51	63,15	-1,36	nee	nee	68
0415_B	Oosterengweg 4_1-46	5,5	64,59	64,47	-0,12	nee	nee	69
0415_C	Oosterengweg 4_1-46	8,5	64,29	64,49	0,20	nee	nee	69
0415_D	Oosterengweg 4_1-46	11,5	63,90	64,17	0,27	nee	nee	69
0415_E	Oosterengweg 4_1-46	14,5	63,48	63,74	0,26	nee	nee	69
0416_A	Oosterengweg 4_1-46	2,5	64,23	63,95	-0,28	nee	nee	69
0416_B	Oosterengweg 4_1-46	5,5	64,27	64,40	0,13	nee	nee	69
0416_C	Oosterengweg 4_1-46	8,5	64,03	64,17	0,14	nee	nee	69
0416_D	Oosterengweg 4_1-46	11,5	63,70	63,79	0,09	nee	nee	69
0416_E	Oosterengweg 4_1-46	14,5	63,29	63,32	0,03	nee	nee	68
0417_A	Oosterengweg 4_1-46	2,5	62,10	62,23	0,13	nee	nee	67
0417_B	Oosterengweg 4_1-46	5,5	62,15	62,54	0,39	nee	nee	68

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0417_C	Oosterengweg 4_1-46	8,5	61,93	62,28	0,35	nee	nee	67
0417_D	Oosterengweg 4_1-46	11,5	61,59	61,89	0,30	nee	nee	67
0418_A	Oosterengweg 4_1-46	2,5	63,05	63,16	0,11	nee	nee	68
0418_B	Oosterengweg 4_1-46	5,5	63,13	63,48	0,35	nee	nee	68
0418_C	Oosterengweg 4_1-46	8,5	62,91	63,29	0,38	nee	nee	68
0418_D	Oosterengweg 4_1-46	11,5	62,60	62,96	0,36	nee	nee	68
0419_A	Oosterengweg 4_1-46	2,5	64,41	64,67	0,26	nee	nee	70
0419_B	Oosterengweg 4_1-46	5,5	64,31	64,75	0,44	nee	nee	70
0419_C	Oosterengweg 4_1-46	8,5	63,93	64,30	0,37	nee	nee	69
0419_D	Oosterengweg 4_1-46	11,5	63,45	63,74	0,29	nee	nee	69
0419_E	Oosterengweg 4_1-46	14,5	62,94	63,20	0,26	nee	nee	68
0420_A	Oosterengweg 4_1-46	2,5	61,33	61,75	0,42	nee	nee	67
0420_B	Oosterengweg 4_1-46	5,5	61,10	61,50	0,40	nee	nee	66
0420_C	Oosterengweg 4_1-46	8,5	60,66	61,05	0,39	nee	nee	66
0420_D	Oosterengweg 4_1-46	11,5	60,12	60,51	0,39	nee	nee	66
0420_E	Oosterengweg 4_1-46	14,5	59,54	59,91	0,37	nee	nee	65
0425_A	Oosterengweg 52	1,5	66,90	47,07	0,00	nee	nee	52
0425_B	Oosterengweg 52	4,5	66,73	47,04	0,00	nee	nee	52
0425_C	Oosterengweg 52	7,5	66,13	47,66	0,00	nee	nee	53
0433_A	Oosterengweg 54 a	1,5	66,88	47,60	0,00	nee	nee	53
0433_B	Oosterengweg 54 a	4,5	66,71	47,54	0,00	nee	nee	53
0433_C	Oosterengweg 54 a	7,5	66,12	48,10	0,00	nee	nee	53
0434_A	Oosterengweg 54 a	1,5	66,87	46,21	0,00	nee	nee	51
0434_B	Oosterengweg 54 a	4,5	66,68	46,49	0,00	nee	nee	51
0434_C	Oosterengweg 54 a	7,5	66,07	47,75	0,00	nee	nee	53
0436_A	Oosterengweg 56	1,5	66,97	47,64	0,00	nee	nee	53
0436_B	Oosterengweg 56	4,5	66,79	48,20	0,00	nee	nee	53
0436_C	Oosterengweg 56	7,5	66,18	49,25	-16,93	nee	nee	54
0437_C	Oosterengweg 56	7,5	51,48	44,58	0,00	nee	nee	50
0446_D	Oosterengweg 562-594	11,5	45,17	43,82	0,00	nee	nee	49
0447_A	Oosterengweg 562-594	2,5	47,99	47,99	0,00	nee	nee	53
0447_B	Oosterengweg 562-594	5,5	48,20	48,22	0,00	nee	nee	53
0447_C	Oosterengweg 562-594	8,5	48,61	48,48	0,00	nee	nee	53
0447_D	Oosterengweg 562-594	11,5	48,80	48,68	-0,12	nee	nee	54
0448_A	Oosterengweg 562-594	2,5	60,32	60,48	0,16	nee	nee	65
0448_B	Oosterengweg 562-594	5,5	60,42	60,70	0,28	nee	nee	66
0448_C	Oosterengweg 562-594	8,5	60,27	60,51	0,24	nee	nee	66
0448_D	Oosterengweg 562-594	11,5	60,00	60,29	0,29	nee	nee	65

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0449_A	Oosterengweg 562-594	2,5	62,37	62,69	0,32	nee	nee	68
0449_B	Oosterengweg 562-594	5,5	62,34	62,64	0,30	nee	nee	68
0449_C	Oosterengweg 562-594	8,5	62,02	62,30	0,28	nee	nee	67
0449_D	Oosterengweg 562-594	11,5	61,58	61,89	0,31	nee	nee	67
0450_A	Oosterengweg 562-594	2,5	42,89	43,01	0,00	nee	nee	48
0450_B	Oosterengweg 562-594	5,5	43,85	44,01	0,00	nee	nee	49
0450_C	Oosterengweg 562-594	8,5	45,11	45,00	0,00	nee	nee	50
0450_D	Oosterengweg 562-594	11,5	45,88	45,79	0,00	nee	nee	51
0451_A	Oosterengweg 562-594	2,5	54,01	54,14	0,13	nee	nee	59
0451_B	Oosterengweg 562-594	5,5	54,06	54,19	0,13	nee	nee	59
0451_C	Oosterengweg 562-594	8,5	54,01	54,10	0,09	nee	nee	59
0451_D	Oosterengweg 562-594	11,5	54,01	54,11	0,10	nee	nee	59
0452_A	Oosterengweg 562-594	2,5	66,34	66,90	0,56	nee	nee	72
0452_B	Oosterengweg 562-594	5,5	65,92	66,44	0,52	nee	nee	71
0452_C	Oosterengweg 562-594	8,5	65,18	65,61	0,43	nee	nee	71
0452_D	Oosterengweg 562-594	11,5	64,40	64,79	0,39	nee	nee	70
0453_A	Oosterengweg 562-594	2,5	65,13	65,54	0,41	nee	nee	71
0453_B	Oosterengweg 562-594	5,5	64,70	64,98	0,28	nee	nee	70
0453_C	Oosterengweg 562-594	8,5	63,93	64,23	0,30	nee	nee	69
0453_D	Oosterengweg 562-594	11,5	63,10	63,46	0,36	nee	nee	68
0457_A	Oosterengweg 562-594	2,5	66,21	66,63	0,42	nee	nee	72
0457_B	Oosterengweg 562-594	5,5	65,75	66,06	0,31	nee	nee	71
0457_C	Oosterengweg 562-594	8,5	64,97	65,29	0,32	nee	nee	70
0457_D	Oosterengweg 562-594	11,5	64,13	64,49	0,36	nee	nee	69
0458_A	Oosterengweg 562-594	2,5	65,85	65,92	0,07	nee	nee	71
0458_B	Oosterengweg 562-594	5,5	65,60	65,78	0,18	nee	nee	71
0458_C	Oosterengweg 562-594	8,5	65,00	65,12	0,12	nee	nee	70
0458_D	Oosterengweg 562-594	11,5	64,35	64,39	0,04	nee	nee	69
0462_A	Oosterengweg 58	1,5	66,98	47,79	0,00	nee	nee	53
0462_B	Oosterengweg 58	4,5	66,81	48,23	0,00	nee	nee	53
0462_C	Oosterengweg 58	7,5	66,19	49,39	-16,80	nee	nee	54
0468_A	Oosterengweg 596-630	2,5	64,59	59,33	-5,26	nee	nee	64
0468_B	Oosterengweg 596-630	5,5	64,53	62,73	-1,80	nee	nee	68
0468_C	Oosterengweg 596-630	8,5	64,15	63,17	-0,98	nee	nee	68
0468_D	Oosterengweg 596-630	11,5	63,72	63,22	-0,50	nee	nee	68
0469_A	Oosterengweg 596-630	2,5	66,12	63,32	-2,80	nee	nee	68
0469_B	Oosterengweg 596-630	5,5	66,10	65,30	-0,80	nee	nee	70
0469_C	Oosterengweg 596-630	8,5	65,70	65,33	-0,37	nee	nee	70

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0469_D	Oosterengweg 596-630	11,5	65,19	64,82	-0,37	nee	nee	70
0470_A	Oosterengweg 596-630	2,5	66,04	64,13	-1,91	nee	nee	69
0470_B	Oosterengweg 596-630	5,5	66,01	65,67	-0,34	nee	nee	71
0470_C	Oosterengweg 596-630	8,5	65,61	65,49	-0,12	nee	nee	70
0470_D	Oosterengweg 596-630	11,5	65,11	64,93	-0,18	nee	nee	70
0473_A	Oosterengweg 596-630	2,5	64,28	57,63	-6,65	nee	nee	63
0473_B	Oosterengweg 596-630	5,5	64,20	61,60	-2,60	nee	nee	67
0473_C	Oosterengweg 596-630	8,5	63,81	62,25	-1,56	nee	nee	67
0473_D	Oosterengweg 596-630	11,5	63,32	62,30	-1,02	nee	nee	67
0477_A	Oosterengweg 596-630	2,5	65,88	64,92	-0,96	nee	nee	70
0477_B	Oosterengweg 596-630	5,5	65,83	65,87	0,04	nee	nee	71
0477_C	Oosterengweg 596-630	8,5	65,44	65,49	0,05	nee	nee	70
0477_D	Oosterengweg 596-630	11,5	64,92	64,88	-0,04	nee	nee	70
0478_A	Oosterengweg 596-630	2,5	64,62	64,43	-0,19	nee	nee	69
0478_B	Oosterengweg 596-630	5,5	64,46	64,90	0,44	nee	nee	70
0478_C	Oosterengweg 596-630	8,5	64,03	64,42	0,39	nee	nee	69
0478_D	Oosterengweg 596-630	11,5	63,49	63,92	0,43	nee	nee	69
0479_A	Oosterengweg 596-630	2,5	64,70	64,65	-0,05	nee	nee	70
0479_B	Oosterengweg 596-630	5,5	64,62	65,08	0,46	nee	nee	70
0479_C	Oosterengweg 596-630	8,5	64,21	64,57	0,36	nee	nee	70
0479_D	Oosterengweg 596-630	11,5	63,73	64,00	0,27	nee	nee	69
0480_A	Oosterengweg 60	1,5	63,34	47,15	0,00	nee	nee	52
0480_B	Oosterengweg 60	4,5	63,29	48,27	0,00	nee	nee	53
0480_C	Oosterengweg 60	7,5	62,74	49,36	-13,38	nee	nee	54
0483_A	Oosterengweg 60	1,5	61,77	46,83	0,00	nee	nee	52
0483_B	Oosterengweg 60	4,5	62,01	47,93	0,00	nee	nee	53
0483_C	Oosterengweg 60	7,5	61,69	48,85	-12,84	nee	nee	54
0484_A	Oosterengweg 60	1,5	66,81	47,19	0,00	nee	nee	52
0484_B	Oosterengweg 60	4,5	66,66	47,75	0,00	nee	nee	53
0484_C	Oosterengweg 60	7,5	66,08	48,86	-17,22	nee	nee	54
0485_A	Oosterengweg 60	1,5	66,79	47,47	0,00	nee	nee	52
0485_B	Oosterengweg 60	4,5	66,63	48,16	0,00	nee	nee	53
0485_C	Oosterengweg 60	7,5	66,05	49,64	-16,41	nee	nee	55
0486_A	Oosterengweg 62-148	4,5	65,18	61,31	-3,87	nee	nee	66
0486_B	Oosterengweg 62-148	7,5	64,94	62,45	-2,49	nee	nee	67
0486_C	Oosterengweg 62-148	10,5	64,56	62,26	-2,30	nee	nee	67
0487_A	Oosterengweg 62-148	4,5	65,42	64,85	-0,57	nee	nee	70
0487_B	Oosterengweg 62-148	7,5	65,15	65,01	-0,14	nee	nee	70

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0487_C	Oosterengweg 62-148	10,5	64,74	64,78	0,04	nee	nee	70
0488_A	Oosterengweg 62-148	4,5	54,14	52,63	-1,51	nee	nee	58
0488_B	Oosterengweg 62-148	7,5	54,34	53,45	-0,89	nee	nee	58
0488_C	Oosterengweg 62-148	10,5	54,41	53,85	-0,56	nee	nee	59
0489_A	Oosterengweg 62-148	4,5	65,36	63,42	-1,94	nee	nee	68
0489_B	Oosterengweg 62-148	7,5	65,09	64,00	-1,09	nee	nee	69
0489_C	Oosterengweg 62-148	10,5	64,70	63,88	-0,82	nee	nee	69
0490_A	Oosterengweg 62-148	4,5	65,27	62,44	-2,83	nee	nee	67
0490_B	Oosterengweg 62-148	7,5	65,02	63,41	-1,61	nee	nee	68
0490_C	Oosterengweg 62-148	10,5	64,63	63,17	-1,46	nee	nee	68
0491_A	Oosterengweg 62-148	4,5	65,39	64,23	-1,16	nee	nee	69
0491_B	Oosterengweg 62-148	7,5	65,13	64,52	-0,61	nee	nee	70
0491_C	Oosterengweg 62-148	10,5	64,73	64,44	-0,29	nee	nee	69
0495_A	Oosterengweg 62-148	4,5	62,17	62,69	0,52	nee	nee	68
0495_B	Oosterengweg 62-148	7,5	61,99	62,75	0,76	nee	nee	68
0495_C	Oosterengweg 62-148	10,5	61,62	62,28	0,66	nee	nee	67
0496_A	Oosterengweg 62-148	4,5	49,10	47,38	0,00	nee	nee	52
0496_B	Oosterengweg 62-148	7,5	49,73	49,18	-0,55	nee	nee	54
0496_C	Oosterengweg 62-148	10,5	49,92	49,64	-0,28	nee	nee	55
0499_A	Oosterengweg 62-148	4,5	51,58	49,57	-2,01	nee	nee	55
0499_B	Oosterengweg 62-148	7,5	51,95	51,17	-0,78	nee	nee	56
0499_C	Oosterengweg 62-148	10,5	52,04	51,39	-0,65	nee	nee	56
0500_A	Oosterengweg 62-148	4,5	56,68	56,27	-0,41	nee	nee	61
0500_B	Oosterengweg 62-148	7,5	56,77	56,76	-0,01	nee	nee	62
0500_C	Oosterengweg 62-148	10,5	56,72	57,02	0,30	nee	nee	62
0504_A	Oosterengweg 632-654	2,5	64,64	60,75	-3,89	nee	nee	66
0504_B	Oosterengweg 632-654	5,5	64,59	63,35	-1,24	nee	nee	68
0504_C	Oosterengweg 632-654	8,5	64,21	63,65	-0,56	nee	nee	69
0505_A	Oosterengweg 632-654	2,5	64,15	60,67	-3,48	nee	nee	66
0505_B	Oosterengweg 632-654	5,5	64,10	62,86	-1,24	nee	nee	68
0505_C	Oosterengweg 632-654	8,5	63,70	63,19	-0,51	nee	nee	68
0512_A	Oosterengweg 632-654	2,5	62,04	49,50	-12,54	nee	nee	54
0512_B	Oosterengweg 632-654	5,5	62,07	54,96	-7,11	nee	nee	60
0512_C	Oosterengweg 632-654	8,5	61,80	56,69	-5,11	nee	nee	62
0513_A	Oosterengweg 632-654	2,5	65,00	53,62	-11,38	nee	nee	59
0513_B	Oosterengweg 632-654	5,5	64,86	58,07	-6,79	nee	nee	63
0513_C	Oosterengweg 632-654	8,5	64,42	59,66	-4,76	nee	nee	65
0514_A	Oosterengweg 632-654	2,5	65,46	55,72	-9,74	nee	nee	61

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0514_B	Oosterengweg 632-654	5,5	65,39	59,90	-5,49	nee	nee	65
0514_C	Oosterengweg 632-654	8,5	64,99	61,09	-3,90	nee	nee	66
0516_A	Oosterengweg 632-654	2,5	66,60	62,33	-4,27	nee	nee	67
0516_B	Oosterengweg 632-654	5,5	66,49	64,83	-1,66	nee	nee	70
0516_C	Oosterengweg 632-654	8,5	66,03	64,94	-1,09	nee	nee	70
0517_A	Oosterengweg 632-654	2,5	66,64	61,50	-5,14	nee	nee	66
0517_B	Oosterengweg 632-654	5,5	66,51	64,25	-2,26	nee	nee	69
0517_C	Oosterengweg 632-654	8,5	66,06	64,40	-1,66	nee	nee	69
0518_A	Oosterengweg 632-654	2,5	66,24	62,56	-3,68	nee	nee	68
0518_B	Oosterengweg 632-654	5,5	66,19	64,91	-1,28	nee	nee	70
0518_C	Oosterengweg 632-654	8,5	65,76	65,06	-0,70	nee	nee	70
0521_C	Oosterengweg 65	7,5	64,70	43,16	0,00	nee	nee	48
0525_A	Oosterengweg 65	1,5	65,93	43,48	0,00	nee	nee	48
0525_B	Oosterengweg 65	4,5	65,98	44,10	0,00	nee	nee	49
0525_C	Oosterengweg 65	7,5	65,56	44,86	0,00	nee	nee	50
0530_A	Oosterengweg 67	1,5	66,16	44,18	0,00	nee	nee	49
0530_B	Oosterengweg 67	4,5	66,17	44,74	0,00	nee	nee	50
0530_C	Oosterengweg 67	7,5	65,72	45,14	0,00	nee	nee	50
0535_A	Oosterengweg 69-79	2,5	62,77	43,62	0,00	nee	nee	49
0535_B	Oosterengweg 69-79	5,5	62,95	50,33	-12,62	nee	nee	55
0535_C	Oosterengweg 69-79	8,5	62,78	52,13	-10,65	nee	nee	57
0537_B	Oosterengweg 69-79	5,5	61,25	46,49	0,00	nee	nee	51
0537_C	Oosterengweg 69-79	8,5	61,22	49,73	-11,49	nee	nee	55
0538_A	Oosterengweg 69-79	2,5	61,68	43,46	0,00	nee	nee	48
0538_B	Oosterengweg 69-79	5,5	62,06	49,59	-12,47	nee	nee	55
0538_C	Oosterengweg 69-79	8,5	61,97	52,51	-9,46	nee	nee	58
0539_A	Oosterengweg 6_1-46	2,5	65,29	63,50	-1,79	nee	nee	68
0539_B	Oosterengweg 6_1-46	5,5	65,34	64,95	-0,39	nee	nee	70
0539_C	Oosterengweg 6_1-46	8,5	65,03	64,97	-0,06	nee	nee	70
0539_D	Oosterengweg 6_1-46	11,5	64,62	64,56	-0,06	nee	nee	70
0541_A	Oosterengweg 6_1-46	2,5	63,97	60,09	-3,88	nee	nee	65
0541_B	Oosterengweg 6_1-46	5,5	64,19	62,64	-1,55	nee	nee	68
0541_C	Oosterengweg 6_1-46	8,5	64,03	63,24	-0,79	nee	nee	68
0541_D	Oosterengweg 6_1-46	11,5	63,77	63,28	-0,49	nee	nee	68
0542_A	Oosterengweg 6_1-46	2,5	63,62	58,52	-5,10	nee	nee	64
0542_B	Oosterengweg 6_1-46	5,5	63,77	61,47	-2,30	nee	nee	66
0542_C	Oosterengweg 6_1-46	8,5	63,60	62,15	-1,45	nee	nee	67
0542_D	Oosterengweg 6_1-46	11,5	63,32	62,15	-1,17	nee	nee	67

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0547_A	Oosterengweg 6_1-46	2,5	63,39	59,89	-3,50	nee	nee	65
0547_B	Oosterengweg 6_1-46	5,5	63,52	62,26	-1,26	nee	nee	67
0547_C	Oosterengweg 6_1-46	8,5	63,27	62,73	-0,54	nee	nee	68
0547_D	Oosterengweg 6_1-46	11,5	62,93	62,84	-0,09	nee	nee	68
0547_E	Oosterengweg 6_1-46	14,5	62,54	62,61	0,07	nee	nee	68
0548_A	Oosterengweg 6_1-46	2,5	64,39	58,05	-6,34	nee	nee	63
0548_B	Oosterengweg 6_1-46	5,5	64,60	61,55	-3,05	nee	nee	67
0548_C	Oosterengweg 6_1-46	8,5	64,47	62,55	-1,92	nee	nee	68
0548_D	Oosterengweg 6_1-46	11,5	64,32	62,54	-1,78	nee	nee	68
0548_E	Oosterengweg 6_1-46	14,5	64,02	62,24	-1,78	nee	nee	67
0549_A	Oosterengweg 6_1-46	2,5	63,72	54,25	-9,47	nee	nee	59
0549_B	Oosterengweg 6_1-46	5,5	63,90	58,79	-5,11	nee	nee	64
0549_C	Oosterengweg 6_1-46	8,5	63,78	60,65	-3,13	nee	nee	66
0549_D	Oosterengweg 6_1-46	11,5	63,57	60,62	-2,95	nee	nee	66
0549_E	Oosterengweg 6_1-46	14,5	63,27	60,44	-2,83	nee	nee	65
0550_A	Oosterengweg 6_1-46	2,5	65,13	60,93	-4,20	nee	nee	66
0550_B	Oosterengweg 6_1-46	5,5	65,26	63,67	-1,59	nee	nee	69
0550_C	Oosterengweg 6_1-46	8,5	65,03	64,04	-0,99	nee	nee	69
0550_D	Oosterengweg 6_1-46	11,5	64,69	63,83	-0,86	nee	nee	69
0550_E	Oosterengweg 6_1-46	14,5	64,30	63,54	-0,76	nee	nee	69
0552_A	Oosterengweg 8	2,5	64,07	54,49	-9,58	nee	nee	59
0552_B	Oosterengweg 8	5,5	64,14	58,87	-5,27	nee	nee	64
0552_C	Oosterengweg 8	8,5	63,93	60,08	-3,85	nee	nee	65
0552_D	Oosterengweg 8	11,5	63,42	60,28	-3,14	nee	nee	65
0552_E	Oosterengweg 8	14,5	63,16	59,65	-3,51	nee	nee	65
0553_A	Oosterengweg 8	8,5	58,18	54,83	-3,35	nee	nee	60
0553_B	Oosterengweg 8	11,5	61,32	57,37	-3,95	nee	nee	62
0553_C	Oosterengweg 8	14,5	62,02	57,72	-4,30	nee	nee	63
0555_A	Oosterengweg 81-95	2,5	65,45	58,56	-6,89	nee	nee	64
0555_B	Oosterengweg 81-95	5,5	65,49	62,14	-3,35	nee	nee	67
0555_C	Oosterengweg 81-95	8,5	65,16	62,82	-2,34	nee	nee	68
0555_D	Oosterengweg 81-95	11,5	64,60	62,40	-2,20	nee	nee	67
0556_B	Oosterengweg 81-95	5,5	62,45	46,62	0,00	nee	nee	52
0556_C	Oosterengweg 81-95	8,5	62,26	49,08	-13,18	nee	nee	54
0556_D	Oosterengweg 81-95	11,5	61,65	48,46	0,00	nee	nee	53
0558_A	Oosterengweg 81-95	2,5	65,48	60,71	-4,77	nee	nee	66
0558_B	Oosterengweg 81-95	5,5	65,48	63,65	-1,83	nee	nee	69
0558_C	Oosterengweg 81-95	8,5	65,14	63,92	-1,22	nee	nee	69

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0558_D	Oosterengweg 81-95	11,5	64,64	63,57	-1,07	nee	nee	69
0559_A	Oosterengweg 81-95	2,5	65,29	59,56	-5,73	nee	nee	65
0559_B	Oosterengweg 81-95	5,5	65,31	62,67	-2,64	nee	nee	68
0559_C	Oosterengweg 81-95	8,5	64,99	63,28	-1,71	nee	nee	68
0559_D	Oosterengweg 81-95	11,5	64,49	62,88	-1,61	nee	nee	68
0560_A	Oosterengweg 97-111	2,5	65,41	62,31	-3,10	nee	nee	67
0560_B	Oosterengweg 97-111	5,5	65,42	64,58	-0,84	nee	nee	70
0560_C	Oosterengweg 97-111	8,5	65,10	64,71	-0,39	nee	nee	70
0560_D	Oosterengweg 97-111	11,5	64,63	64,47	-0,16	nee	nee	69
0562_A	Oosterengweg 97-111	2,5	65,27	61,49	-3,78	nee	nee	66
0562_B	Oosterengweg 97-111	5,5	65,30	64,10	-1,20	nee	nee	69
0562_C	Oosterengweg 97-111	8,5	64,99	64,32	-0,67	nee	nee	69
0562_D	Oosterengweg 97-111	11,5	64,53	64,08	-0,45	nee	nee	69
0563_A	Oosterengweg 97-111	2,5	65,48	61,15	-4,33	nee	nee	66
0563_B	Oosterengweg 97-111	5,5	65,49	63,97	-1,52	nee	nee	69
0563_C	Oosterengweg 97-111	8,5	65,16	64,15	-1,01	nee	nee	69
0563_D	Oosterengweg 97-111	11,5	64,67	63,84	-0,83	nee	nee	69
0569_A	Oude Amersfoortsteweg 225-235	1,5	64,75	48,94	-15,81	nee	nee	54
0569_B	Oude Amersfoortsteweg 225-235	4,5	64,50	50,89	-13,61	nee	nee	56
0569_C	Oude Amersfoortsteweg 225-235	7,5	63,87	52,30	-11,57	nee	nee	57
0569_D	Oude Amersfoortsteweg 225-235	10,5	63,12	53,23	-9,89	nee	nee	58
0571_B	Oude Amersfoortsteweg 237-247	4,5	59,87	46,51	0,00	nee	nee	52
0571_C	Oude Amersfoortsteweg 237-247	7,5	60,00	49,06	-10,94	nee	nee	54
0571_D	Oude Amersfoortsteweg 237-247	10,5	59,93	50,53	-9,40	nee	nee	56
0738_A	Van Riebeeckweg 85-97	2,5	47,34	48,10	0,00	nee	nee	53
0738_B	Van Riebeeckweg 85-97	5,5	48,55	49,31	0,76	nee	nee	54
0738_C	Van Riebeeckweg 85-97	8,5	49,37	50,10	0,73	nee	nee	55
0739_A	Van Riebeeckweg 85-97	2,5	51,38	52,36	0,98	nee	nee	57
0739_B	Van Riebeeckweg 85-97	5,5	52,19	53,11	0,92	nee	nee	58
0739_C	Van Riebeeckweg 85-97	8,5	52,84	53,72	0,88	nee	nee	59
0740_A	Van Riebeeckweg 99-111	2,5	50,09	50,46	0,37	nee	nee	55
0740_B	Van Riebeeckweg 99-111	5,5	50,63	51,04	0,41	nee	nee	56
0740_C	Van Riebeeckweg 99-111	8,5	51,38	51,81	0,43	nee	nee	57
0741_A	Van Riebeeckweg 99-111	2,5	47,29	48,18	0,00	nee	nee	53
0741_B	Van Riebeeckweg 99-111	5,5	48,33	49,21	0,71	nee	nee	54
0741_C	Van Riebeeckweg 99-111	8,5	49,21	50,07	0,86	nee	nee	55
0985_C	Willem Bontekoestraat 1-41	10,5	59,08	45,08	0,00	nee	nee	50
0987_A	Willem Bontekoestraat 1-41	22,5	44,42	45,41	0,00	nee	nee	50

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Reconstructie (toename > 1,50 dB)	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0988_A	Willem Bontekoestraat 1-41	4,5	61,26	44,37	0,00	nee	nee	49
0988_B	Willem Bontekoestraat 1-41	7,5	60,91	48,26	0,00	nee	nee	53
0988_C	Willem Bontekoestraat 1-41	10,5	60,95	50,38	-10,57	nee	nee	55
0988_D	Willem Bontekoestraat 1-41	13,5	60,84	51,02	-9,82	nee	nee	56
0988_E	Willem Bontekoestraat 1-41	16,5	60,39	50,94	-9,45	nee	nee	56
0988_F	Willem Bontekoestraat 1-41	19,5	60,13	51,38	-8,75	nee	nee	56
0990_D	Willem Bontekoestraat 1-41	13,5	52,23	43,59	0,00	nee	nee	49
0990_E	Willem Bontekoestraat 1-41	16,5	51,87	46,00	0,00	nee	nee	51
0990_F	Willem Bontekoestraat 1-41	19,5	52,55	48,41	0,00	nee	nee	53
0991_F	Willem Bontekoestraat 1-41	19,5	43,20	43,28	0,00	nee	nee	48
0993_E	Willem Bontekoestraat 1-41	16,5	49,90	44,01	0,00	nee	nee	49
0993_F	Willem Bontekoestraat 1-41	19,5	50,33	46,13	0,00	nee	nee	51
0994_A	Willem Bontekoestraat 1-41	22,5	52,51	49,81	-2,70	nee	nee	55
0997_A	Willem Bontekoestraat 1-41	22,5	59,98	51,92	-8,06	nee	nee	57
0998_A	Willem Bontekoestraat 1-41	22,5	51,15	47,89	0,00	nee	nee	53

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0101_F	BP Monnikenberg	16	44,0		nee	nee		46
0102_F	BP Monnikenberg	16	43,2		nee	nee		45
0109_E	BP Monnikenberg	14	44,2		nee	nee		46
0109_F	BP Monnikenberg	16	45,2		nee	nee		47
0117_E	BP Monnikenberg	14	44,6		nee	nee		47
0117_F	BP Monnikenberg	16	45,3		nee	nee		47
0222_B	Mussenstraat 40	4,5	43,4		nee	nee		48
0222_C	Mussenstraat 40	7,5	43,7		nee	nee		48
0225_B	Mussenstraat 40	4,5	43,3		nee	nee		48
0225_C	Mussenstraat 40	7,5	43,6		nee	nee		48
0229_B	Mussenstraat 42	4,5	43,3		nee	nee		48
0229_C	Mussenstraat 42	7,5	43,6		nee	nee		48
0232_B	Mussenstraat 44	4,5	43,4		nee	nee		48
0232_C	Mussenstraat 44	7,5	43,7		nee	nee		49
0235_B	Mussenstraat 46	4,5	43,3		nee	nee		48
0235_C	Mussenstraat 46	7,5	43,7		nee	nee		49
0238_B	Mussenstraat 48	4,5	43,3		nee	nee		48
0238_C	Mussenstraat 48	7,5	43,7		nee	nee		49
0243_B	Mussenstraat 50	4,5	43,2		nee	nee		48
0243_C	Mussenstraat 50	7,5	43,6		nee	nee		48
0245_B	Mussenstraat 52	4,5	43,3		nee	nee		48
0245_C	Mussenstraat 52	7,5	43,7		nee	nee		48
0247_B	Mussenstraat 54	4,5	43,3		nee	nee		48
0247_C	Mussenstraat 54	7,5	43,6		nee	nee		48
0251_B	Mussenstraat 56	4,5	43,3		nee	nee		48
0251_C	Mussenstraat 56	7,5	43,7		nee	nee		48
0256_B	Mussenstraat 58	4,5	43,4		nee	nee		48
0256_C	Mussenstraat 58	7,5	43,7		nee	nee		48
0257_B	Mussenstraat 58	4,5	43,1		nee	nee		48
0257_C	Mussenstraat 58	7,5	43,4		nee	nee		48
0265_C	Mussenstraat 60	7,5	43,2		nee	nee		48
0269_B	Mussenstraat 62	4,5	43,3		nee	nee		48
0272_B	Mussenstraat 64	4,5	43,4		nee	nee		48
0277_B	Mussenstraat 66	4,5	43,4		nee	nee		48
0281_B	Mussenstraat 68	4,5	43,3		nee	nee		48
0392_A	Oosterengweg 46a-50d	1,5	48,1		nee	nee		53
0392_B	Oosterengweg 46a-50d	4,5	48,4		nee	nee		53
0392_C	Oosterengweg 46a-50d	7,5	48,2		nee	nee		53
0394_A	Oosterengweg 46a-50d	1,5	44,1		nee	nee		49
0394_B	Oosterengweg 46a-50d	4,5	44,7		nee	nee		50

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0394_C	Oosterengweg 46a-50d	7,5	44,6		nee	nee		50
0395_A	Oosterengweg 46a-50d	1,5	48,1		nee	nee		53
0395_B	Oosterengweg 46a-50d	4,5	48,3		nee	nee		53
0395_C	Oosterengweg 46a-50d	7,5	48,1		nee	nee		53
0396_A	Oosterengweg 46a-50d	1,5	45,8		nee	nee		51
0396_B	Oosterengweg 46a-50d	4,5	46,1		nee	nee		51
0396_C	Oosterengweg 46a-50d	7,5	45,9		nee	nee		51
0397_A	Oosterengweg 46a-50d	1,5	46,1		nee	nee		51
0397_B	Oosterengweg 46a-50d	4,5	46,4		nee	nee		51
0397_C	Oosterengweg 46a-50d	7,5	46,2		nee	nee		51
0398_A	Oosterengweg 46a-50d	1,5	45,8		nee	nee		51
0398_B	Oosterengweg 46a-50d	4,5	46,2		nee	nee		51
0398_C	Oosterengweg 46a-50d	7,5	46,0		nee	nee		51
0399_A	Oosterengweg 46a-50d	1,5	43,5		nee	nee		48
0399_B	Oosterengweg 46a-50d	4,5	44,0		nee	nee		49
0399_C	Oosterengweg 46a-50d	7,5	44,0		nee	nee		49
0425_B	Oosterengweg 52	4,5	43,6		nee	nee		49
0425_C	Oosterengweg 52	7,5	43,7		nee	nee		49
0521_A	Oosterengweg 65	1,5	45,3		nee	nee		50
0521_B	Oosterengweg 65	4,5	45,7		nee	nee		51
0521_C	Oosterengweg 65	7,5	45,7		nee	nee		51
0522_A	Oosterengweg 65	1,5	48,4		nee	nee		53
0522_B	Oosterengweg 65	4,5	48,5		nee	nee		54
0522_C	Oosterengweg 65	7,5	48,1		nee	nee		53
0523_A	Oosterengweg 65	1,5	47,3		nee	nee		52
0523_B	Oosterengweg 65	4,5	47,4		nee	nee		52
0523_C	Oosterengweg 65	7,5	47,1		nee	nee		52
0524_A	Oosterengweg 65	1,5	47,8		nee	nee		53
0524_B	Oosterengweg 65	4,5	47,8		nee	nee		53
0524_C	Oosterengweg 65	7,5	47,3		nee	nee		52
0525_B	Oosterengweg 65	4,5	43,5		nee	nee		48
0525_C	Oosterengweg 65	7,5	43,5		nee	nee		48
0526_A	Oosterengweg 65	1,5	49,0	0,5	ja	nee	49	54
0526_B	Oosterengweg 65	4,5	48,9	0,4	ja	nee	49	54
0526_C	Oosterengweg 65	7,5	48,5		nee	nee		54
0528_A	Oosterengweg 67	1,5	45,9		nee	nee		51
0528_B	Oosterengweg 67	4,5	46,3		nee	nee		51
0528_C	Oosterengweg 67	7,5	46,3		nee	nee		51
0529_A	Oosterengweg 67	1,5	46,2		nee	nee		51
0529_B	Oosterengweg 67	4,5	46,6		nee	nee		52

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0529_C	Oosterengweg 67	7,5	46,5		nee	nee		51
0576_C	Oude Amersfoortsteweg 259	7,5	43,1		nee	nee		48
0703_B	St. Vitusstraat 94	4,5	43,4		nee	nee		48
0706_A	St. Vitusstraat 96	1,5	47,1		nee	nee		52
0706_B	St. Vitusstraat 96	4,5	47,5		nee	nee		52
0707_A	St. Vitusstraat 96	1,5	44,1		nee	nee		49
0707_B	St. Vitusstraat 96	4,5	44,9		nee	nee		50
0708_A	St. Vitusstraat 96	1,5	45,9		nee	nee		51
0708_B	St. Vitusstraat 96	4,5	46,2		nee	nee		51
0709_A	St. Vitusstraat 96	1,5	47,8		nee	nee		53
0709_B	St. Vitusstraat 96	4,5	48,1		nee	nee		53
0710_A	St. Vitusstraat 96	1,5	43,3		nee	nee		48
0710_B	St. Vitusstraat 96	4,5	44,3		nee	nee		49
0711_A	St. Vitusstraat 96	1,5	43,8		nee	nee		49
0711_B	St. Vitusstraat 96	4,5	44,5		nee	nee		50
0717_C	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	43,7		nee	nee		47
0719_A	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	4,5	46,9		nee	nee		51
0719_B	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	47,1		nee	nee		51
0721_C	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	43,7		nee	nee		47
0727_A	Van Linschotenlaan 2-12	1,5	48,2		nee	nee		53
0727_B	Van Linschotenlaan 2-12	4,5	48,3		nee	nee		53
0727_C	Van Linschotenlaan 2-12	7,5	48,1		nee	nee		53
0727_D	Van Linschotenlaan 2-12	10,5	47,9		nee	nee		52
0729_A	Van Linschotenlaan 2-12	1,5	45,8		nee	nee		50
0729_B	Van Linschotenlaan 2-12	4,5	46,2		nee	nee		51
0729_C	Van Linschotenlaan 2-12	7,5	46,2		nee	nee		51
0792_A	Wandelpad 20	1,5	43,3		nee	nee		48
0792_B	Wandelpad 20	4,5	44,5		nee	nee		50
0799_A	Wandelpad 22	1,5	43,2		nee	nee		48
0799_B	Wandelpad 22	4,5	44,4		nee	nee		49
0809_A	Wandelpad 24	1,5	43,2		nee	nee		48
0809_B	Wandelpad 24	4,5	44,4		nee	nee		49
0814_A	Wandelpad 34	4,5	48,2		nee	nee		53
0817_A	Wandelpad 34	1,5	44,8		nee	nee		50
0817_B	Wandelpad 34	4,5	45,4		nee	nee		50
0818_A	Wandelpad 34	1,5	48,3		nee	nee		53
0819_B	Wandelpad 34	4,5	43,5		nee	nee		48
0827_A	Wandelpad 36	1,5	47,9		nee	nee		53
0827_B	Wandelpad 36	4,5	48,2		nee	nee		53
0832_A	Wandelpad 38	1,5	47,4		nee	nee		52

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0832_B	Wandelpad 38	4,5	47,9		nee	nee		53
0838_A	Wandelpad 40	1,5	46,9		nee	nee		52
0838_B	Wandelpad 40	4,5	47,4		nee	nee		52
0851_A	Wandelpad 42a-d	1,5	47,8		nee	nee		53
0851_B	Wandelpad 42a-d	4,5	48,0		nee	nee		53
0851_C	Wandelpad 42a-d	7,5	47,8		nee	nee		53
0852_A	Wandelpad 42a-d	1,5	46,9		nee	nee		52
0852_B	Wandelpad 42a-d	4,5	47,2		nee	nee		52
0852_C	Wandelpad 42a-d	7,5	46,9		nee	nee		52
0853_A	Wandelpad 42a-d	1,5	44,9		nee	nee		50
0853_B	Wandelpad 42a-d	4,5	45,4		nee	nee		50
0853_C	Wandelpad 42a-d	7,5	45,3		nee	nee		50
0855_A	Wandelpad 42a-d	1,5	44,1		nee	nee		49
0855_B	Wandelpad 42a-d	4,5	44,6		nee	nee		50
0855_C	Wandelpad 42a-d	7,5	44,5		nee	nee		49
0866_A	Wandelpad 46	1,5	43,2		nee	nee		48
0866_B	Wandelpad 46	4,5	43,9		nee	nee		49
0866_C	Wandelpad 46	7,5	43,8		nee	nee		49
0867_A	Wandelpad 46	1,5	46,2		nee	nee		51
0867_B	Wandelpad 46	4,5	46,8		nee	nee		52
0867_C	Wandelpad 46	7,5	46,7		nee	nee		52
0868_A	Wandelpad 46	1,5	46,7		nee	nee		52
0868_B	Wandelpad 46	4,5	47,2		nee	nee		52
0868_C	Wandelpad 46	7,5	47,2		nee	nee		52
0869_A	Wandelpad 46	1,5	46,3		nee	nee		51
0869_B	Wandelpad 46	4,5	46,9		nee	nee		52
0869_C	Wandelpad 46	7,5	46,9		nee	nee		52
0871_A	Wandelpad 46 a-c	1,5	46,6		nee	nee		52
0871_B	Wandelpad 46 a-c	4,5	47,2		nee	nee		52
0871_C	Wandelpad 46 a-c	7,5	47,2		nee	nee		52
0872_A	Wandelpad 46 a-c	1,5	46,4		nee	nee		51
0872_B	Wandelpad 46 a-c	4,5	47,0		nee	nee		52
0872_C	Wandelpad 46 a-c	7,5	46,9		nee	nee		52
0877_A	Wandelpad 56	1,5	44,6		nee	nee		50
0877_B	Wandelpad 56	4,5	44,8		nee	nee		50
0877_C	Wandelpad 56	7,5	44,7		nee	nee		50
0878_A	Wandelpad 56	1,5	47,4		nee	nee		52
0878_B	Wandelpad 56	4,5	47,8		nee	nee		53
0878_C	Wandelpad 56	7,5	47,7		nee	nee		53
0884_A	Wandelpad 58	1,5	47,5		nee	nee		52

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0884_B	Wandelpad 58	4,5	47,9		nee	nee		53
0884_C	Wandelpad 58	7,5	47,8		nee	nee		53
0885_A	Wandelpad 58	1,5	47,6		nee	nee		53
0885_B	Wandelpad 58	4,5	48,0		nee	nee		53
0885_C	Wandelpad 58	7,5	47,9		nee	nee		53
0886_A	Wandelpad 58	1,5	44,4		nee	nee		49
0886_B	Wandelpad 58	4,5	44,6		nee	nee		50
0886_C	Wandelpad 58	7,5	44,4		nee	nee		49
0890_A	Wandelpad 60	1,5	47,0		nee	nee		52
0890_B	Wandelpad 60	4,5	47,4		nee	nee		52
0890_C	Wandelpad 60	7,5	47,3		nee	nee		52
0891_A	Wandelpad 60	1,5	47,5		nee	nee		52
0891_B	Wandelpad 60	4,5	47,8		nee	nee		53
0891_C	Wandelpad 60	7,5	47,7		nee	nee		53
0892_A	Wandelpad 62	1,5	47,2		nee	nee		52
0892_B	Wandelpad 62	4,5	47,7		nee	nee		53
0892_C	Wandelpad 62	7,5	47,7		nee	nee		53
0897_A	Wandelpad 62	1,5	47,2		nee	nee		52
0897_B	Wandelpad 62	4,5	47,7		nee	nee		53
0897_C	Wandelpad 62	7,5	47,6		nee	nee		53
0899_A	Wandelpad 64 a-b	1,5	46,9		nee	nee		52
0899_B	Wandelpad 64 a-b	4,5	47,5		nee	nee		52
0899_C	Wandelpad 64 a-b	7,5	47,4		nee	nee		52
0901_A	Wandelpad 64 a-b	1,5	43,9		nee	nee		49
0901_B	Wandelpad 64 a-b	4,5	44,9		nee	nee		50
0901_C	Wandelpad 64 a-b	7,5	45,0		nee	nee		50
0906_A	Wandelpad 66	1,5	44,5		nee	nee		50
0906_B	Wandelpad 66	4,5	45,3		nee	nee		50
0906_C	Wandelpad 66	7,5	45,3		nee	nee		50
0907_A	Wandelpad 66	1,5	43,4		nee	nee		48
0907_B	Wandelpad 66	4,5	44,2		nee	nee		49
0907_C	Wandelpad 66	7,5	44,2		nee	nee		49
0909_A	Wandelpad 68	1,5	44,4		nee	nee		49
0909_B	Wandelpad 68	4,5	45,4		nee	nee		50
0909_C	Wandelpad 68	7,5	45,4		nee	nee		50
0910_A	Wandelpad 68	1,5	43,9		nee	nee		49
0910_B	Wandelpad 68	4,5	45,0		nee	nee		50
0910_C	Wandelpad 68	7,5	45,0		nee	nee		50
0911_A	Wandelpad 70	1,5	43,5		nee	nee		48
0911_B	Wandelpad 70	4,5	44,7		nee	nee		50

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0911_C	Wandelpad 70	7,5	44,9		nee	nee		50
0913_A	Wandelpad 70	1,5	43,8		nee	nee		49
0913_B	Wandelpad 70	4,5	45,0		nee	nee		50
0913_C	Wandelpad 70	7,5	45,1		nee	nee		50
0917_B	Wandelpad 72	4,5	43,5		nee	nee		48
0917_C	Wandelpad 72	7,5	43,7		nee	nee		49
0918_A	Wandelpad 72	1,5	43,1		nee	nee		48
0918_B	Wandelpad 72	4,5	44,4		nee	nee		49
0918_C	Wandelpad 72	7,5	44,6		nee	nee		50
0920_B	Wandelpad 74	4,5	43,8		nee	nee		49
0920_C	Wandelpad 74	7,5	44,1		nee	nee		49
0921_B	Wandelpad 74	4,5	43,2		nee	nee		48
0921_C	Wandelpad 74	7,5	43,4		nee	nee		48

Resultaten deelproject 5, 6 en 7 - Toets aanleg HOV 30 kmh (niet Wgh)

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Boven voorkeursgrenswaarde in dB	Boven voorkeursgrenswaarde	Boven maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0025_A	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	1,5	49,5	1,0	ja	nee	54
0025_B	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	4,5	49,6	1,1	ja	nee	55
0025_C	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	7,5	49,2	0,7	ja	nee	54
0025_D	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	10,5	48,7	0,2	ja	nee	54
0025_E	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	13,5	48,1		nee	nee	53
0025_F	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	16,5	47,5		nee	nee	52
0026_A	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	1,5	45,5		nee	nee	50
0026_B	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	4,5	45,9		nee	nee	51
0026_C	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	7,5	45,6		nee	nee	51
0026_D	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	10,5	45,2		nee	nee	50
0026_E	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	13,5	44,7		nee	nee	50
0026_F	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	16,5	44,2		nee	nee	49
0027_A	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	19,5	46,8		nee	nee	52
0027_B	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	22,5	46,3		nee	nee	51
0027_C	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	25,5	45,8		nee	nee	51
0027_D	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	28,5	45,3		nee	nee	50
0027_E	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	31,5	44,8		nee	nee	50
0027_F	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	34,5	44,3		nee	nee	49
0028_A	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	19,5	47,0		nee	nee	52
0028_B	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	22,5	46,5		nee	nee	52
0028_C	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	25,5	46,0		nee	nee	51
0028_D	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	28,5	45,5		nee	nee	50
0028_E	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	31,5	45,1		nee	nee	50
0028_F	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	34,5	44,6		nee	nee	50
0029_A	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	19,5	43,7		nee	nee	49
0029_B	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	22,5	43,3		nee	nee	48
0030_A	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	19,5	43,3		nee	nee	48
0031_A	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	1,5	45,5		nee	nee	50
0031_B	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	4,5	45,7		nee	nee	51
0031_C	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	7,5	45,4		nee	nee	50
0031_D	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	10,5	45,0		nee	nee	50
0031_E	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	13,5	44,4		nee	nee	49
0031_F	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	16,5	43,9		nee	nee	49
0037_A	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	1,5	49,2	0,7	ja	nee	54
0037_B	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	4,5	49,3	0,8	ja	nee	54
0037_C	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	7,5	49,0	0,5	ja	nee	54
0037_D	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	10,5	48,5		nee	nee	54
0037_E	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	13,5	47,9		nee	nee	53
0037_F	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	16,5	47,4		nee	nee	52
0041_C	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	7,5	43,1		nee	nee	48
0056_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	19,5	46,4		nee	nee	51
0056_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	22,5	45,9		nee	nee	51
0056_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	25,5	45,4		nee	nee	50
0056_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	28,5	44,9		nee	nee	50
0056_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	31,5	44,5		nee	nee	50
0056_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	34,5	44,1		nee	nee	49

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Boven voorkeursgrenswaarde in dB	Boven voorkeursgrenswaarde	Boven maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0057_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	19,5	46,3		nee	nee	51
0057_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	22,5	45,8		nee	nee	51
0057_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	25,5	45,3		nee	nee	50
0057_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	28,5	44,9		nee	nee	50
0057_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	31,5	44,4		nee	nee	49
0057_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	34,5	44,0		nee	nee	49
0058_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	19,5	46,5		nee	nee	52
0058_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	22,5	46,0		nee	nee	51
0058_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	25,5	45,5		nee	nee	50
0058_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	28,5	45,1		nee	nee	50
0058_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	31,5	44,6		nee	nee	50
0058_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	34,5	44,2		nee	nee	49
0063_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	19,5	43,9		nee	nee	49
0063_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	22,5	43,4		nee	nee	48
0068_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	1,5	44,9		nee	nee	50
0068_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	4,5	45,1		nee	nee	50
0068_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	7,5	44,8		nee	nee	50
0068_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	10,5	44,2		nee	nee	49
0068_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	13,5	43,7		nee	nee	49
0068_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	16,5	43,1		nee	nee	48
0069_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	1,5	48,8	0,3	ja	nee	54
0069_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	4,5	49,0	0,5	ja	nee	54
0069_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	7,5	48,7	0,2	ja	nee	54
0069_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	10,5	48,2		nee	nee	53
0069_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	13,5	47,6		nee	nee	53
0069_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	16,5	47,1		nee	nee	52
0070_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	1,5	45,6		nee	nee	51
0070_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	4,5	45,9		nee	nee	51
0070_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	7,5	45,7		nee	nee	51
0070_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	10,5	45,3		nee	nee	50
0070_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	13,5	44,8		nee	nee	50
0070_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	16,5	44,3		nee	nee	49
0071_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	1,5	48,7	0,2	ja	nee	54
0071_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	4,5	49,0	0,5	ja	nee	54
0071_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	7,5	48,6	0,1	ja	nee	54
0071_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	10,5	48,1		nee	nee	53
0071_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	13,5	47,5		nee	nee	52
0071_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	16,5	47,0		nee	nee	52
0072_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	1,5	48,7	0,2	ja	nee	54
0072_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	4,5	49,0	0,5	ja	nee	54
0072_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	7,5	48,6	0,1	ja	nee	54
0072_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	10,5	48,0		nee	nee	53
0072_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	13,5	47,5		nee	nee	52
0072_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	16,5	46,9		nee	nee	52
0746_A	Wandelpad 10	1,5	44,5		nee	nee	50
0746_B	Wandelpad 10	4,5	45,2		nee	nee	50

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Boven voorkeursgrenswaarde in dB	Boven voorkeursgrenswaarde	Boven maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0759_A	Wandelpad 12	1,5	44,1		nee	nee	49
0759_B	Wandelpad 12	4,5	44,9		nee	nee	50
0764_A	Wandelpad 14	1,5	43,7		nee	nee	49
0764_B	Wandelpad 14	4,5	44,6		nee	nee	50
0766_A	Wandelpad 16	1,5	43,3		nee	nee	48
0766_B	Wandelpad 16	4,5	44,3		nee	nee	49
0779_B	Wandelpad 18	4,5	43,8		nee	nee	49
0931_A	Wandelpad 8	1,5	45,0		nee	nee	50
0931_B	Wandelpad 8	4,5	45,5		nee	nee	50
0932_A	Wandelpad 8	1,5	43,1		nee	nee	48
0932_B	Wandelpad 8	4,5	43,5		nee	nee	48

Resultaten deelproject 5, 6 en 7 - Toets aftakking Monnikenberg
HOV busbaan

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Boven voorkeursgrenswaarde in dB	Boven voorkeursgrenswaarde	Boven maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0104_A	BP Monnikenberg	2	46,1	0	nee	nee	51
0104_B	BP Monnikenberg	5	46,7	0	nee	nee	52
0104_C	BP Monnikenberg	8	46,8	0	nee	nee	52
0104_D	BP Monnikenberg	11	46,6	0	nee	nee	52
0104_E	BP Monnikenberg	14	46,4	0	nee	nee	51
0104_F	BP Monnikenberg	16	46,2	0	nee	nee	51
0116_B	BP Monnikenberg	5	46,5	0	nee	nee	52
0121_D	BP Monnikenberg	11	43,2	0	nee	nee	48
0122_A	BP Monnikenberg	2	44,8	0	nee	nee	50
0122_B	BP Monnikenberg	5	47,2	0	nee	nee	52
0122_C	BP Monnikenberg	8	47,6	0	nee	nee	52
0122_D	BP Monnikenberg	11	47,6	0	nee	nee	52
0122_E	BP Monnikenberg	14	47,4	0	nee	nee	52
0122_F	BP Monnikenberg	16	47,3	0	nee	nee	52
0123_A	BP Monnikenberg	2	43,4	0	nee	nee	48
0123_B	BP Monnikenberg	5	47,1	0	nee	nee	52
0123_C	BP Monnikenberg	8	47,4	0	nee	nee	52
0123_D	BP Monnikenberg	11	47,5	0	nee	nee	52
0123_E	BP Monnikenberg	14	47,4	0	nee	nee	52
0123_F	BP Monnikenberg	16	47,2	0	nee	nee	52
0124_B	BP Monnikenberg	5	43,3	0	nee	nee	48
0124_C	BP Monnikenberg	8	44,1	0	nee	nee	49
0124_D	BP Monnikenberg	11	44,2	0	nee	nee	49
0124_E	BP Monnikenberg	14	44,2	0	nee	nee	49
0124_F	BP Monnikenberg	18	44	0	nee	nee	49
0125_B	BP Monnikenberg	5	43,7	0	nee	nee	49
0125_C	BP Monnikenberg	8	44,6	0	nee	nee	50
0125_D	BP Monnikenberg	11	44,7	0	nee	nee	50
0125_E	BP Monnikenberg	14	44,6	0	nee	nee	50
0125_F	BP Monnikenberg	18	44,4	0	nee	nee	49
0126_A	BP Monnikenberg	2	44,4	0	nee	nee	49
0126_B	BP Monnikenberg	5	45,9	0	nee	nee	51
0126_C	BP Monnikenberg	8	46,2	0	nee	nee	51
0126_D	BP Monnikenberg	11	46,1	0	nee	nee	51
0126_E	BP Monnikenberg	14	45,9	0	nee	nee	51
0126_F	BP Monnikenberg	18	45,4	0	nee	nee	50
0127_B	BP Monnikenberg	5	46,8	0	nee	nee	52
0127_C	BP Monnikenberg	8	47,3	0	nee	nee	52
0127_D	BP Monnikenberg	11	47,4	0	nee	nee	52
0127_E	BP Monnikenberg	14	47,2	0	nee	nee	52
0127_F	BP Monnikenberg	16	47,2	0	nee	nee	52
0128_C	BP Monnikenberg	8	43,5	0	nee	nee	48
0128_D	BP Monnikenberg	11	43,6	0	nee	nee	49
0128_E	BP Monnikenberg	14	43,6	0	nee	nee	49
0128_F	BP Monnikenberg	18	43,4	0	nee	nee	48
0134_B	BP Monnikenberg	5	45,6	0	nee	nee	51
0136_A	BP Monnikenberg	2	43,7	0	nee	nee	49

Resultaten deelproject 5, 6 en 7 - Toets aftakking Monnikenberg
HOV busbaan

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Boven voorkeursgrenswaarde in dB	Boven voorkeursgrenswaarde	Boven maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0136_B	BP Monnikenberg	5	45,3	0	nee	nee	50
0136_C	BP Monnikenberg	8	45,7	0	nee	nee	51
0136_D	BP Monnikenberg	11	45,7	0	nee	nee	51
0136_E	BP Monnikenberg	14	45,6	0	nee	nee	51
0136_F	BP Monnikenberg	18	45,3	0	nee	nee	50
0137_B	BP Monnikenberg	5	46,3	0	nee	nee	51
0137_C	BP Monnikenberg	8	46,9	0	nee	nee	52
0137_D	BP Monnikenberg	11	47	0	nee	nee	52
0137_E	BP Monnikenberg	14	46,9	0	nee	nee	52
0137_F	BP Monnikenberg	16	46,8	0	nee	nee	52
0138_A	BP Monnikenberg	2	45,9	0	nee	nee	51
0138_B	BP Monnikenberg	5	47,3	0	nee	nee	52
0138_C	BP Monnikenberg	8	47,6	0	nee	nee	53
0138_D	BP Monnikenberg	11	47,5	0	nee	nee	52
0138_E	BP Monnikenberg	14	47,2	0	nee	nee	52
0138_F	BP Monnikenberg	18	46,8	0	nee	nee	52
0139_B	BP Monnikenberg	5	43,1	0	nee	nee	48
0140_A	Van Linschotenlaan 381-485	2	45,6	0	nee	nee	51
0140_B	Van Linschotenlaan 381-485	5	45,4	0	nee	nee	50
0140_C	Van Linschotenlaan 381-485	8	45	0	nee	nee	50
0140_D	Van Linschotenlaan 381-485	11	44,5	0	nee	nee	50
0140_E	Van Linschotenlaan 381-485	14	43,9	0	nee	nee	49
0141_A	Van Linschotenlaan 381-485	2	45,4	0	nee	nee	50
0141_B	Van Linschotenlaan 381-485	5	45,7	0	nee	nee	51
0141_C	Van Linschotenlaan 381-485	8	45,6	0	nee	nee	50
0141_D	Van Linschotenlaan 381-485	11	45,3	0	nee	nee	50
0141_E	Van Linschotenlaan 381-485	14	44,9	0	nee	nee	50
0141_F	Van Linschotenlaan 381-485	18	44,4	0	nee	nee	49
0142_A	Van Linschotenlaan 381-485	2	46	0	nee	nee	51
0142_B	Van Linschotenlaan 381-485	5	45,9	0	nee	nee	51
0142_C	Van Linschotenlaan 381-485	8	45,7	0	nee	nee	51
0142_D	Van Linschotenlaan 381-485	11	45,3	0	nee	nee	50
0142_E	Van Linschotenlaan 381-485	14	44,8	0	nee	nee	50
0142_F	Van Linschotenlaan 381-485	18	44,1	0	nee	nee	49
0717_A	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	1,5	45,4	0	nee	nee	50
0717_B	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	4,5	46,7	0	nee	nee	52
0717_C	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	46,8	0	nee	nee	52
0718_A	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	1,5	45,3	0	nee	nee	50
0718_B	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	4,5	46,6	0	nee	nee	52
0718_C	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	46,7	0	nee	nee	52
0719_A	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	4,5	46,8	0	nee	nee	52
0719_B	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	46,8	0	nee	nee	52
0720_B	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	4,5	43,4	0	nee	nee	48
0720_C	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	43,7	0	nee	nee	49
0721_A	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	1,5	45,4	0	nee	nee	50
0721_B	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	4,5	46,7	0	nee	nee	52
0721_C	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	46,8	0	nee	nee	52

Resultaten deelproject 5, 6 en 7 - Toets aftakking Monnikenberg
HOV busbaan

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Boven voorkeursgrenswaarde in dB	Boven voorkeursgrenswaarde	Boven maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0725_A	Van Linschotenlaan 163-233	1,5	44,9	0	nee	nee	50
0725_B	Van Linschotenlaan 163-233	4,5	45,8	0	nee	nee	51
0725_C	Van Linschotenlaan 163-233	7,5	45,9	0	nee	nee	51
0725_D	Van Linschotenlaan 163-233	10,5	45,7	0	nee	nee	51
0725_E	Van Linschotenlaan 163-233	13,5	45,4	0	nee	nee	50
0725_F	Van Linschotenlaan 163-233	16,5	45,1	0	nee	nee	50
0730_A	Van Linschotenlaan 235-305	1,5	45	0	nee	nee	50
0730_B	Van Linschotenlaan 235-305	4,5	45,9	0	nee	nee	51
0730_C	Van Linschotenlaan 235-305	7,5	45,9	0	nee	nee	51
0730_D	Van Linschotenlaan 235-305	10,5	45,7	0	nee	nee	51
0730_E	Van Linschotenlaan 235-305	13,5	45,4	0	nee	nee	50
0730_F	Van Linschotenlaan 235-305	16,5	45,1	0	nee	nee	50
0731_A	Van Linschotenlaan 25-45	1,5	47,4	0	nee	nee	52
0731_B	Van Linschotenlaan 25-45	4,5	48,3	0	nee	nee	53
0731_C	Van Linschotenlaan 25-45	7,5	48,4	0	nee	nee	53
0732_A	Van Linschotenlaan 3-23	1,5	44,5	0	nee	nee	50
0732_B	Van Linschotenlaan 3-23	4,5	46,1	0	nee	nee	51
0732_C	Van Linschotenlaan 3-23	7,5	46,4	0	nee	nee	51
0733_A	Van Linschotenlaan 307-377	1,5	44,8	0	nee	nee	50
0733_B	Van Linschotenlaan 307-377	4,5	45,7	0	nee	nee	51
0733_C	Van Linschotenlaan 307-377	7,5	45,7	0	nee	nee	51
0733_D	Van Linschotenlaan 307-377	10,5	45,5	0	nee	nee	50
0733_E	Van Linschotenlaan 307-377	13,5	45,2	0	nee	nee	50
0733_F	Van Linschotenlaan 307-377	16,5	44,9	0	nee	nee	50
0734_A	Van Linschotenlaan 47-67	1,5	47,6	0	nee	nee	53
0734_B	Van Linschotenlaan 47-67	4,5	48,4	0	nee	nee	53
0734_C	Van Linschotenlaan 47-67	7,5	48,4	0	nee	nee	53
0736_A	Van Linschotenlaan 69-89	1,5	47,6	0	nee	nee	53
0736_B	Van Linschotenlaan 69-89	4,5	48,3	0	nee	nee	53
0736_C	Van Linschotenlaan 69-89	7,5	48,2	0	nee	nee	53
0737_A	Van Linschotenlaan 91-161	1,5	43,4	0	nee	nee	48
0737_B	Van Linschotenlaan 91-161	4,5	44,9	0	nee	nee	50
0737_C	Van Linschotenlaan 91-161	7,5	45,1	0	nee	nee	50
0737_D	Van Linschotenlaan 91-161	10,5	45,1	0	nee	nee	50
0737_E	Van Linschotenlaan 91-161	13,5	45	0	nee	nee	50
0737_F	Van Linschotenlaan 91-161	16,5	44,9	0	nee	nee	50

Resultaten deelproject 5, 6 en 7 - Toets aftakking Monnikenberg
HOV busbaan

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Boven voorkeursgrenswaarde in dB	Boven voorkeursgrenswaarde	Boven maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0104_A	BP Monnikenberg	2	46,1	0	nee	nee	51
0104_B	BP Monnikenberg	5	46,7	0	nee	nee	52
0104_C	BP Monnikenberg	8	46,8	0	nee	nee	52
0104_D	BP Monnikenberg	11	46,6	0	nee	nee	52
0104_E	BP Monnikenberg	14	46,4	0	nee	nee	51
0104_F	BP Monnikenberg	16	46,2	0	nee	nee	51
0116_B	BP Monnikenberg	5	46,5	0	nee	nee	52
0121_D	BP Monnikenberg	11	43,2	0	nee	nee	48
0122_A	BP Monnikenberg	2	44,8	0	nee	nee	50
0122_B	BP Monnikenberg	5	47,2	0	nee	nee	52
0122_C	BP Monnikenberg	8	47,6	0	nee	nee	52
0122_D	BP Monnikenberg	11	47,6	0	nee	nee	52
0122_E	BP Monnikenberg	14	47,4	0	nee	nee	52
0122_F	BP Monnikenberg	16	47,3	0	nee	nee	52
0123_A	BP Monnikenberg	2	43,4	0	nee	nee	48
0123_B	BP Monnikenberg	5	47,1	0	nee	nee	52
0123_C	BP Monnikenberg	8	47,4	0	nee	nee	52
0123_D	BP Monnikenberg	11	47,5	0	nee	nee	52
0123_E	BP Monnikenberg	14	47,4	0	nee	nee	52
0123_F	BP Monnikenberg	16	47,2	0	nee	nee	52
0124_B	BP Monnikenberg	5	43,3	0	nee	nee	48
0124_C	BP Monnikenberg	8	44,1	0	nee	nee	49
0124_D	BP Monnikenberg	11	44,2	0	nee	nee	49
0124_E	BP Monnikenberg	14	44,2	0	nee	nee	49
0124_F	BP Monnikenberg	18	44	0	nee	nee	49
0125_B	BP Monnikenberg	5	43,7	0	nee	nee	49
0125_C	BP Monnikenberg	8	44,6	0	nee	nee	50
0125_D	BP Monnikenberg	11	44,7	0	nee	nee	50
0125_E	BP Monnikenberg	14	44,6	0	nee	nee	50
0125_F	BP Monnikenberg	18	44,4	0	nee	nee	49
0126_A	BP Monnikenberg	2	44,4	0	nee	nee	49
0126_B	BP Monnikenberg	5	45,9	0	nee	nee	51
0126_C	BP Monnikenberg	8	46,2	0	nee	nee	51
0126_D	BP Monnikenberg	11	46,1	0	nee	nee	51
0126_E	BP Monnikenberg	14	45,9	0	nee	nee	51
0126_F	BP Monnikenberg	18	45,4	0	nee	nee	50
0127_B	BP Monnikenberg	5	46,8	0	nee	nee	52
0127_C	BP Monnikenberg	8	47,3	0	nee	nee	52
0127_D	BP Monnikenberg	11	47,4	0	nee	nee	52
0127_E	BP Monnikenberg	14	47,2	0	nee	nee	52
0127_F	BP Monnikenberg	16	47,2	0	nee	nee	52
0128_C	BP Monnikenberg	8	43,5	0	nee	nee	48
0128_D	BP Monnikenberg	11	43,6	0	nee	nee	49
0128_E	BP Monnikenberg	14	43,6	0	nee	nee	49
0128_F	BP Monnikenberg	18	43,4	0	nee	nee	48
0134_B	BP Monnikenberg	5	45,6	0	nee	nee	51
0136_A	BP Monnikenberg	2	43,7	0	nee	nee	49

Resultaten deelproject 5, 6 en 7 - Toets aftakking Monnikenberg
HOV busbaan

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Boven voorkeursgrenswaarde in dB	Boven voorkeursgrenswaarde	Boven maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0136_B	BP Monnikenberg	5	45,3	0	nee	nee	50
0136_C	BP Monnikenberg	8	45,7	0	nee	nee	51
0136_D	BP Monnikenberg	11	45,7	0	nee	nee	51
0136_E	BP Monnikenberg	14	45,6	0	nee	nee	51
0136_F	BP Monnikenberg	18	45,3	0	nee	nee	50
0137_B	BP Monnikenberg	5	46,3	0	nee	nee	51
0137_C	BP Monnikenberg	8	46,9	0	nee	nee	52
0137_D	BP Monnikenberg	11	47	0	nee	nee	52
0137_E	BP Monnikenberg	14	46,9	0	nee	nee	52
0137_F	BP Monnikenberg	16	46,8	0	nee	nee	52
0138_A	BP Monnikenberg	2	45,9	0	nee	nee	51
0138_B	BP Monnikenberg	5	47,3	0	nee	nee	52
0138_C	BP Monnikenberg	8	47,6	0	nee	nee	53
0138_D	BP Monnikenberg	11	47,5	0	nee	nee	52
0138_E	BP Monnikenberg	14	47,2	0	nee	nee	52
0138_F	BP Monnikenberg	18	46,8	0	nee	nee	52
0139_B	BP Monnikenberg	5	43,1	0	nee	nee	48
0140_A	Van Linschotenlaan 381-485	2	45,6	0	nee	nee	51
0140_B	Van Linschotenlaan 381-485	5	45,4	0	nee	nee	50
0140_C	Van Linschotenlaan 381-485	8	45	0	nee	nee	50
0140_D	Van Linschotenlaan 381-485	11	44,5	0	nee	nee	50
0140_E	Van Linschotenlaan 381-485	14	43,9	0	nee	nee	49
0141_A	Van Linschotenlaan 381-485	2	45,4	0	nee	nee	50
0141_B	Van Linschotenlaan 381-485	5	45,7	0	nee	nee	51
0141_C	Van Linschotenlaan 381-485	8	45,6	0	nee	nee	50
0141_D	Van Linschotenlaan 381-485	11	45,3	0	nee	nee	50
0141_E	Van Linschotenlaan 381-485	14	44,9	0	nee	nee	50
0141_F	Van Linschotenlaan 381-485	18	44,4	0	nee	nee	49
0142_A	Van Linschotenlaan 381-485	2	46	0	nee	nee	51
0142_B	Van Linschotenlaan 381-485	5	45,9	0	nee	nee	51
0142_C	Van Linschotenlaan 381-485	8	45,7	0	nee	nee	51
0142_D	Van Linschotenlaan 381-485	11	45,3	0	nee	nee	50
0142_E	Van Linschotenlaan 381-485	14	44,8	0	nee	nee	50
0142_F	Van Linschotenlaan 381-485	18	44,1	0	nee	nee	49
0717_A	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	1,5	45,4	0	nee	nee	50
0717_B	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	4,5	46,7	0	nee	nee	52
0717_C	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	46,8	0	nee	nee	52
0718_A	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	1,5	45,3	0	nee	nee	50
0718_B	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	4,5	46,6	0	nee	nee	52
0718_C	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	46,7	0	nee	nee	52
0719_A	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	4,5	46,8	0	nee	nee	52
0719_B	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	46,8	0	nee	nee	52
0720_B	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	4,5	43,4	0	nee	nee	48
0720_C	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	43,7	0	nee	nee	49
0721_A	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	1,5	45,4	0	nee	nee	50
0721_B	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	4,5	46,7	0	nee	nee	52
0721_C	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	46,8	0	nee	nee	52

Resultaten deelproject 5, 6 en 7 - Toets aftakking Monnikenberg
HOV busbaan

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Boven voorkeursgrenswaarde in dB	Boven voorkeursgrenswaarde	Boven maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
0725_A	Van Linschotenlaan 163-233	1,5	44,9	0	nee	nee	50
0725_B	Van Linschotenlaan 163-233	4,5	45,8	0	nee	nee	51
0725_C	Van Linschotenlaan 163-233	7,5	45,9	0	nee	nee	51
0725_D	Van Linschotenlaan 163-233	10,5	45,7	0	nee	nee	51
0725_E	Van Linschotenlaan 163-233	13,5	45,4	0	nee	nee	50
0725_F	Van Linschotenlaan 163-233	16,5	45,1	0	nee	nee	50
0730_A	Van Linschotenlaan 235-305	1,5	45	0	nee	nee	50
0730_B	Van Linschotenlaan 235-305	4,5	45,9	0	nee	nee	51
0730_C	Van Linschotenlaan 235-305	7,5	45,9	0	nee	nee	51
0730_D	Van Linschotenlaan 235-305	10,5	45,7	0	nee	nee	51
0730_E	Van Linschotenlaan 235-305	13,5	45,4	0	nee	nee	50
0730_F	Van Linschotenlaan 235-305	16,5	45,1	0	nee	nee	50
0731_A	Van Linschotenlaan 25-45	1,5	47,4	0	nee	nee	52
0731_B	Van Linschotenlaan 25-45	4,5	48,3	0	nee	nee	53
0731_C	Van Linschotenlaan 25-45	7,5	48,4	0	nee	nee	53
0732_A	Van Linschotenlaan 3-23	1,5	44,5	0	nee	nee	50
0732_B	Van Linschotenlaan 3-23	4,5	46,1	0	nee	nee	51
0732_C	Van Linschotenlaan 3-23	7,5	46,4	0	nee	nee	51
0733_A	Van Linschotenlaan 307-377	1,5	44,8	0	nee	nee	50
0733_B	Van Linschotenlaan 307-377	4,5	45,7	0	nee	nee	51
0733_C	Van Linschotenlaan 307-377	7,5	45,7	0	nee	nee	51
0733_D	Van Linschotenlaan 307-377	10,5	45,5	0	nee	nee	50
0733_E	Van Linschotenlaan 307-377	13,5	45,2	0	nee	nee	50
0733_F	Van Linschotenlaan 307-377	16,5	44,9	0	nee	nee	50
0734_A	Van Linschotenlaan 47-67	1,5	47,6	0	nee	nee	53
0734_B	Van Linschotenlaan 47-67	4,5	48,4	0	nee	nee	53
0734_C	Van Linschotenlaan 47-67	7,5	48,4	0	nee	nee	53
0736_A	Van Linschotenlaan 69-89	1,5	47,6	0	nee	nee	53
0736_B	Van Linschotenlaan 69-89	4,5	48,3	0	nee	nee	53
0736_C	Van Linschotenlaan 69-89	7,5	48,2	0	nee	nee	53
0737_A	Van Linschotenlaan 91-161	1,5	43,4	0	nee	nee	48
0737_B	Van Linschotenlaan 91-161	4,5	44,9	0	nee	nee	50
0737_C	Van Linschotenlaan 91-161	7,5	45,1	0	nee	nee	50
0737_D	Van Linschotenlaan 91-161	10,5	45,1	0	nee	nee	50
0737_E	Van Linschotenlaan 91-161	13,5	45	0	nee	nee	50
0737_F	Van Linschotenlaan 91-161	16,5	44,9	0	nee	nee	50

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde	Lden 2027 na maatregelen incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde na maatregelen in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde na maatregelen	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 na bronmaatregelen excl 110g Wgh in dB
0001_A	Anthony Fokkerweg 106-110	3	52,4	3,9	ja	48,5		nee	nee		54
0001_B	Anthony Fokkerweg 106-110	6	53,6	5,1	ja	49,8	1,3	ja	nee	50	55
0001_C	Anthony Fokkerweg 106-110	9	53,7	5,2	ja	50,2	1,7	ja	nee	50	55
0002_A	Anthony Fokkerweg 118-122	3	52,1	3,6	ja	47,0		nee	nee		52
0002_B	Anthony Fokkerweg 118-122	6	53,2	4,7	ja	48,4		nee	nee		53
0002_C	Anthony Fokkerweg 118-122	9	53,4	4,9	ja	49,1	0,6	ja	nee	49	54
0003_A	Anthony Fokkerweg 130-134	3	51,9	3,4	ja	45,3		nee	nee		50
0003_B	Anthony Fokkerweg 130-134	6	53,0	4,5	ja	46,6		nee	nee		52
0003_C	Anthony Fokkerweg 130-134	9	53,2	4,7	ja	47,9		nee	nee		53
0004_A	Anthony Fokkerweg 142-146	3	51,7	3,2	ja	44,5		nee	nee		50
0004_B	Anthony Fokkerweg 142-146	6	52,9	4,4	ja	45,8		nee	nee		51
0004_C	Anthony Fokkerweg 142-146	9	53,1	4,6	ja	47,3		nee	nee		52
0005_A	Anthony Fokkerweg 154-158	3	51,7	3,2	ja	44,1		nee	nee		49
0005_B	Anthony Fokkerweg 154-158	6	52,8	4,3	ja	45,4		nee	nee		50
0005_C	Anthony Fokkerweg 154-158	9	53,1	4,6	ja	46,9		nee	nee		52
0006_A	Anthony Fokkerweg 166-170	3	51,7	3,2	ja	43,9		nee	nee		49
0006_B	Anthony Fokkerweg 166-170	6	52,8	4,3	ja	45,2		nee	nee		50
0006_C	Anthony Fokkerweg 166-170	9	53,0	4,5	ja	46,7		nee	nee		52
0007_A	Anthony Fokkerweg 178-182	3	51,6	3,1	ja	44,1		nee	nee		49
0007_B	Anthony Fokkerweg 178-182	6	52,7	4,2	ja	45,3		nee	nee		50
0007_C	Anthony Fokkerweg 178-182	9	52,9	4,4	ja	46,8		nee	nee		52
0008_A	Anthony Fokkerweg 190-194	3	51,5	3	ja	44,5		nee	nee		50
0008_B	Anthony Fokkerweg 190-194	6	52,5	4	ja	45,7		nee	nee		51
0008_C	Anthony Fokkerweg 190-194	9	52,7	4,2	ja	47,0		nee	nee		52
0009_A	Anthony Fokkerweg 202-206	3	51,2	2,7	ja	44,8		nee	nee		50
0009_B	Anthony Fokkerweg 202-206	6	52,3	3,8	ja	46,1		nee	nee		51
0009_C	Anthony Fokkerweg 202-206	9	52,6	4,1	ja	47,2		nee	nee		52
0010_A	Anthony Fokkerweg 214-218	3	50,8	2,3	ja	45,2		nee	nee		50
0010_B	Anthony Fokkerweg 214-218	6	51,8	3,3	ja	46,4		nee	nee		51
0010_C	Anthony Fokkerweg 214-218	9	52,1	3,6	ja	47,3		nee	nee		52
0011_C	Anthony Fokkerweg 228	7,5	47,8		nee	44,0		nee	nee		49
0012_C	Anthony Fokkerweg 234	7,5	47,1		nee	43,7		nee	nee		49
0013_C	Anthony Fokkerweg 240	7,5	46,6		nee	43,7		nee	nee		49
0014_C	Anthony Fokkerweg 246	7,5	46,3		nee	43,6		nee	nee		49
0015_C	Anthony Fokkerweg 252	7,5	46,1		nee	43,6		nee	nee		49
0016_C	Anthony Fokkerweg 254	7,5	45,7		nee	43,4		nee	nee		48
0017_C	Anthony Fokkerweg 260	7,5	45,5		nee	43,3		nee	nee		48
0018_C	Anthony Fokkerweg 266	7,5	45,4		nee	43,3		nee	nee		48
0019_C	Anthony Fokkerweg 272	7,5	45,6		nee	43,5		nee	nee		48
0020_C	Anthony Fokkerweg 278	7,5	45,9		nee	43,8		nee	nee		49
0021_B	Anthony Fokkerweg 284	4,5	46,2		nee	44,2		nee	nee		49
0021_C	Anthony Fokkerweg 284	7,5	46,9		nee	44,9		nee	nee		50
0022_A	Anthony Fokkerweg 82-86	3	54,5	6	ja	52,3	3,8	ja	nee	52	57
0022_B	Anthony Fokkerweg 82-86	6	55,1	6,6	ja	52,9	4,4	ja	nee	53	58
0022_C	Anthony Fokkerweg 82-86	9	55,1	6,6	ja	52,9	4,4	ja	nee	53	58
0023_A	Anthony Fokkerweg 94-98	3	53,3	4,8	ja	50,4	1,9	ja	nee	50	55
0023_B	Anthony Fokkerweg 94-98	6	54,3	5,8	ja	51,4	2,9	ja	nee	51	56
0023_C	Anthony Fokkerweg 94-98	9	54,3	5,8	ja	51,6	3,1	ja	nee	52	57
0073_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 06	1,5	48,4		nee	46,3		nee	nee		51
0073_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 06	4,5	49,7	1,2	ja	47,7		nee	nee		53
0073_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 06	7,5	50,3	1,8	ja	48,3		nee	nee		53
0073_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 06	10,5	50,5	2	ja	48,5		nee	nee		54
0073_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 06	13,5	50,5	2	ja	48,5		nee	nee		54
0074_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 06	7,5	45,6		nee	43,5		nee	nee		48
0074_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 06	10,5	46,4		nee	44,2		nee	nee		49
0074_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 06	13,5	46,6		nee	44,4		nee	nee		49
0076_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	1,5	60,9	12,4	ja	58,9	10,4	ja	nee	59	64
0076_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	4,5	60,9	12,4	ja	59,0	10,5	ja	nee	59	64
0076_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	7,5	60,5	12	ja	58,5	10,0	ja	nee	58	64
0076_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	10,5	60,0	11,5	ja	57,9	9,4	ja	nee	58	63
0076_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	13,5	59,4	10,9	ja	57,3	8,8	ja	nee	57	62
0077_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	1,5	59,7	11,2	ja	57,9	9,4	ja	nee	58	63
0077_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	4,5	59,9	11,4	ja	58,1	9,6	ja	nee	58	63
0077_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	7,5	59,5	11	ja	57,7	9,2	ja	nee	58	63
0077_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	10,5	59,1	10,6	ja	57,2	8,7	ja	nee	57	62
0077_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	13,5	58,6	10,1	ja	56,7	8,2	ja	nee	57	62
0078_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	1,5	61,6	13,1	ja	59,1	10,6	ja	nee	59	64
0078_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	4,5	61,6	13,1	ja	59,2	10,7	ja	nee	59	64
0078_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	7,5	61,0	12,5	ja	58,5	10,0	ja	nee	58	64
0078_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	10,5	60,4	11,9	ja	57,9	9,4	ja	nee	58	63
0078_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	13,5	59,7	11,2	ja	57,2	8,7	ja	nee	57	62
0079_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	1,5	61,6	13,1	ja	58,8	10,3	ja	nee	59	64
0079_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	4,5	61,6	13,1	ja	58,9	10,4	ja	nee	59	64
0079_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	7,5	61,1	12,6	ja	58,1	9,6	ja	nee	58	63
0079_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	10,5	60,4	11,9	ja	57,4	8,9	ja	nee	57	62
0079_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	13,5	59,8	11,3	ja	56,8	8,3	ja	nee	57	62
0080_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	1,5	61,6	13,1	ja	58,8	10,3	ja	nee	59	64

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde	Lden 2027 na maatregelen incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde na maatregelen in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde na maatregelen	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 na bronmaatregelen excl 110g Wgh in dB
0080_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	4,5	61,6	13,1	ja	58,9	10,4	ja	nee	59	64
0080_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	7,5	61,1	12,6	ja	58,0	9,5	ja	nee	58	63
0080_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	10,5	60,4	11,9	ja	57,4	8,9	ja	nee	57	62
0080_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	13,5	59,8	11,3	ja	56,7	8,2	ja	nee	57	62
0081_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	1,5	61,6	13,1	ja	58,8	10,3	ja	nee	59	64
0081_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	4,5	61,6	13,1	ja	58,9	10,4	ja	nee	59	64
0081_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	7,5	61,0	12,5	ja	58,0	9,5	ja	nee	58	63
0081_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	10,5	60,4	11,9	ja	57,3	8,8	ja	nee	57	62
0081_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	13,5	59,7	11,2	ja	56,7	8,2	ja	nee	57	62
0082_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	1,5	61,6	13,1	ja	58,8	10,3	ja	nee	59	64
0082_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	4,5	61,6	13,1	ja	58,9	10,4	ja	nee	59	64
0082_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	7,5	61,1	12,6	ja	58,0	9,5	ja	nee	58	63
0082_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	10,5	60,4	11,9	ja	57,4	8,9	ja	nee	57	62
0083_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	1,5	61,5	13	ja	58,6	10,1	ja	nee	59	64
0083_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	4,5	61,3	12,8	ja	58,5	10,0	ja	nee	58	64
0083_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	7,5	60,8	12,3	ja	58,0	9,5	ja	nee	58	63
0083_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	10,5	60,2	11,7	ja	57,3	8,8	ja	nee	57	62
0084_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 21	1,5	47,7		nee	45,3		nee	nee		50
0084_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 21	4,5	48,7	0,2	ja	46,5		nee	nee		52
0084_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 21	7,5	49,6	1,1	ja	47,3		nee	nee		52
0084_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 21	10,5	50,1	1,6	ja	47,8		nee	nee		53
0084_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 21	13,5	50,1	1,6	ja	47,9		nee	nee		53
0084_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 21	16,5	50,1	1,6	ja	47,8		nee	nee		53
0085_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 21	1,5	46,8		nee	44,1		nee	nee		49
0085_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 21	4,5	49,0	0,5	ja	46,6		nee	nee		52
0085_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 21	7,5	49,9	1,4	ja	47,5		nee	nee		52
0085_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 21	10,5	50,5	2	ja	48,1		nee	nee		53
0085_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 21	13,5	50,6	2,1	ja	48,3		nee	nee		53
0085_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 21	16,5	50,7	2,2	ja	48,3		nee	nee		53
0086_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	1,5	47,8		nee	44,7		nee	nee		50
0086_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	4,5	50,1	1,6	ja	47,4		nee	nee		52
0086_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	7,5	51,1	2,6	ja	48,5		nee	nee		54
0086_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	10,5	51,5	3	ja	48,9	0,4	ja	nee	49	54
0086_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	13,5	51,6	3,1	ja	49,1	0,6	ja	nee	49	54
0086_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	16,5	51,7	3,2	ja	49,1	0,6	ja	nee	49	54
0087_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	1,5	47,2		nee	44,4		nee	nee		49
0087_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	4,5	49,5	1	ja	47,0		nee	nee		52
0087_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	7,5	50,4	1,9	ja	47,9		nee	nee		53
0087_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	10,5	50,9	2,4	ja	48,4		nee	nee		53
0087_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	13,5	51,1	2,6	ja	48,6	0,1	ja	nee	49	54
0087_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	16,5	51,1	2,6	ja	48,6	0,1	ja	nee	49	54
0088_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	1,5	47,5		nee	44,5		nee	nee		50
0088_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	4,5	49,9	1,4	ja	47,2		nee	nee		52
0088_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	7,5	50,9	2,4	ja	48,2		nee	nee		53
0088_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	10,5	51,3	2,8	ja	48,7	0,2	ja	nee	49	54
0089_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	4,5	48,3		nee	45,6		nee	nee		51
0089_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	7,5	49,0	0,5	ja	46,4		nee	nee		51
0089_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	10,5	49,8	1,3	ja	47,1		nee	nee		52
0090_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 24	16,5	45,7		nee	43,3		nee	nee		48
0091_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 24	16,5	45,6		nee	43,3		nee	nee		48
0094_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 9 en 10	1,5	47,2		nee	44,9		nee	nee		50
0094_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 9 en 10	4,5	48,0		nee	45,8		nee	nee		51
0094_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 9 en 10	7,5	48,8	0,3	ja	46,7		nee	nee		52
0094_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 9 en 10	10,5	49,3	0,8	ja	47,2		nee	nee		52
0094_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 9 en 10	13,5	49,4	0,9	ja	47,3		nee	nee		52
0094_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 9 en 10	16,5	49,4	0,9	ja	47,2		nee	nee		52
0098_C	BP Monnikenberg	8	45,7		nee	43,7		nee	nee		49
0098_D	BP Monnikenberg	11	49,0	0,5	ja	46,8		nee	nee		52
0098_E	BP Monnikenberg	14	49,5	1	ja	47,3		nee	nee		52
0098_F	BP Monnikenberg	16	49,6	1,1	ja	47,4		nee	nee		52
0099_C	BP Monnikenberg	8	45,6		nee	43,6		nee	nee		49
0099_D	BP Monnikenberg	11	48,4		nee	46,3		nee	nee		51
0099_E	BP Monnikenberg	14	48,9	0,4	ja	46,8		nee	nee		52
0099_F	BP Monnikenberg	16	49,0	0,5	ja	46,9		nee	nee		52
0100_C	BP Monnikenberg	8	45,4		nee	43,3		nee	nee		48
0100_D	BP Monnikenberg	11	49,2	0,7	ja	47,0		nee	nee		52
0100_E	BP Monnikenberg	14	50,0	1,5	ja	47,8		nee	nee		53
0100_F	BP Monnikenberg	16	50,1	1,6	ja	48,0		nee	nee		53
0101_C	BP Monnikenberg	8	45,9		nee	43,9		nee	nee		49
0101_D	BP Monnikenberg	11	49,5	1	ja	47,2		nee	nee		52
0101_E	BP Monnikenberg	14	50,5	2	ja	48,3		nee	nee		53
0101_F	BP Monnikenberg	16	50,6	2,1	ja	48,4		nee	nee		53
0102_C	BP Monnikenberg	8	45,4		nee	43,3		nee	nee		48
0102_D	BP Monnikenberg	11	49,2	0,7	ja	46,9		nee	nee		52
0102_E	BP Monnikenberg	14	50,2	1,7	ja	48,1		nee	nee		53
0102_F	BP Monnikenberg	16	50,4	1,9	ja	48,2		nee	nee		53
0103_D	BP Monnikenberg	11	46,1		nee	43,8		nee	nee		49

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde	Lden 2027 na maatregelen incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde na maatregelen in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde na maatregelen	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 na bronmaatregelen excl 110g Wgh in dB
0103_E	BP Monnikenberg	14	47,1		nee	44,9		nee	nee		50
0103_F	BP Monnikenberg	16	47,3		nee	45,1		nee	nee		50
0104_D	BP Monnikenberg	11	45,1		nee	43,2		nee	nee		48
0104_E	BP Monnikenberg	14	45,2		nee	43,3		nee	nee		48
0105_D	BP Monnikenberg	11	45,9		nee	43,6		nee	nee		49
0105_E	BP Monnikenberg	14	46,7		nee	44,5		nee	nee		50
0105_F	BP Monnikenberg	16	46,9		nee	44,7		nee	nee		50
0106_D	BP Monnikenberg	11	45,6		nee	43,4		nee	nee		48
0106_E	BP Monnikenberg	14	46,3		nee	44,1		nee	nee		49
0106_F	BP Monnikenberg	16	46,5		nee	44,3		nee	nee		49
0107_E	BP Monnikenberg	14	45,3		nee	43,2		nee	nee		48
0107_F	BP Monnikenberg	16	45,5		nee	43,4		nee	nee		48
0108_D	BP Monnikenberg	11	45,4		nee	43,2		nee	nee		48
0108_E	BP Monnikenberg	14	45,9		nee	43,8		nee	nee		49
0108_F	BP Monnikenberg	16	46,0		nee	43,9		nee	nee		49
0109_C	BP Monnikenberg	8	45,8		nee	43,6		nee	nee		49
0109_D	BP Monnikenberg	11	48,9	0,4	ja	46,7		nee	nee		52
0109_E	BP Monnikenberg	14	49,8	1,3	ja	47,6		nee	nee		53
0109_F	BP Monnikenberg	16	50,0	1,5	ja	47,8		nee	nee		53
0117_C	BP Monnikenberg	8	45,6		nee	43,4		nee	nee		48
0117_D	BP Monnikenberg	11	48,3		nee	46,1		nee	nee		51
0117_E	BP Monnikenberg	14	49,2	0,7	ja	47,1		nee	nee		52
0117_F	BP Monnikenberg	16	49,5	1	ja	47,3		nee	nee		52
0121_E	BP Monnikenberg	14	48,0		nee	45,9		nee	nee		51
0121_F	BP Monnikenberg	16	49,0	0,5	ja	46,9		nee	nee		52
0122_F	BP Monnikenberg	16	45,5		nee	43,6		nee	nee		49
0216_B	Liebergerweg 808	4,5	47,5		nee	43,2		nee	nee		48
0216_C	Liebergerweg 808	7,5	48,7	0,2	ja	44,6		nee	nee		50
0217_A	Minckelerstraat 167	1,5	51,1	2,6	ja	49,0	0,5	ja	nee	49	54
0217_B	Minckelerstraat 167	4,5	52,6	4,1	ja	50,7	2,2	ja	nee	51	56
0218_A	Minckelerstraat 182-192 N	1,5	57,7	9,2	ja	56,1	7,6	ja	nee	56	61
0218_B	Minckelerstraat 182-192 N	4,5	57,8	9,3	ja	56,2	7,7	ja	nee	56	61
0218_C	Minckelerstraat 182-192 N	7,5	57,5	9	ja	55,9	7,4	ja	nee	56	61
0219_A	Minckelerstraat 182-192 O	1,5	56,4	7,9	ja	54,5	6,0	ja	nee	54	60
0219_B	Minckelerstraat 182-192 O	4,5	56,9	8,4	ja	55,1	6,6	ja	nee	55	60
0219_C	Minckelerstraat 182-192 O	7,5	56,8	8,3	ja	55,0	6,5	ja	nee	55	60
0717_C	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	46,2		nee	44,2		nee	nee		49
0719_A	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	4,5	48,4		nee	46,5		nee	nee		52
0719_B	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	49,4	0,9	ja	47,5		nee	nee		52
0721_C	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	7,5	46,2		nee	44,2		nee	nee		49
0727_B	Van Linschotenlaan 2-12	4,5	45,6		nee	43,6		nee	nee		49
0727_C	Van Linschotenlaan 2-12	7,5	46,2		nee	44,2		nee	nee		49
0727_D	Van Linschotenlaan 2-12	10,5	47,0		nee	44,9		nee	nee		50
0729_C	Van Linschotenlaan 2-12	7,5	45,5		nee	43,5		nee	nee		48
1001_A	Zandheuvelweg 15	1,5	48,1		nee	45,7		nee	nee		51
1001_B	Zandheuvelweg 15	4,5	49,8	1,3	ja	47,5		nee	nee		52
1002_B	Zandheuvelweg 17	4,5	46,1		nee	43,9		nee	nee		49
1002_C	Zandheuvelweg 17	7,5	46,9		nee	44,6		nee	nee		50
1004_A	Minckelerstraat 170-180	1,5	55,2	6,7	ja	53,6	5,1	ja	nee	54	59
1004_B	Minckelerstraat 170-180	4,5	55,7	7,2	ja	54,1	5,6	ja	nee	54	59
1004_C	Minckelerstraat 170-180	7,5	55,5	7	ja	53,9	5,4	ja	nee	54	59
1005_A	Minckelerstraat 170-180	1,5	53,1	4,6	ja	51,5	3,0	ja	nee	52	56
1005_B	Minckelerstraat 170-180	4,5	54,0	5,5	ja	52,3	3,8	ja	nee	52	57
1005_C	Minckelerstraat 170-180	7,5	53,9	5,4	ja	52,3	3,8	ja	nee	52	57
1006_A	Minckelerstraat 158-168	1,5	51,8	3,3	ja	50,1	1,6	ja	nee	50	55
1006_B	Minckelerstraat 158-168	4,5	53,0	4,5	ja	51,3	2,8	ja	nee	51	56
1006_C	Minckelerstraat 158-168	7,5	53,0	4,5	ja	51,4	2,9	ja	nee	51	56
1007_A	Minckelerstraat 158-168	1,5	50,2	1,7	ja	48,5		nee	nee		54
1007_B	Minckelerstraat 158-168	4,5	51,5	3	ja	49,9	1,4	ja	nee	50	55
1007_C	Minckelerstraat 158-168	7,5	51,8	3,3	ja	50,1	1,6	ja	nee	50	55
1008_A	Minckelerstraat 150-156	1,5	46,8		nee	45,2		nee	nee		50
1008_B	Minckelerstraat 150-156	4,5	47,9		nee	46,3		nee	nee		51
1008_C	Minckelerstraat 150-156	7,5	48,8	0,3	ja	47,2		nee	nee		52
1009_A	Minckelerstraat 182-192	1,5	56,3	7,8	ja	54,6	6,1	ja	nee	55	60
1009_B	Minckelerstraat 182-192	4,5	56,6	8,1	ja	55,0	6,5	ja	nee	55	60
1009_C	Minckelerstraat 182-192	7,5	56,3	7,8	ja	54,7	6,2	ja	nee	55	60
1010_A	Zandheuvelweg 15	1,5	47,4		nee	45,1		nee	nee		50
1010_B	Zandheuvelweg 15	4,5	49,0	0,5	ja	46,8		nee	nee		52
1011_A	Zandheuvelweg 15	1,5	48,5		nee	46,1		nee	nee		51
1011_B	Zandheuvelweg 15	4,5	50,1	1,6	ja	47,9		nee	nee		53
1012_A	Anthony Fokkerweg 88-92	3	53,7	5,2	ja	51,1	2,6	ja	nee	51	56
1012_B	Anthony Fokkerweg 88-92	6	54,5	6	ja	51,9	3,4	ja	nee	52	57
1012_C	Anthony Fokkerweg 88-92	9	54,6	6,1	ja	52,0	3,5	ja	nee	52	57
1013_A	Anthony Fokkerweg 82-86	3	52,9	4,4	ja	51,2	2,7	ja	nee	51	56
1013_B	Anthony Fokkerweg 82-86	6	53,4	4,9	ja	51,8	3,3	ja	nee	52	57
1013_C	Anthony Fokkerweg 82-86	9	53,3	4,8	ja	51,7	3,2	ja	nee	52	57
1014_A	Anthony Fokkerweg 100-104	3	52,7	4,2	ja	49,2	0,7	ja	nee	49	54

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde	Lden 2027 na maatregelen incl 110g Wgh in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde na maatregelen in dB	Overschrijding voorkeursgrenswaarde na maatregelen	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 na bronmaatregelen excl 110g Wgh in dB
1014_B	Anthony Fokkerweg 100-104	6	53,8	5,3	ja	50,4	1,9	ja	nee	50	55
1014_C	Anthony Fokkerweg 100-104	9	53,9	5,4	ja	50,7	2,2	ja	nee	51	56
1015_A	Anthony Fokkerweg 112-116	3	52,2	3,7	ja	47,6		nee	nee		53
1015_B	Anthony Fokkerweg 112-116	6	53,3	4,8	ja	48,9	0,4	ja	nee	49	54
1015_C	Anthony Fokkerweg 112-116	9	53,5	5	ja	49,5	1,0	ja	nee	50	54
1016_A	Anthony Fokkerweg 124-128	3	51,9	3,4	ja	46,1		nee	nee		51
1016_B	Anthony Fokkerweg 124-128	6	53,1	4,6	ja	47,4		nee	nee		52
1016_C	Anthony Fokkerweg 124-128	9	53,3	4,8	ja	48,5		nee	nee		54
1017_C	Anthony Fokkerweg 124-128	9	50,3	1,8	ja	43,7		nee	nee		49
1018_A	Anthony Fokkerweg 130-134	3	48,4		nee	43,1		nee	nee		48
1018_B	Anthony Fokkerweg 130-134	6	49,6	1,1	ja	44,5		nee	nee		50
1018_C	Anthony Fokkerweg 130-134	9	49,9	1,4	ja	45,6		nee	nee		51
1019_A	Anthony Fokkerweg 136-140	3	51,8	3,3	ja	44,6		nee	nee		50
1019_B	Anthony Fokkerweg 136-140	6	52,9	4,4	ja	45,9		nee	nee		51
1019_C	Anthony Fokkerweg 136-140	9	53,2	4,7	ja	47,4		nee	nee		52
1020_A	Anthony Fokkerweg 148-152	3	51,7	3,2	ja	44,1		nee	nee		49
1020_B	Anthony Fokkerweg 148-152	6	52,8	4,3	ja	45,4		nee	nee		50
1020_C	Anthony Fokkerweg 148-152	9	53,1	4,6	ja	47,0		nee	nee		52
1021_A	Anthony Fokkerweg 160-164	3	51,7	3,2	ja	44,0		nee	nee		49
1021_B	Anthony Fokkerweg 160-164	6	52,8	4,3	ja	45,2		nee	nee		50
1021_C	Anthony Fokkerweg 160-164	9	53,0	4,5	ja	46,8		nee	nee		52
1022_A	Anthony Fokkerweg 172-176	3	51,7	3,2	ja	43,9		nee	nee		49
1022_B	Anthony Fokkerweg 172-176	6	52,7	4,2	ja	45,1		nee	nee		50
1022_C	Anthony Fokkerweg 172-176	9	53,0	4,5	ja	46,7		nee	nee		52
1023_C	Anthony Fokkerweg 172-176	9	50,0	1,5	ja	44,5		nee	nee		50
1025_A	Anthony Fokkerweg 184-188	3	51,5	3	ja	44,2		nee	nee		49
1025_B	Anthony Fokkerweg 184-188	6	52,6	4,1	ja	45,5		nee	nee		50
1025_C	Anthony Fokkerweg 184-188	9	52,8	4,3	ja	46,8		nee	nee		52
1026_A	Anthony Fokkerweg 196-200	3	51,4	2,9	ja	44,7		nee	nee		50
1026_B	Anthony Fokkerweg 196-200	6	52,4	3,9	ja	45,9		nee	nee		51
1026_C	Anthony Fokkerweg 196-200	9	52,6	4,1	ja	47,1		nee	nee		52
1027_A	Anthony Fokkerweg 208-212	3	50,9	2,4	ja	44,9		nee	nee		50
1027_B	Anthony Fokkerweg 208-212	6	52,0	3,5	ja	46,1		nee	nee		51
1027_C	Anthony Fokkerweg 208-212	9	52,3	3,8	ja	47,2		nee	nee		52
1028_A	Anthony Fokkerweg 220-224	3	50,3	1,8	ja	45,2		nee	nee		50
1028_B	Anthony Fokkerweg 220-224	6	51,4	2,9	ja	46,5		nee	nee		52
1028_C	Anthony Fokkerweg 220-224	9	51,8	3,3	ja	47,4		nee	nee		52
1029_B	Anthony Fokkerweg 220-224	6	45,9		nee	43,4		nee	nee		48
1029_C	Anthony Fokkerweg 220-224	9	46,8		nee	44,5		nee	nee		50
1031_C	Anthony Fokkerweg 226	7,5	48,2		nee	44,1		nee	nee		49
5001_B	Minckelerstraat 169	4,5	46		nee	43,7		nee	ja		49
5002_A	Minckelerstraat 169	1,5	47,4		nee	45,2		nee	ja		50
5002_B	Minckelerstraat 169	4,5	49,1	0,6	ja	47		nee	ja		52

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
0001_A	Anthony Fokkerweg 106-110	3	54,7	45,9	55,2
0001_B	Anthony Fokkerweg 106-110	6	54,8	46,0	55,3
0001_C	Anthony Fokkerweg 106-110	9	54,7	46,1	55,3
0002_A	Anthony Fokkerweg 118-122	3	54,6	46,0	55,2
0002_B	Anthony Fokkerweg 118-122	6	54,6	46,1	55,2
0002_C	Anthony Fokkerweg 118-122	9	54,5	46,2	55,1
0022_A	Anthony Fokkerweg 82-86	3	55,2	45,6	55,7
0022_B	Anthony Fokkerweg 82-86	6	55,4	45,6	55,8
0022_C	Anthony Fokkerweg 82-86	9	55,4	45,8	55,9
0023_A	Anthony Fokkerweg 94-98	3	54,9	45,7	55,4
0023_B	Anthony Fokkerweg 94-98	6	55,1	45,7	55,6
0023_C	Anthony Fokkerweg 94-98	9	55,0	45,8	55,5
0025_A	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	1,5	39,0	44,3	45,4
0025_B	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	4,5	41,1	45,1	46,5
0025_C	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	7,5	42,3	45,8	47,4
0025_D	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	10,5	43,3	46,4	48,1
0025_E	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	13,5	44,4	46,9	48,8
0025_F	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	16,5	45,7	47,2	49,5
0037_A	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	1,5	41,5	48,0	48,9
0037_B	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	4,5	43,4	49,4	50,4
0037_C	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	7,5	45,2	50,3	51,5
0037_D	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	10,5	46,3	50,7	52,0
0037_E	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	13,5	47,5	50,9	52,5
0037_F	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	16,5	49,4	51,1	53,4
0069_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	1,5	43,3	38,1	44,5
0069_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	4,5	44,9	38,7	45,8
0069_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	7,5	45,8	39,2	46,7
0069_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	10,5	46,6	39,7	47,4
0069_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	13,5	47,0	40,5	47,9
0069_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	16,5	47,3	41,8	48,4
0071_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	1,5	38,8	38,9	41,9
0071_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	4,5	42,9	39,3	44,5
0071_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	7,5	44,0	39,7	45,4
0071_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	10,5	44,7	40,3	46,0

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
0071_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	13,5	45,2	41,2	46,6
0071_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	16,5	45,6	42,3	47,3
0072_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	1,5	39,8	40,7	43,3
0072_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	4,5	45,9	41,0	47,1
0072_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	7,5	46,7	41,6	47,9
0072_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	10,5	47,4	42,4	48,6
0072_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	13,5	47,8	43,0	49,0
0072_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	16,5	48,0	43,8	49,4
0076_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	1,5	57,7	46,9	58,0
0076_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	4,5	58,4	47,4	58,7
0076_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	7,5	58,7	47,7	59,0
0076_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	10,5	58,2	48,8	58,7
0076_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	13,5	58,0	47,7	58,4
0077_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	1,5	63,0	46,9	63,1
0077_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	4,5	62,9	47,4	63,0
0077_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	7,5	62,7	47,8	62,8
0077_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	10,5	62,1	48,7	62,3
0077_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	13,5	61,7	47,6	61,9
0078_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	1,5	54,5	47,1	55,2
0078_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	4,5	56,3	47,8	56,9
0078_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	7,5	56,9	48,1	57,4
0078_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	10,5	56,3	49,0	57,0
0078_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	13,5	56,2	48,1	56,8
0079_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	1,5	51,2	47,9	52,9
0079_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	4,5	53,0	48,6	54,3
0079_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	7,5	54,2	48,9	55,3
0079_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	10,5	54,0	49,4	55,3
0079_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	13,5	53,5	48,8	54,8
0080_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	1,5	50,7	48,1	52,6
0080_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	4,5	52,6	48,9	54,1
0080_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	7,5	53,5	49,0	54,8
0080_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	10,5	53,6	49,4	55,0
0080_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	13,5	53,0	49,0	54,5
0081_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	1,5	50,2	49,0	52,6

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
0081_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	4,5	52,2	49,7	54,1
0081_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	7,5	53,1	50,0	54,8
0081_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	10,5	52,6	50,3	54,6
0081_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	13,5	51,7	50,0	53,9
0082_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	1,5	49,9	49,2	52,6
0082_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	4,5	52,0	50,1	54,2
0082_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	7,5	52,8	50,3	54,7
0082_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	10,5	52,4	50,6	54,6
0083_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	1,5	50,5	50,6	53,5
0083_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	4,5	52,0	51,2	54,6
0083_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	7,5	52,9	51,5	55,3
0083_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	10,5	51,7	51,8	54,8
0086_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	1,5	50,4	48,5	52,6
0086_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	4,5	52,4	49,1	54,1
0086_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	7,5	54,2	49,4	55,4
0086_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	10,5	53,2	49,5	54,7
0086_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	13,5	52,8	49,5	54,5
0086_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	16,5	52,8	49,5	54,5
0087_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	1,5	51,7	47,8	53,2
0087_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	4,5	55,3	48,4	56,1
0087_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	7,5	56,8	48,6	57,4
0087_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	10,5	55,9	48,9	56,7
0087_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	13,5	55,6	48,7	56,4
0087_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	16,5	55,5	48,6	56,3
0088_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	1,5	50,4	48,9	52,7
0088_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	4,5	52,3	49,5	54,1
0088_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	7,5	53,9	49,8	55,3
0088_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	10,5	52,7	49,8	54,5
0089_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	1,5	50,6	50,4	53,5
0089_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	4,5	52,3	50,8	54,6
0089_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	7,5	53,6	50,9	55,4
0089_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	10,5	51,5	51,0	54,3
0217_A	Minckelerstraat 167	1,5	53,7	46,3	54,4
0217_B	Minckelerstraat 167	4,5	54,7	46,9	55,4

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
0218_A	Minckelerstraat 182-192 N	1,5	54,8	38,3	54,9
0218_B	Minckelerstraat 182-192 N	4,5	56,0	39,0	56,1
0218_C	Minckelerstraat 182-192 N	7,5	56,7	39,3	56,8
0219_A	Minckelerstraat 182-192 O	1,5	56,3	45,0	56,6
0219_B	Minckelerstraat 182-192 O	4,5	57,1	45,2	57,4
0219_C	Minckelerstraat 182-192 O	7,5	57,3	45,3	57,6
0526_A	Oosterengweg 65	1,5	64,7	65,6	68,2
0526_B	Oosterengweg 65	4,5	65,2	66,1	68,7
0526_C	Oosterengweg 65	7,5	65,1	66,2	68,7
1004_A	Minckelerstraat 170-180	1,5	51,9	39,7	52,2
1004_B	Minckelerstraat 170-180	4,5	54,0	40,3	54,2
1004_C	Minckelerstraat 170-180	7,5	55,8	41,0	55,9
1005_A	Minckelerstraat 170-180	1,5	51,0	39,6	51,3
1005_B	Minckelerstraat 170-180	4,5	53,2	40,0	53,4
1005_C	Minckelerstraat 170-180	7,5	55,4	40,7	55,5
1006_A	Minckelerstraat 158-168	1,5	51,1	39,7	51,4
1006_B	Minckelerstraat 158-168	4,5	53,0	40,1	53,2
1006_C	Minckelerstraat 158-168	7,5	55,4	41,0	55,6
1007_A	Minckelerstraat 158-168	1,5	51,6	39,1	51,8
1007_B	Minckelerstraat 158-168	4,5	53,0	39,4	53,2
1007_C	Minckelerstraat 158-168	7,5	55,4	40,2	55,5
1009_A	Minckelerstraat 182-192	1,5	52,8	37,8	52,9
1009_B	Minckelerstraat 182-192	4,5	54,7	38,6	54,8
1009_C	Minckelerstraat 182-192	7,5	56,1	39,4	56,2
1012_A	Anthony Fokkerweg 88-92	3	55,0	45,5	55,5
1012_B	Anthony Fokkerweg 88-92	6	55,2	45,7	55,7
1012_C	Anthony Fokkerweg 88-92	9	55,1	45,7	55,6
1013_A	Anthony Fokkerweg 82-86	3	52,9	36,9	53,0
1013_B	Anthony Fokkerweg 82-86	6	53,6	37,3	53,7
1013_C	Anthony Fokkerweg 82-86	9	54,5	39,4	54,6
1014_A	Anthony Fokkerweg 100-104	3	54,8	45,8	55,3
1014_B	Anthony Fokkerweg 100-104	6	54,9	45,9	55,4
1014_C	Anthony Fokkerweg 100-104	9	54,8	46,0	55,3
1015_A	Anthony Fokkerweg 112-116	3	54,6	46,0	55,2

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
1015_B	Anthony Fokkerweg 112-116	6	54,7	46,1	55,3
1015_C	Anthony Fokkerweg 112-116	9	54,6	46,2	55,2

Resultaten deelproject 5, 6 en 7 - Cumulatieve geluidsbelasting 2027

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	HOV busbaan L*VL 2027 in dB	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB
0001_A	Anthony Fokkerweg 106-110	3	33,0	55,5	47,2	56,2
0001_B	Anthony Fokkerweg 106-110	6	33,0	56,5	47,3	57,0
0001_C	Anthony Fokkerweg 106-110	9	33,0	56,9	47,3	57,3
0002_A	Anthony Fokkerweg 118-122	3	33,0	54,5	47,3	55,3
0002_B	Anthony Fokkerweg 118-122	6	33,0	55,5	47,3	56,1
0002_C	Anthony Fokkerweg 118-122	9	33,0	56,0	47,4	56,6
0022_A	Anthony Fokkerweg 82-86	3	32,5	58,5	47,0	58,8
0022_B	Anthony Fokkerweg 82-86	6	32,4	59,1	47,0	59,4
0022_C	Anthony Fokkerweg 82-86	9	32,5	59,1	47,0	59,4
0023_A	Anthony Fokkerweg 94-98	3	32,9	57,0	47,0	57,5
0023_B	Anthony Fokkerweg 94-98	6	32,9	57,9	47,0	58,2
0023_C	Anthony Fokkerweg 94-98	9	32,9	58,1	47,1	58,4
0025_A	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	1,5	54,5	44,9	28,5	55,0
0025_B	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	4,5	54,7	47,2	30,2	55,4
0025_C	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	7,5	54,3	49,9	31,1	55,7
0025_D	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	10,5	53,8	51,1	31,3	55,7
0025_E	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	13,5	53,2	51,3	31,7	55,4
0025_F	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	16,5	52,7	51,5	31,9	55,2
0037_A	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	1,5	54,3	48,2	29,2	55,3
0037_B	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	4,5	54,4	50,4	30,9	55,9
0037_C	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	7,5	54,1	52,5	31,9	56,4
0037_D	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	10,5	53,6	52,9	32,0	56,3
0037_E	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	13,5	53,1	53,1	32,4	56,1
0037_F	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	16,5	52,6	53,3	32,8	56,0
0069_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	1,5	53,8	46,5	23,0	54,6
0069_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	4,5	54,1	47,3	23,9	54,9
0069_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	7,5	53,7	48,1	24,9	54,8
0069_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	10,5	53,2	48,5	25,8	54,5
0069_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	13,5	52,7	49,1	26,9	54,3
0069_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	16,5	52,1	49,7	28,4	54,1
0071_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	1,5	53,8	45,4	19,5	54,4
0071_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	4,5	54,0	46,0	20,8	54,6
0071_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	7,5	53,7	46,5	22,3	54,5
0071_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	10,5	53,1	47,0	23,9	54,1
0071_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	13,5	52,6	47,4	25,3	53,8
0071_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	16,5	52,1	48,0	27,8	53,5
0072_A	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	1,5	53,7	49,3	18,9	55,1
0072_B	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	4,5	54,0	49,6	20,0	55,4
0072_C	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	7,5	53,6	50,0	21,7	55,2
0072_D	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	10,5	53,1	50,3	22,8	54,9
0072_E	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	13,5	52,5	50,6	24,5	54,7
0072_F	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	16,5	52,0	51,0	26,3	54,6
0076_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	1,5	33,7	64,5	48,3	64,6
0076_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	4,5	34,4	64,7	48,5	64,8

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	HOV busbaan L*VL 2027 in dB	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB
0076_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	7,5	35,2	64,4	48,8	64,5
0076_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	10,5	35,9	63,8	49,6	64,0
0076_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	13,5	34,4	63,3	48,7	63,5
0077_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	1,5	33,6	65,2	48,2	65,3
0077_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	4,5	34,4	65,3	48,6	65,4
0077_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	7,5	35,4	65,0	48,9	65,1
0077_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	10,5	35,8	64,4	49,7	64,6
0077_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	13,5	34,2	63,9	48,7	64,0
0078_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	1,5	33,9	64,4	48,6	64,6
0078_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	4,5	34,8	64,7	48,9	64,8
0078_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	7,5	35,4	64,1	49,0	64,3
0078_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	10,5	36,2	63,5	49,8	63,7
0078_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	13,5	34,7	62,9	49,0	63,1
0079_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	1,5	34,6	64,0	49,4	64,2
0079_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	4,5	35,4	64,2	49,7	64,4
0079_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	7,5	35,9	63,6	49,9	63,8
0079_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	10,5	36,7	62,9	50,3	63,1
0079_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	13,5	35,3	62,3	49,7	62,5
0080_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	1,5	34,7	64,0	49,6	64,2
0080_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	4,5	35,5	64,2	50,0	64,4
0080_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	7,5	36,1	63,4	50,1	63,6
0080_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	10,5	36,7	62,9	50,4	63,1
0080_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	13,5	35,7	62,2	49,9	62,4
0081_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	1,5	35,5	64,0	50,5	64,2
0081_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	4,5	36,4	64,2	50,9	64,4
0081_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	7,5	36,8	63,4	51,0	63,7
0081_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	10,5	37,3	62,7	51,1	63,0
0081_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	13,5	36,6	62,1	50,9	62,4
0082_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	1,5	35,7	64,0	50,8	64,2
0082_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	4,5	36,7	64,2	51,3	64,4
0082_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	7,5	37,0	63,4	51,3	63,6
0082_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	10,5	37,5	62,8	51,5	63,1
0083_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	1,5	36,5	63,9	51,7	64,2
0083_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	4,5	37,4	64,1	52,3	64,4
0083_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	7,5	38,2	63,6	52,4	63,9
0083_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	10,5	38,0	63,0	52,7	63,4
0086_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	1,5	33,9	54,2	49,7	55,6
0086_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	4,5	35,6	55,7	50,4	56,8
0086_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	7,5	36,1	56,7	50,5	57,7
0086_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	10,5	36,9	56,3	50,5	57,3
0086_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	13,5	36,5	56,1	50,5	57,2
0086_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	16,5	36,0	56,1	50,5	57,2
0087_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	1,5	33,3	55,2	49,1	56,2
0087_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	4,5	35,1	56,7	49,6	57,5

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	HOV busbaan L*VL 2027 in dB	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB
0087_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	7,5	35,3	57,7	49,6	58,3
0087_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	10,5	36,4	57,1	49,8	57,9
0087_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	13,5	35,8	57,0	49,7	57,8
0087_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	16,5	35,0	57,0	49,6	57,7
0088_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	1,5	33,7	54,0	50,1	55,5
0088_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	4,5	35,3	55,4	50,8	56,7
0088_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	7,5	35,8	56,5	50,9	57,6
0088_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	10,5	36,6	56,0	50,9	57,2
0089_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	1,5	33,1	53,3	51,6	55,6
0089_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	4,5	36,2	54,5	51,9	56,5
0089_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	7,5	36,7	55,7	51,9	57,2
0089_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	10,5	37,3	54,9	52,0	56,7
0217_A	Minckelerstraat 167	1,5	32,3	58,5	47,6	58,8
0217_B	Minckelerstraat 167	4,5	33,2	59,5	48,0	59,8
0218_A	Minckelerstraat 182-192 N	1,5	24,8	63,1	39,1	63,1
0218_B	Minckelerstraat 182-192 N	4,5	25,4	63,3	39,6	63,3
0218_C	Minckelerstraat 182-192 N	7,5	25,5	63,2	39,6	63,2
0219_A	Minckelerstraat 182-192 O	1,5	31,8	60,5	46,4	60,7
0219_B	Minckelerstraat 182-192 O	4,5	31,9	61,0	46,7	61,2
0219_C	Minckelerstraat 182-192 O	7,5	31,9	61,0	46,7	61,2
0526_A	Oosterengweg 65	1,5	54,0	50,0	64,0	64,5
0526_B	Oosterengweg 65	4,5	53,9	50,9	65,7	66,1
0526_C	Oosterengweg 65	7,5	53,5	51,4	66,1	66,4
1004_A	Minckelerstraat 170-180	1,5	24,3	62,7	41,0	62,7
1004_B	Minckelerstraat 170-180	4,5	24,9	63,0	41,4	63,1
1004_C	Minckelerstraat 170-180	7,5	26,1	63,0	41,9	63,0
1005_A	Minckelerstraat 170-180	1,5	24,9	62,6	40,5	62,6
1005_B	Minckelerstraat 170-180	4,5	25,3	63,0	40,8	63,0
1005_C	Minckelerstraat 170-180	7,5	26,2	62,9	41,4	62,9
1006_A	Minckelerstraat 158-168	1,5	25,3	62,6	40,7	62,7
1006_B	Minckelerstraat 158-168	4,5	25,6	63,0	41,0	63,1
1006_C	Minckelerstraat 158-168	7,5	26,6	63,0	41,7	63,0
1007_A	Minckelerstraat 158-168	1,5	24,9	62,7	39,7	62,7
1007_B	Minckelerstraat 158-168	4,5	25,4	63,0	40,0	63,0
1007_C	Minckelerstraat 158-168	7,5	26,4	63,1	40,9	63,1
1009_A	Minckelerstraat 182-192	1,5	24,3	62,8	38,8	62,8
1009_B	Minckelerstraat 182-192	4,5	24,7	63,1	39,5	63,1
1009_C	Minckelerstraat 182-192	7,5	25,3	63,0	40,0	63,0
1012_A	Anthony Fokkerweg 88-92	3	32,3	57,5	46,9	57,9
1012_B	Anthony Fokkerweg 88-92	6	32,3	58,3	46,9	58,6
1012_C	Anthony Fokkerweg 88-92	9	32,3	58,4	47,0	58,7
1013_A	Anthony Fokkerweg 82-86	3	23,2	57,3	37,4	57,3
1013_B	Anthony Fokkerweg 82-86	6	23,5	58,0	37,3	58,1
1013_C	Anthony Fokkerweg 82-86	9	26,7	58,3	38,8	58,4

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	HOV busbaan L*VL 2027 in dB	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB
1014_A	Anthony Fokkerweg 100-104	3	33,2	56,1	47,1	56,6
1014_B	Anthony Fokkerweg 100-104	6	33,2	57,0	47,1	57,5
1014_C	Anthony Fokkerweg 100-104	9	33,2	57,3	47,2	57,7
1015_A	Anthony Fokkerweg 112-116	3	33,0	54,9	47,2	55,6
1015_B	Anthony Fokkerweg 112-116	6	33,0	55,9	47,3	56,5
1015_C	Anthony Fokkerweg 112-116	9	33,0	56,3	47,3	56,8

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	HOV busbaan L*VL 2027 in dB	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	HOV busbaan L*VL 2027 in dB	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB

Naam	Adres	Hoogte in m	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB	Toename cumulatieve geluidsbelasting in dB	Maatgevende bijdrage cumulatieve geluidsbelasting in dB	Maatgevende bron cumulatieve geluidsbelasting
1014_C	Anthony Fokkerweg 100	9	51	56	55,3	57,7	2,4	57,3	VWoAH
1014_B	Anthony Fokkerweg 102	6	50	55	55,4	57,5	2,1	57,0	VWoAH
1014_A	Anthony Fokkerweg 104	3	49	54	55,3	56,6	1,3	56,1	VWoAH
0001_B	Anthony Fokkerweg 108	6	50	55	55,3	57,0	1,7	56,5	VWoAH
0001_C	Anthony Fokkerweg 110	9	50	55	55,3	57,3	2,1	56,9	VWoAH
1015_C	Anthony Fokkerweg 112	9	50	54	55,2	56,8	1,6	56,3	VWoAH
1015_B	Anthony Fokkerweg 114	6	49	54	55,3	56,5	1,2	55,9	VWoAH
0002_C	Anthony Fokkerweg 122	9	49	54	55,1	56,6	1,5	56,0	VWoAH
0022_A	Anthony Fokkerweg 82	3	52	57	55,7	58,8	3,2	58,5	VWoAH
1013_A	Anthony Fokkerweg 82	3	51	56	53,0	57,3	4,3	57,3	VWoAH
0022_B	Anthony Fokkerweg 84	6	53	58	55,8	59,4	3,5	59,1	VWoAH
1013_B	Anthony Fokkerweg 84	6	52	57	53,7	58,1	4,4	58,0	VWoAH
0022_C	Anthony Fokkerweg 86	9	53	58	55,9	59,4	3,5	59,1	VWoAH
1013_C	Anthony Fokkerweg 86	9	52	57	54,6	58,4	3,8	58,3	VWoAH
1012_C	Anthony Fokkerweg 88	9	52	57	55,6	58,7	3,1	58,4	VWoAH
1012_B	Anthony Fokkerweg 90	6	52	57	55,7	58,6	2,9	58,3	VWoAH
1012_A	Anthony Fokkerweg 92	3	51	56	55,5	57,9	2,4	57,5	VWoAH
0023_A	Anthony Fokkerweg 94	3	50	55	55,4	57,5	2,1	57,0	VWoAH
0023_B	Anthony Fokkerweg 96	6	51	56	55,6	58,2	2,6	57,9	VWoAH
0023_C	Anthony Fokkerweg 98	9	52	57	55,5	58,4	2,9	58,1	VWoAH
0076_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	1,5	59	64	58,0	64,6	6,5	64,5	VWoAH
0076_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	4,5	59	64	58,7	64,8	6,1	64,7	VWoAH
0076_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	7,5	58	64	59,0	64,5	5,5	64,4	VWoAH
0076_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	10,5	58	63	58,7	64,0	5,3	63,8	VWoAH
0076_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	13,5	57	62	58,4	63,5	5,1	63,3	VWoAH
0077_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	1,5	58	63	63,1	65,3	2,2	65,2	VWoAH
0077_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	4,5	58	63	63,0	65,4	2,4	65,3	VWoAH
0077_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	7,5	58	63	62,8	65,1	2,3	65,0	VWoAH
0077_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	10,5	57	62	62,3	64,6	2,3	64,4	VWoAH
0077_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17	13,5	57	62	61,9	64,0	2,2	63,9	VWoAH
0078_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	1,5	59	64	55,2	64,6	9,3	64,4	VWoAH
0078_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	4,5	59	64	56,9	64,8	7,9	64,7	VWoAH
0078_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	7,5	58	64	57,4	64,3	6,8	64,1	VWoAH
0078_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	10,5	58	63	57,0	63,7	6,7	63,5	VWoAH
0078_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	13,5	57	62	56,8	63,1	6,3	62,9	VWoAH
0079_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	1,5	59	64	52,9	64,2	11,3	64,0	VWoAH
0079_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	4,5	59	64	54,3	64,4	10,0	64,2	VWoAH
0079_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	7,5	58	63	55,3	63,8	8,4	63,6	VWoAH
0079_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	10,5	57	62	55,3	63,1	7,8	62,9	VWoAH
0079_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18	13,5	57	62	54,8	62,5	7,8	62,3	VWoAH
0080_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	1,5	59	64	52,6	64,2	11,6	64,0	VWoAH
0080_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	4,5	59	64	54,1	64,4	10,2	64,2	VWoAH
0080_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	7,5	58	63	54,8	63,6	8,8	63,4	VWoAH
0080_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	10,5	57	62	55,0	63,1	8,1	62,9	VWoAH
0080_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	13,5	57	62	54,5	62,4	7,9	62,2	VWoAH
0081_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	1,5	59	64	52,6	64,2	11,6	64,0	VWoAH
0081_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	4,5	59	64	54,1	64,4	10,2	64,2	VWoAH
0081_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	7,5	58	63	54,8	63,7	8,8	63,4	VWoAH
0081_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	10,5	57	62	54,6	63,0	8,4	62,7	VWoAH
0081_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19	13,5	57	62	53,9	62,4	8,5	62,1	VWoAH

Naam	Adres	Hoogte in m	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB	Toename cumulatieve geluidsbelasting in dB	Maatgevende bijdrage cumulatieve geluidsbelasting in dB	Maatgevende bron cumulatieve geluidsbelasting
0082_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	1,5	59	64	52,6	64,2	11,6	64,0	VWoAH
0082_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	4,5	59	64	54,2	64,4	10,2	64,2	VWoAH
0082_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	7,5	58	63	54,7	63,6	8,9	63,4	VWoAH
0082_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	10,5	57	62	54,6	63,1	8,5	62,8	VWoAH
0083_A	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	1,5	59	64	53,5	64,2	10,6	63,9	VWoAH
0083_B	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	4,5	58	64	54,6	64,4	9,7	64,1	VWoAH
0083_C	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	7,5	58	63	55,3	63,9	8,6	63,6	VWoAH
0083_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20	10,5	57	62	54,8	63,4	8,6	63,0	VWoAH
0086_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	10,5	49	54	54,7	57,3	2,6	56,3	VWoAH
0086_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	13,5	49	54	54,5	57,2	2,7	56,1	VWoAH
0086_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	16,5	49	54	54,5	57,2	2,7	56,1	VWoAH
0087_E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	13,5	49	54	56,4	57,8	1,4	57,0	Overig verkeer
0087_F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22	16,5	49	54	56,3	57,7	1,4	57,0	Overig verkeer
0088_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23	10,5	49	54	54,5	57,2	2,7	56,0	VWoAH
1007_B	Minckelersstraat 160	4,5	50	55	53,2	63,0	9,9	63,0	Overig verkeer
1007_C	Minckelersstraat 162	7,5	50	55	55,5	63,1	7,6	63,1	Overig verkeer
1006_C	Minckelersstraat 164	7,5	51	56	55,6	63,0	7,5	63,0	Overig verkeer
1006_B	Minckelersstraat 166	4,5	51	56	53,2	63,1	9,8	63,0	Overig verkeer
0217_A	Minckelersstraat 167	1,5	49	54	54,4	58,8	4,4	58,5	Overig verkeer
0217_B	Minckelersstraat 167	4,5	51	56	55,4	59,8	4,5	59,5	Overig verkeer
1006_A	Minckelersstraat 168	1,5	50	55	51,4	62,7	11,3	62,6	Overig verkeer
1005_A	Minckelersstraat 170	1,5	52	56	51,3	62,6	11,3	62,6	Overig verkeer
1005_B	Minckelersstraat 172	4,5	52	57	53,4	63,0	9,6	63,0	Overig verkeer
1005_C	Minckelersstraat 174	7,5	52	57	55,5	62,9	7,4	62,9	Overig verkeer
1004_C	Minckelersstraat 176	7,5	54	59	55,9	63,0	7,1	63,0	Overig verkeer
1004_B	Minckelersstraat 178	4,5	54	59	54,2	63,1	8,9	63,0	Overig verkeer
1004_A	Minckelersstraat 180	1,5	54	59	52,2	62,7	10,5	62,7	Overig verkeer
1009_A	Minckelersstraat 182	1,5	55	60	52,9	62,8	9,8	62,8	Overig verkeer
1009_B	Minckelersstraat 184	4,5	55	60	54,8	63,1	8,3	63,1	Overig verkeer
1009_C	Minckelersstraat 186	7,5	55	60	56,2	63,0	6,9	63,0	Overig verkeer
0218_C	Minckelersstraat 188	7,5	56	61	56,8	63,2	6,5	63,2	VWoAH
0219_C	Minckelersstraat 188	7,5	55	60	57,6	61,2	3,6	61,0	VWoAH
0218_B	Minckelersstraat 190	4,5	56	61	56,1	63,3	7,3	63,3	VWoAH
0219_B	Minckelersstraat 190	4,5	55	60	57,4	61,2	3,8	61,0	VWoAH
0218_A	Minckelersstraat 192	1,5	56	61	54,9	63,1	8,2	63,1	VWoAH
0219_A	Minckelersstraat 192	1,5	54	60	56,6	60,7	4,1	60,5	VWoAH
							0,0		
0526_A	Oosterengweg 65	1,5	49	54	68,2	64,5	-3,6	64,0	Railverkeer
0526_B	Oosterengweg 65	4,5	49	54	68,7	66,1	-2,6	65,7	Railverkeer

Resultaten deelproject 5, 6 en 7 - Overzicht boven voorkeursgrenswaarde (30 kmh)

Naam	Adres	Hoogte in m	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB	Toename cumulatieve geluidsbelasting in dB	Maatgevende bijdrage cumulatieve geluidsbelasting in dB	Maatgevende bron cumulatieve geluidsbelasting
0025_A	Prins Bernhardstraat 49	1,5	49,5	54,5	45,4	55,0	9,5	54,5	HOV
0025_B	Prins Bernhardstraat 55	4,5	49,6	54,6	46,5	55,4	8,9	54,7	HOV
0025_C	Prins Bernhardstraat 61	7,5	49,2	54,2	47,4	55,7	8,3	54,3	HOV
0025_D	Prins Bernhardstraat 67	10,5	48,7	53,7	48,1	55,7	7,6	53,8	HOV
0037_A	Prins Bernhardstraat 49	1,5	49,2	54,2	48,9	55,3	6,4	54,3	HOV
0037_B	Prins Bernhardstraat 55	4,5	49,3	54,3	50,4	55,9	5,5	54,4	HOV
0037_C	Prins Bernhardstraat 61	7,5	49,0	54,0	51,5	56,4	5,0	54,1	HOV
0069_A	Wilhelminastraat 4	1,5	48,8	53,8	44,5	54,6	10,1	53,8	HOV
0069_B	Wilhelminastraat 10	4,5	49,0	54,0	45,8	54,9	9,1	54,1	HOV
0069_C	Wilhelminastraat 16	7,5	48,7	53,7	46,7	54,8	8,1	53,7	HOV
0071_A	Wilhelminastraat 4	1,5	48,7	53,7	41,9	54,4	12,5	53,8	HOV
0071_B	Wilhelminastraat 10	4,5	49,0	54,0	44,5	54,6	10,2	54,0	HOV
0071_C	Wilhelminastraat 16	7,5	48,6	53,6	45,4	54,5	9,1	53,7	HOV
0072_A	Wilhelminastraat 2	1,5	48,7	53,7	43,3	55,1	11,8	53,7	HOV
0072_B	Wilhelminastraat 8	4,5	49,0	54,0	47,1	55,4	8,2	54,0	HOV
0072_C	Wilhelminastraat 14	7,5	48,6	53,6	47,9	55,2	7,3	53,6	HOV

Bijlage

5

Resultaten gevolgen elders Vogelbuurt, Hilversum

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2003_A	Anthony Fokkerweg 220-224	3	45,37	47,92		nee	nee	53
2003_B	Anthony Fokkerweg 220-224	6	45,25	47,81		nee	nee	53
2003_C	Anthony Fokkerweg 220-224	9	44,88	47,43		nee	nee	52
2037_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	48,73	52,30	3,57	ja	nee	57
2037_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	48,85	52,42	3,57	ja	nee	57
2039_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	48,37	51,94	3,44	ja	nee	57
2039_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	48,58	52,16	3,58	ja	nee	57
2040_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	46,75	50,33	1,83	ja	nee	55
2040_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	47,22	50,80	2,3	ja	nee	56
2041_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	48,81	52,38	3,57	ja	nee	57
2041_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	48,97	52,55	3,58	ja	nee	58
2042_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	39,88	43,45		nee	nee	48
2043_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	47,37	50,95	2,45	ja	nee	56
2043_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	47,71	51,29	2,79	ja	nee	56
2044_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	41,26	44,82		nee	nee	50
2044_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	42,54	46,10		nee	nee	51
2048_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	41,61	45,19		nee	nee	50
2048_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	43,05	46,62		nee	nee	52
2049_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	41,03	44,61		nee	nee	50
2049_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	42,60	46,18		nee	nee	51
2050_A	Liebergerweg 117	1,5	50,20	53,76	3,56	ja	nee	59
2050_B	Liebergerweg 117	4,5	50,28	53,85	3,57	ja	nee	59
2051_A	Liebergerweg 119	1,5	50,17	53,74	3,57	ja	nee	59
2051_B	Liebergerweg 119	4,5	50,25	53,82	3,57	ja	nee	59
2052_A	Liebergerweg 121	1,5	50,17	53,74	3,57	ja	nee	59
2052_B	Liebergerweg 121	4,5	50,24	53,81	3,57	ja	nee	59
2053_A	Liebergerweg 123	1,5	50,15	53,73	3,58	ja	nee	59
2053_B	Liebergerweg 123	4,5	50,22	53,79	3,57	ja	nee	59
2054_A	Merelstraat 86	1,5	46,05	49,63	1,13	nee	nee	55
2054_B	Merelstraat 86	4,5	46,47	50,04	1,54	ja	nee	55
2055_A	Liebergerweg 135	1,5	45,91	49,48	0,98	nee	nee	54
2055_B	Liebergerweg 135	4,5	46,19	49,76	1,26	nee	nee	55
2055_C	Liebergerweg 135	7,5	45,73	49,30	0,8	nee	nee	54
2056_A	Liebergerweg 135	1,5	49,76	53,30	3,54	ja	nee	58

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2056_B	Liebergerweg 135	4,5	49,79	53,31	3,52	ja	nee	58
2056_C	Liebergerweg 135	7,5	49,40	52,92	3,52	ja	nee	58
2057_A	Liebergerweg 137	1,5	49,78	53,30	3,52	ja	nee	58
2057_B	Liebergerweg 137	4,5	49,80	53,32	3,52	ja	nee	58
2057_C	Liebergerweg 137	7,5	49,41	52,93	3,52	ja	nee	58
2058_A	Liebergerweg 139	1,5	49,77	53,29	3,52	ja	nee	58
2058_B	Liebergerweg 139	4,5	49,80	53,30	3,5	ja	nee	58
2058_C	Liebergerweg 139	7,5	49,40	52,90	3,5	ja	nee	58
2059_A	Liebergerweg 141	1,5	49,80	53,29	3,49	ja	nee	58
2059_B	Liebergerweg 141	4,5	49,81	53,29	3,48	ja	nee	58
2059_C	Liebergerweg 141	7,5	49,41	52,89	3,48	ja	nee	58
2060_A	Liebergerweg 145-147	1,5	44,84	48,07		nee	nee	53
2060_B	Liebergerweg 145-147	4,5	45,23	48,49		nee	nee	53
2060_C	Liebergerweg 145-147	7,5	45,14	48,41		nee	nee	53
2061_A	Liebergerweg 145-147	1,5	48,53	51,38	2,85	ja	nee	56
2061_B	Liebergerweg 145-147	4,5	48,75	51,62	2,87	ja	nee	57
2061_C	Liebergerweg 145-147	7,5	48,53	51,43	2,9	ja	nee	56
2062_A	Liebergerweg 149-151	1,5	48,49	51,22	2,72	ja	nee	56
2062_B	Liebergerweg 149-151	4,5	48,70	51,47	2,77	ja	nee	56
2062_C	Liebergerweg 149-151	7,5	48,44	51,24	2,74	ja	nee	56
2063_A	Liebergerweg 153-155	1,5	48,49	51,18	2,68	ja	nee	56
2063_B	Liebergerweg 153-155	4,5	48,70	51,43	2,73	ja	nee	56
2063_C	Liebergerweg 153-155	7,5	48,44	51,19	2,69	ja	nee	56
2064_A	Liebergerweg 157-159	1,5	48,47	51,12	2,62	ja	nee	56
2064_B	Liebergerweg 157-159	4,5	48,69	51,37	2,68	ja	nee	56
2064_C	Liebergerweg 157-159	7,5	48,42	51,12	2,62	ja	nee	56
2065_A	Liebergerweg 161-163	1,5	48,41	51,04	2,54	ja	nee	56
2065_B	Liebergerweg 161-163	4,5	48,65	51,30	2,65	ja	nee	56
2065_C	Liebergerweg 161-163	7,5	48,40	51,06	2,56	ja	nee	56
2066_A	Liebergerweg 165-167	1,5	44,43	46,97		nee	nee	52
2066_B	Liebergerweg 165-167	4,5	44,88	47,42		nee	nee	52
2066_C	Liebergerweg 165-167	7,5	44,74	47,28		nee	nee	52
2067_A	Liebergerweg 165-167	1,5	48,32	50,93	2,43	ja	nee	56
2067_B	Liebergerweg 165-167	4,5	48,58	51,21	2,63	ja	nee	56

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2067_C	Liebergerweg 165-167	7,5	48,33	50,98	2,48	ja	nee	56
2068_A	Liebergerweg 169-171	1,5	48,27	50,86	2,36	ja	nee	56
2068_B	Liebergerweg 169-171	4,5	48,56	51,13	2,57	ja	nee	56
2068_C	Liebergerweg 169-171	7,5	48,30	50,89	2,39	ja	nee	56
2069_A	Liebergerweg 169-171	1,5	44,55	47,18		nee	nee	52
2069_B	Liebergerweg 169-171	4,5	44,89	47,54		nee	nee	53
2069_C	Liebergerweg 169-171	7,5	44,73	47,39		nee	nee	52
2070_A	Liebergerweg 173-175	1,5	48,29	50,86	2,36	ja	nee	56
2070_B	Liebergerweg 173-175	4,5	48,58	51,14	2,56	ja	nee	56
2070_C	Liebergerweg 173-175	7,5	48,31	50,89	2,39	ja	nee	56
2071_A	Liebergerweg 177-179	1,5	48,31	50,89	2,39	ja	nee	56
2071_B	Liebergerweg 177-179	4,5	48,61	51,17	2,56	ja	nee	56
2071_C	Liebergerweg 177-179	7,5	48,34	50,91	2,41	ja	nee	56
2072_A	Liebergerweg 181-183	1,5	48,31	50,88	2,38	ja	nee	56
2072_B	Liebergerweg 181-183	4,5	48,62	51,18	2,56	ja	nee	56
2072_C	Liebergerweg 181-183	7,5	48,36	50,92	2,42	ja	nee	56
2073_A	Liebergerweg 185-187	1,5	48,34	50,90	2,4	ja	nee	56
2073_B	Liebergerweg 185-187	4,5	48,63	51,18	2,55	ja	nee	56
2073_C	Liebergerweg 185-187	7,5	48,37	50,93	2,43	ja	nee	56
2074_A	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	1,5	43,76	46,32		nee	nee	51
2074_B	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	4,5	44,20	46,76		nee	nee	52
2074_C	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	7,5	44,14	46,69		nee	nee	52
2075_A	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	1,5	48,31	50,88	2,38	ja	nee	56
2075_B	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	4,5	48,58	51,14	2,56	ja	nee	56
2075_C	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	7,5	48,33	50,89	2,39	ja	nee	56
2076_A	Liebergerweg 191-193	1,5	48,36	50,92	2,42	ja	nee	56
2076_B	Liebergerweg 191-193	4,5	48,61	51,15	2,54	ja	nee	56
2076_C	Liebergerweg 191-193	7,5	48,32	50,87	2,37	ja	nee	56
2077_A	Liebergerweg 191-193	1,5	44,76	47,32		nee	nee	52
2077_B	Liebergerweg 191-193	4,5	45,07	47,63		nee	nee	53
2077_C	Liebergerweg 191-193	7,5	44,89	47,46		nee	nee	52
2078_A	Liebergerweg 195-197	1,5	48,36	50,92	2,42	ja	nee	56
2078_B	Liebergerweg 195-197	4,5	48,60	51,16	2,56	ja	nee	56
2078_C	Liebergerweg 195-197	7,5	48,32	50,87	2,37	ja	nee	56

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2079_A	Liebergerweg 199-201	1,5	48,36	50,92	2,42	ja	nee	56
2079_B	Liebergerweg 199-201	4,5	48,60	51,14	2,54	ja	nee	56
2079_C	Liebergerweg 199-201	7,5	48,31	50,86	2,36	ja	nee	56
2080_A	Liebergerweg 203-205	1,5	48,34	50,89	2,39	ja	nee	56
2080_B	Liebergerweg 203-205	4,5	48,59	51,13	2,54	ja	nee	56
2080_C	Liebergerweg 203-205	7,5	48,28	50,84	2,34	ja	nee	56
2081_A	Liebergerweg 207-209	1,5	48,34	50,89	2,39	ja	nee	56
2081_B	Liebergerweg 207-209	4,5	48,59	51,14	2,55	ja	nee	56
2081_C	Liebergerweg 207-209	7,5	48,28	50,83	2,33	ja	nee	56
2082_A	Liebergerweg 211-213	1,5	45,35	47,91		nee	nee	53
2082_B	Liebergerweg 211-213	4,5	45,64	48,19		nee	nee	53
2082_C	Liebergerweg 211-213	7,5	45,37	47,91		nee	nee	53
2083_A	Liebergerweg 211-213	1,5	48,32	50,87	2,37	ja	nee	56
2083_B	Liebergerweg 211-213	4,5	48,58	51,12	2,54	ja	nee	56
2083_C	Liebergerweg 211-213	7,5	48,26	50,81	2,31	ja	nee	56
2084_A	Liebergerweg 143	1,5	49,80	53,28	3,48	ja	nee	58
2084_B	Liebergerweg 143	4,5	49,83	53,29	3,46	ja	nee	58
2084_C	Liebergerweg 143	7,5	49,43	52,89	3,46	ja	nee	58
2085_A	Liebergerweg 502-518	3,5	50,27	53,84	3,57	ja	nee	59
2085_B	Liebergerweg 502-518	6,5	49,79	53,37	3,58	ja	nee	58
2085_C	Liebergerweg 502-518	9,5	49,12	52,70	3,58	ja	nee	58
2085_D	Liebergerweg 502-518	12,5	48,45	52,01	3,51	ja	nee	57
2086_A	Liebergerweg 520-536	3,5	50,38	53,96	3,58	ja	nee	59
2086_B	Liebergerweg 520-536	6,5	49,94	53,51	3,57	ja	nee	59
2086_C	Liebergerweg 520-536	9,5	49,27	52,85	3,58	ja	nee	58
2086_D	Liebergerweg 520-536	12,5	48,58	52,14	3,56	ja	nee	57
2087_A	Liebergerweg 538-548	3,5	50,29	53,86	3,57	ja	nee	59
2087_B	Liebergerweg 538-548	6,5	49,83	53,41	3,58	ja	nee	58
2087_C	Liebergerweg 538-548	9,5	49,15	52,73	3,58	ja	nee	58
2088_A	Liebergerweg 550-560	3,5	50,40	53,98	3,58	ja	nee	59
2088_B	Liebergerweg 550-560	6,5	49,94	53,52	3,58	ja	nee	59
2088_C	Liebergerweg 550-560	9,5	49,32	52,89	3,57	ja	nee	58
2089_A	Liebergerweg 712	1,5	50,24	53,81	3,57	ja	nee	59
2089_B	Liebergerweg 712	4,5	50,28	53,84	3,56	ja	nee	59

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2089_C	Liebergerweg 712	7,5	49,83	53,40	3,57	ja	nee	58
2090_A	Liebergerweg 714	1,5	49,74	53,31	3,57	ja	nee	58
2090_B	Liebergerweg 714	4,5	49,83	53,41	3,58	ja	nee	58
2090_C	Liebergerweg 714	7,5	49,47	53,02	3,55	ja	nee	58
2091_A	Liebergerweg 716	1,5	49,77	53,33	3,56	ja	nee	58
2091_B	Liebergerweg 716	4,5	49,88	53,45	3,57	ja	nee	58
2091_C	Liebergerweg 716	7,5	49,53	53,09	3,56	ja	nee	58
2092_A	Liebergerweg 718	1,5	45,09	48,63	0,13	nee	nee	54
2092_B	Liebergerweg 718	4,5	45,83	49,39	0,89	nee	nee	54
2092_C	Liebergerweg 718	7,5	45,90	49,45	0,95	nee	nee	54
2093_A	Liebergerweg 720	1,5	45,19	48,74	0,24	nee	nee	54
2093_B	Liebergerweg 720	4,5	45,99	49,54	1,04	nee	nee	55
2093_C	Liebergerweg 720	7,5	46,04	49,59	1,09	nee	nee	55
2094_A	Liebergerweg 722	1,5	45,21	48,76	0,26	nee	nee	54
2094_B	Liebergerweg 722	4,5	46,06	49,62	1,12	nee	nee	55
2094_C	Liebergerweg 722	7,5	46,10	49,66	1,16	nee	nee	55
2095_A	Liebergerweg 724	1,5	45,30	48,82	0,32	nee	nee	54
2095_B	Liebergerweg 724	4,5	46,17	49,71	1,21	nee	nee	55
2095_C	Liebergerweg 724	7,5	46,15	49,70	1,2	nee	nee	55
2096_A	Liebergerweg 726	1,5	45,28	48,82	0,32	nee	nee	54
2096_B	Liebergerweg 726	4,5	46,22	49,77	1,27	nee	nee	55
2096_C	Liebergerweg 726	7,5	46,31	49,85	1,35	nee	nee	55
2097_A	Liebergerweg 728	1,5	45,17	48,71	0,21	nee	nee	54
2097_B	Liebergerweg 728	4,5	46,16	49,70	1,2	nee	nee	55
2097_C	Liebergerweg 728	7,5	46,27	49,81	1,31	nee	nee	55
2098_A	Liebergerweg 730	1,5	45,13	48,68	0,18	nee	nee	54
2098_B	Liebergerweg 730	4,5	46,13	49,69	1,19	nee	nee	55
2098_C	Liebergerweg 730	7,5	46,28	49,82	1,32	nee	nee	55
2099_A	Liebergerweg 732	1,5	44,93	48,49		nee	nee	53
2099_B	Liebergerweg 732	4,5	46,02	49,58	1,08	nee	nee	55
2099_C	Liebergerweg 732	7,5	46,17	49,73	1,23	nee	nee	55
2100_A	Liebergerweg 734	1,5	45,20	48,74	0,24	nee	nee	54
2100_B	Liebergerweg 734	4,5	46,21	49,75	1,25	nee	nee	55
2100_C	Liebergerweg 734	7,5	46,34	49,88	1,38	nee	nee	55

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2101_A	Liebergerweg 736	1,5	44,54	48,09		nee	nee	53
2101_B	Liebergerweg 736	4,5	45,66	49,21	0,71	nee	nee	54
2101_C	Liebergerweg 736	7,5	45,76	49,30	0,8	nee	nee	54
2102_A	Liebergerweg 738	1,5	44,24	47,81		nee	nee	53
2102_B	Liebergerweg 738	4,5	45,44	49,01	0,51	nee	nee	54
2102_C	Liebergerweg 738	7,5	45,51	49,07	0,57	nee	nee	54
2103_A	Liebergerweg 740	1,5	44,97	48,49		nee	nee	53
2103_B	Liebergerweg 740	4,5	46,06	49,58	1,08	nee	nee	55
2103_C	Liebergerweg 740	7,5	46,14	49,65	1,15	nee	nee	55
2104_A	Liebergerweg 742	1,5	44,91	48,43		nee	nee	53
2104_B	Liebergerweg 742	4,5	46,01	49,51	1,01	nee	nee	55
2104_C	Liebergerweg 742	7,5	46,08	49,58	1,08	nee	nee	55
2105_A	Liebergerweg 744	1,5	45,09	48,60	0,1	nee	nee	54
2105_B	Liebergerweg 744	4,5	46,11	49,61	1,11	nee	nee	55
2105_C	Liebergerweg 744	7,5	46,18	49,67	1,17	nee	nee	55
2106_A	Liebergerweg 746	1,5	45,23	48,73	0,23	nee	nee	54
2106_B	Liebergerweg 746	4,5	46,21	49,70	1,2	nee	nee	55
2106_C	Liebergerweg 746	7,5	46,26	49,74	1,24	nee	nee	55
2107_A	Liebergerweg 748	1,5	45,42	48,93	0,43	nee	nee	54
2107_B	Liebergerweg 748	4,5	46,33	49,82	1,32	nee	nee	55
2107_C	Liebergerweg 748	7,5	46,35	49,84	1,34	nee	nee	55
2108_A	Liebergerweg 750	1,5	45,51	49,02	0,52	nee	nee	54
2108_B	Liebergerweg 750	4,5	46,38	49,87	1,37	nee	nee	55
2108_C	Liebergerweg 750	7,5	46,41	49,89	1,39	nee	nee	55
2109_A	Liebergerweg 752	1,5	45,60	49,09	0,59	nee	nee	54
2109_B	Liebergerweg 752	4,5	46,40	49,89	1,39	nee	nee	55
2109_C	Liebergerweg 752	7,5	46,40	49,88	1,38	nee	nee	55
2110_A	Liebergerweg 754	1,5	45,67	49,17	0,67	nee	nee	54
2110_B	Liebergerweg 754	4,5	46,40	49,91	1,41	nee	nee	55
2110_C	Liebergerweg 754	7,5	46,39	49,90	1,4	nee	nee	55
2111_A	Liebergerweg 756	1,5	45,60	49,17	0,67	nee	nee	54
2111_B	Liebergerweg 756	4,5	46,26	49,83	1,33	nee	nee	55
2111_C	Liebergerweg 756	7,5	46,28	49,85	1,35	nee	nee	55
2112_A	Liebergerweg 758	1,5	49,28	52,35	3,07	ja	nee	57

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2112_B	Liebergerweg 758	4,5	49,45	52,54	3,09	ja	nee	58
2112_C	Liebergerweg 758	7,5	49,10	52,20	3,1	ja	nee	57
2113_A	Liebergerweg 760	1,5	49,54	52,40	2,86	ja	nee	57
2113_B	Liebergerweg 760	4,5	49,62	52,49	2,87	ja	nee	57
2113_C	Liebergerweg 760	7,5	49,18	52,07	2,89	ja	nee	57
2114_A	Liebergerweg 762	1,5	49,55	52,33	2,78	ja	nee	57
2114_B	Liebergerweg 762	4,5	49,61	52,42	2,81	ja	nee	57
2114_C	Liebergerweg 762	7,5	49,17	52,01	2,84	ja	nee	57
2115_A	Liebergerweg 762	1,5	45,29	47,85		nee	nee	53
2115_B	Liebergerweg 762	4,5	45,57	48,15		nee	nee	53
2115_C	Liebergerweg 762	7,5	45,36	47,92		nee	nee	53
2116_A	Liebergerweg 764	1,5	49,11	51,73	2,62	ja	nee	57
2116_B	Liebergerweg 764	4,5	49,23	51,86	2,63	ja	nee	57
2116_C	Liebergerweg 764	7,5	48,85	51,50	2,65	ja	nee	56
2117_A	Liebergerweg 764	1,5	45,90	48,55	0,05	nee	nee	54
2117_B	Liebergerweg 764	4,5	46,13	48,82	0,32	nee	nee	54
2117_C	Liebergerweg 764	7,5	45,86	48,56	0,06	nee	nee	54
2118_A	Liebergerweg 766	1,5	49,01	51,60	2,59	ja	nee	57
2118_B	Liebergerweg 766	4,5	49,12	51,73	2,61	ja	nee	57
2118_C	Liebergerweg 766	7,5	48,74	51,37	2,63	ja	nee	56
2119_A	Liebergerweg 768	1,5	48,68	51,25	2,57	ja	nee	56
2119_B	Liebergerweg 768	4,5	48,84	51,42	2,58	ja	nee	56
2119_C	Liebergerweg 768	7,5	48,48	51,08	2,58	ja	nee	56
2120_A	Liebergerweg 770	1,5	48,60	51,17	2,57	ja	nee	56
2120_B	Liebergerweg 770	4,5	48,78	51,36	2,58	ja	nee	56
2120_C	Liebergerweg 770	7,5	48,45	51,06	2,56	ja	nee	56
2121_A	Liebergerweg 772	1,5	48,57	51,14	2,57	ja	nee	56
2121_B	Liebergerweg 772	4,5	48,78	51,35	2,57	ja	nee	56
2121_C	Liebergerweg 772	7,5	48,45	51,04	2,54	ja	nee	56
2122_A	Liebergerweg 774	1,5	48,59	51,15	2,56	ja	nee	56
2122_B	Liebergerweg 774	4,5	48,80	51,37	2,57	ja	nee	56
2122_C	Liebergerweg 774	7,5	48,49	51,07	2,57	ja	nee	56
2123_A	Liebergerweg 776	1,5	48,61	51,16	2,55	ja	nee	56
2123_B	Liebergerweg 776	4,5	48,81	51,38	2,57	ja	nee	56

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2123_C	Liebergerweg 776	7,5	48,50	51,08	2,58	ja	nee	56
2124_A	Liebergerweg 778	1,5	48,61	51,16	2,55	ja	nee	56
2124_B	Liebergerweg 778	4,5	48,81	51,37	2,56	ja	nee	56
2124_C	Liebergerweg 778	7,5	48,51	51,08	2,57	ja	nee	56
2125_A	Liebergerweg 780	1,5	48,62	51,18	2,56	ja	nee	56
2125_B	Liebergerweg 780	4,5	48,84	51,39	2,55	ja	nee	56
2125_C	Liebergerweg 780	7,5	48,52	51,08	2,56	ja	nee	56
2126_A	Liebergerweg 782	1,5	48,65	51,22	2,57	ja	nee	56
2126_B	Liebergerweg 782	4,5	48,85	51,40	2,55	ja	nee	56
2126_C	Liebergerweg 782	7,5	48,54	51,10	2,56	ja	nee	56
2127_A	Liebergerweg 784	1,5	48,84	51,40	2,56	ja	nee	56
2127_B	Liebergerweg 784	4,5	48,99	51,56	2,57	ja	nee	57
2127_C	Liebergerweg 784	7,5	48,65	51,21	2,56	ja	nee	56
2128_A	Liebergerweg 786	1,5	43,08	45,62		nee	nee	51
2128_B	Liebergerweg 786	4,5	43,62	46,16		nee	nee	51
2128_C	Liebergerweg 786	7,5	43,53	46,07		nee	nee	51
2129_A	Liebergerweg 786	1,5	48,76	51,32	2,56	ja	nee	56
2129_B	Liebergerweg 786	4,5	48,93	51,48	2,55	ja	nee	56
2129_C	Liebergerweg 786	7,5	48,57	51,14	2,57	ja	nee	56
2130_A	Liebergerweg 786	1,5	45,36	47,90		nee	nee	53
2130_B	Liebergerweg 786	4,5	45,61	48,15		nee	nee	53
2130_C	Liebergerweg 786	7,5	45,37	47,91		nee	nee	53
2131_A	Liebergerweg 788	1,5	43,18	45,72		nee	nee	51
2131_B	Liebergerweg 788	4,5	43,68	46,22		nee	nee	51
2131_C	Liebergerweg 788	7,5	43,62	46,17		nee	nee	51
2132_A	Liebergerweg 788	1,5	48,63	51,18	2,55	ja	nee	56
2132_B	Liebergerweg 788	4,5	48,81	51,37	2,56	ja	nee	56
2132_C	Liebergerweg 788	7,5	48,47	51,03	2,53	ja	nee	56
2133_A	Liebergerweg 788	1,5	45,69	48,24		nee	nee	53
2133_B	Liebergerweg 788	4,5	45,89	48,44		nee	nee	53
2133_C	Liebergerweg 788	7,5	45,67	48,21		nee	nee	53
2134_A	Liebergerweg 790	1,5	48,67	51,21	2,54	ja	nee	56
2134_B	Liebergerweg 790	4,5	48,84	51,39	2,55	ja	nee	56
2134_C	Liebergerweg 790	7,5	48,48	51,04	2,54	ja	nee	56

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2135_A	Liebergerweg 792	1,5	48,69	51,23	2,54	ja	nee	56
2135_B	Liebergerweg 792	4,5	48,85	51,40	2,55	ja	nee	56
2135_C	Liebergerweg 792	7,5	48,49	51,03	2,53	ja	nee	56
2136_A	Liebergerweg 794	1,5	48,72	51,27	2,55	ja	nee	56
2136_B	Liebergerweg 794	4,5	48,87	51,42	2,55	ja	nee	56
2136_C	Liebergerweg 794	7,5	48,49	51,04	2,54	ja	nee	56
2137_A	Liebergerweg 796	1,5	48,71	51,26	2,55	ja	nee	56
2137_B	Liebergerweg 796	4,5	48,84	51,39	2,55	ja	nee	56
2137_C	Liebergerweg 796	7,5	48,45	51,00	2,5	ja	nee	56
2138_A	Liebergerweg 798	1,5	48,71	51,25	2,54	ja	nee	56
2138_B	Liebergerweg 798	4,5	48,82	51,36	2,54	ja	nee	56
2139_A	Liebergerweg 800	1,5	48,65	51,19	2,54	ja	nee	56
2139_B	Liebergerweg 800	4,5	48,74	51,29	2,55	ja	nee	56
2139_C	Liebergerweg 800	7,5	48,32	50,86	2,36	ja	nee	56
2140_A	Liebergerweg 802	1,5	48,59	51,13	2,54	ja	nee	56
2140_B	Liebergerweg 802	4,5	48,67	51,21	2,54	ja	nee	56
2140_C	Liebergerweg 802	7,5	48,25	50,80	2,3	ja	nee	56
2141_A	Liebergerweg 804	1,5	48,44	50,99	2,49	ja	nee	56
2141_B	Liebergerweg 804	4,5	48,50	51,05	2,55	ja	nee	56
2141_C	Liebergerweg 804	7,5	48,11	50,65	2,15	ja	nee	56
2142_A	Liebergerweg 806	1,5	42,99	45,52		nee	nee	51
2142_B	Liebergerweg 806	4,5	43,14	45,67		nee	nee	51
2142_C	Liebergerweg 806	7,5	42,81	45,35		nee	nee	50
2143_A	Liebergerweg 806	1,5	48,30	50,85	2,35	ja	nee	56
2143_B	Liebergerweg 806	4,5	48,35	50,90	2,4	ja	nee	56
2143_C	Liebergerweg 806	7,5	47,95	50,50	2	ja	nee	56
2144_A	Liebergerweg 808	1,5	44,00	46,55		nee	nee	52
2144_B	Liebergerweg 808	4,5	44,35	46,91		nee	nee	52
2144_C	Liebergerweg 808	7,5	44,20	46,76		nee	nee	52
2146_A	Liebergerweg 808	1,5	46,64	49,19	0,69	nee	nee	54
2146_B	Liebergerweg 808	4,5	46,76	49,30	0,8	nee	nee	54
2146_C	Liebergerweg 808	7,5	46,44	48,99	0,49	nee	nee	54
2147_B	Mussenstraat 1	4,5	39,65	43,18		nee	nee	48
2147_C	Mussenstraat 1	7,5	39,93	43,45		nee	nee	48

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2148_A	Mussenstraat 1	1,5	40,32	43,90		nee	nee	49
2148_B	Mussenstraat 1	4,5	41,88	45,45		nee	nee	50
2148_C	Mussenstraat 1	7,5	42,13	45,70		nee	nee	51
2149_A	Mussenstraat 1	1,5	44,26	47,79		nee	nee	53
2149_B	Mussenstraat 1	4,5	45,53	49,07	0,57	nee	nee	54
2149_C	Mussenstraat 1	7,5	45,67	49,20	0,7	nee	nee	54
2155_A	Mussenstraat 2	1,5	44,61	48,16		nee	nee	53
2155_B	Mussenstraat 2	4,5	45,79	49,34	0,84	nee	nee	54
2155_C	Mussenstraat 2	7,5	45,92	49,47	0,97	nee	nee	54
2156_A	Mussenstraat 2	1,5	40,94	44,41		nee	nee	49
2156_B	Mussenstraat 2	4,5	42,22	45,72		nee	nee	51
2156_C	Mussenstraat 2	7,5	42,42	45,89		nee	nee	51
2157_B	Mussenstraat 2	4,5	40,77	44,29		nee	nee	49
2157_C	Mussenstraat 2	7,5	41,06	44,57		nee	nee	50
2197_A	Oosterengweg 562-594	2,5	50,11	53,69	3,58	ja	nee	59
2197_B	Oosterengweg 562-594	5,5	49,58	53,15	3,57	ja	nee	58
2197_C	Oosterengweg 562-594	8,5	48,73	52,32	3,59	ja	nee	57
2197_D	Oosterengweg 562-594	11,5	47,81	51,39	2,89	ja	nee	56
2198_A	Oosterengweg 562-594	2,5	49,64	53,22	3,58	ja	nee	58
2198_B	Oosterengweg 562-594	5,5	49,01	52,59	3,58	ja	nee	58
2198_C	Oosterengweg 562-594	8,5	48,09	51,66	3,16	ja	nee	57
2198_D	Oosterengweg 562-594	11,5	47,08	50,66	2,16	ja	nee	56
2199_A	Oosterengweg 562-594	2,5	49,82	53,40	3,58	ja	nee	58
2199_B	Oosterengweg 562-594	5,5	49,44	53,02	3,58	ja	nee	58
2199_C	Oosterengweg 562-594	8,5	48,79	52,36	3,57	ja	nee	57
2199_D	Oosterengweg 562-594	11,5	48,05	51,63	3,13	ja	nee	57
2200_A	Oosterengweg 562-594	2,5	46,94	50,52	2,02	ja	nee	56
2200_B	Oosterengweg 562-594	5,5	46,57	50,15	1,65	ja	nee	55
2200_C	Oosterengweg 562-594	8,5	45,98	49,56	1,06	nee	nee	55
2200_D	Oosterengweg 562-594	11,5	45,27	48,83	0,33	nee	nee	54
2201_A	Oosterengweg 562-594	2,5	43,98	47,55		nee	nee	53
2201_B	Oosterengweg 562-594	5,5	43,87	47,44		nee	nee	52
2201_C	Oosterengweg 562-594	8,5	43,65	47,21		nee	nee	52
2201_D	Oosterengweg 562-594	11,5	43,27	46,84		nee	nee	52

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2205_A	Reigerstraat 1	1,5	49,77	53,17	3,4	ja	nee	58
2205_B	Reigerstraat 1	4,5	49,81	53,18	3,37	ja	nee	58
2205_C	Reigerstraat 1	7,5	49,39	52,76	3,37	ja	nee	58
2206_A	Reigerstraat 1	1,5	45,69	48,79	0,29	nee	nee	54
2206_B	Reigerstraat 1	4,5	45,89	48,96	0,46	nee	nee	54
2206_C	Reigerstraat 1	7,5	45,61	48,65	0,15	nee	nee	54
2207_A	Reigerstraat 3	1,5	43,71	46,77		nee	nee	52
2207_B	Reigerstraat 3	4,5	44,20	47,22		nee	nee	52
2207_C	Reigerstraat 3	7,5	44,12	47,14		nee	nee	52
2208_A	Rontgenstraat 161	1,5	42,28	44,82		nee	nee	50
2208_B	Rontgenstraat 161	4,5	43,09	45,62		nee	nee	51
2209_A	Rontgenstraat 163	1,5	44,23	46,77		nee	nee	52
2209_B	Rontgenstraat 163	4,5	44,75	47,28		nee	nee	52
2210_A	Rontgenstraat 163	1,5	47,99	50,54	2,04	ja	nee	56
2210_B	Rontgenstraat 163	4,5	48,16	50,71	2,21	ja	nee	56

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2003_A	Anthony Fokkerweg 220-224	3	45,37	47,92		nee	nee	53
2003_B	Anthony Fokkerweg 220-224	6	45,25	47,81		nee	nee	53
2003_C	Anthony Fokkerweg 220-224	9	44,88	47,43		nee	nee	52
2037_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	48,73	52,30	3,57	ja	nee	57
2037_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	48,85	52,42	3,57	ja	nee	57
2039_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	48,37	51,94	3,44	ja	nee	57
2039_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	48,58	52,16	3,58	ja	nee	57
2040_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	46,75	50,33	1,83	ja	nee	55
2040_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	47,22	50,80	2,3	ja	nee	56
2041_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	48,81	52,38	3,57	ja	nee	57
2041_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	48,97	52,55	3,58	ja	nee	58
2042_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	39,88	43,45		nee	nee	48
2043_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	47,37	50,95	2,45	ja	nee	56
2043_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	47,71	51,29	2,79	ja	nee	56
2044_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	41,26	44,82		nee	nee	50
2044_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	42,54	46,10		nee	nee	51
2048_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	41,61	45,19		nee	nee	50
2048_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	43,05	46,62		nee	nee	52
2049_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	41,03	44,61		nee	nee	50
2049_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	42,60	46,18		nee	nee	51
2050_A	Liebergerweg 117	1,5	50,20	53,76	3,56	ja	nee	59
2050_B	Liebergerweg 117	4,5	50,28	53,85	3,57	ja	nee	59
2051_A	Liebergerweg 119	1,5	50,17	53,74	3,57	ja	nee	59
2051_B	Liebergerweg 119	4,5	50,25	53,82	3,57	ja	nee	59
2052_A	Liebergerweg 121	1,5	50,17	53,74	3,57	ja	nee	59
2052_B	Liebergerweg 121	4,5	50,24	53,81	3,57	ja	nee	59
2053_A	Liebergerweg 123	1,5	50,15	53,73	3,58	ja	nee	59
2053_B	Liebergerweg 123	4,5	50,22	53,79	3,57	ja	nee	59
2054_A	Merelstraat 86	1,5	46,05	49,63	1,13	nee	nee	55
2054_B	Merelstraat 86	4,5	46,47	50,04	1,54	ja	nee	55
2055_A	Liebergerweg 135	1,5	45,91	49,48	0,98	nee	nee	54
2055_B	Liebergerweg 135	4,5	46,19	49,76	1,26	nee	nee	55
2055_C	Liebergerweg 135	7,5	45,73	49,30	0,8	nee	nee	54
2056_A	Liebergerweg 135	1,5	49,76	53,30	3,54	ja	nee	58
2056_B	Liebergerweg 135	4,5	49,79	53,31	3,52	ja	nee	58
2056_C	Liebergerweg 135	7,5	49,40	52,92	3,52	ja	nee	58
2057_A	Liebergerweg 137	1,5	49,78	53,30	3,52	ja	nee	58
2057_B	Liebergerweg 137	4,5	49,80	53,32	3,52	ja	nee	58

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2057_C	Liebergerweg 137	7,5	49,41	52,93	3,52	ja	nee	58
2058_A	Liebergerweg 139	1,5	49,77	53,29	3,52	ja	nee	58
2058_B	Liebergerweg 139	4,5	49,80	53,30	3,5	ja	nee	58
2058_C	Liebergerweg 139	7,5	49,40	52,90	3,5	ja	nee	58
2059_A	Liebergerweg 141	1,5	49,80	53,29	3,49	ja	nee	58
2059_B	Liebergerweg 141	4,5	49,81	53,29	3,48	ja	nee	58
2059_C	Liebergerweg 141	7,5	49,41	52,89	3,48	ja	nee	58
2060_A	Liebergerweg 145-147	1,5	44,84	48,07		nee	nee	53
2060_B	Liebergerweg 145-147	4,5	45,23	48,49		nee	nee	53
2060_C	Liebergerweg 145-147	7,5	45,14	48,41		nee	nee	53
2061_A	Liebergerweg 145-147	1,5	48,53	51,38	2,85	ja	nee	56
2061_B	Liebergerweg 145-147	4,5	48,75	51,62	2,87	ja	nee	57
2061_C	Liebergerweg 145-147	7,5	48,53	51,43	2,9	ja	nee	56
2062_A	Liebergerweg 149-151	1,5	48,49	51,22	2,72	ja	nee	56
2062_B	Liebergerweg 149-151	4,5	48,70	51,47	2,77	ja	nee	56
2062_C	Liebergerweg 149-151	7,5	48,44	51,24	2,74	ja	nee	56
2063_A	Liebergerweg 153-155	1,5	48,49	51,18	2,68	ja	nee	56
2063_B	Liebergerweg 153-155	4,5	48,70	51,43	2,73	ja	nee	56
2063_C	Liebergerweg 153-155	7,5	48,44	51,19	2,69	ja	nee	56
2064_A	Liebergerweg 157-159	1,5	48,47	51,12	2,62	ja	nee	56
2064_B	Liebergerweg 157-159	4,5	48,69	51,37	2,68	ja	nee	56
2064_C	Liebergerweg 157-159	7,5	48,42	51,12	2,62	ja	nee	56
2065_A	Liebergerweg 161-163	1,5	48,41	51,04	2,54	ja	nee	56
2065_B	Liebergerweg 161-163	4,5	48,65	51,30	2,65	ja	nee	56
2065_C	Liebergerweg 161-163	7,5	48,40	51,06	2,56	ja	nee	56
2066_A	Liebergerweg 165-167	1,5	44,43	46,97		nee	nee	52
2066_B	Liebergerweg 165-167	4,5	44,88	47,42		nee	nee	52
2066_C	Liebergerweg 165-167	7,5	44,74	47,28		nee	nee	52
2067_A	Liebergerweg 165-167	1,5	48,32	50,93	2,43	ja	nee	56
2067_B	Liebergerweg 165-167	4,5	48,58	51,21	2,63	ja	nee	56
2067_C	Liebergerweg 165-167	7,5	48,33	50,98	2,48	ja	nee	56
2068_A	Liebergerweg 169-171	1,5	48,27	50,86	2,36	ja	nee	56
2068_B	Liebergerweg 169-171	4,5	48,56	51,13	2,57	ja	nee	56
2068_C	Liebergerweg 169-171	7,5	48,30	50,89	2,39	ja	nee	56
2069_A	Liebergerweg 169-171	1,5	44,55	47,18		nee	nee	52
2069_B	Liebergerweg 169-171	4,5	44,89	47,54		nee	nee	53
2069_C	Liebergerweg 169-171	7,5	44,73	47,39		nee	nee	52
2070_A	Liebergerweg 173-175	1,5	48,29	50,86	2,36	ja	nee	56

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2070_B	Liebergerweg 173-175	4,5	48,58	51,14	2,56	ja	nee	56
2070_C	Liebergerweg 173-175	7,5	48,31	50,89	2,39	ja	nee	56
2071_A	Liebergerweg 177-179	1,5	48,31	50,89	2,39	ja	nee	56
2071_B	Liebergerweg 177-179	4,5	48,61	51,17	2,56	ja	nee	56
2071_C	Liebergerweg 177-179	7,5	48,34	50,91	2,41	ja	nee	56
2072_A	Liebergerweg 181-183	1,5	48,31	50,88	2,38	ja	nee	56
2072_B	Liebergerweg 181-183	4,5	48,62	51,18	2,56	ja	nee	56
2072_C	Liebergerweg 181-183	7,5	48,36	50,92	2,42	ja	nee	56
2073_A	Liebergerweg 185-187	1,5	48,34	50,90	2,4	ja	nee	56
2073_B	Liebergerweg 185-187	4,5	48,63	51,18	2,55	ja	nee	56
2073_C	Liebergerweg 185-187	7,5	48,37	50,93	2,43	ja	nee	56
2074_A	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	1,5	43,76	46,32		nee	nee	51
2074_B	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	4,5	44,20	46,76		nee	nee	52
2074_C	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	7,5	44,14	46,69		nee	nee	52
2075_A	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	1,5	48,31	50,88	2,38	ja	nee	56
2075_B	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	4,5	48,58	51,14	2,56	ja	nee	56
2075_C	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	7,5	48,33	50,89	2,39	ja	nee	56
2076_A	Liebergerweg 191-193	1,5	48,36	50,92	2,42	ja	nee	56
2076_B	Liebergerweg 191-193	4,5	48,61	51,15	2,54	ja	nee	56
2076_C	Liebergerweg 191-193	7,5	48,32	50,87	2,37	ja	nee	56
2077_A	Liebergerweg 191-193	1,5	44,76	47,32		nee	nee	52
2077_B	Liebergerweg 191-193	4,5	45,07	47,63		nee	nee	53
2077_C	Liebergerweg 191-193	7,5	44,89	47,46		nee	nee	52
2078_A	Liebergerweg 195-197	1,5	48,36	50,92	2,42	ja	nee	56
2078_B	Liebergerweg 195-197	4,5	48,60	51,16	2,56	ja	nee	56
2078_C	Liebergerweg 195-197	7,5	48,32	50,87	2,37	ja	nee	56
2079_A	Liebergerweg 199-201	1,5	48,36	50,92	2,42	ja	nee	56
2079_B	Liebergerweg 199-201	4,5	48,60	51,14	2,54	ja	nee	56
2079_C	Liebergerweg 199-201	7,5	48,31	50,86	2,36	ja	nee	56
2080_A	Liebergerweg 203-205	1,5	48,34	50,89	2,39	ja	nee	56
2080_B	Liebergerweg 203-205	4,5	48,59	51,13	2,54	ja	nee	56
2080_C	Liebergerweg 203-205	7,5	48,28	50,84	2,34	ja	nee	56
2081_A	Liebergerweg 207-209	1,5	48,34	50,89	2,39	ja	nee	56
2081_B	Liebergerweg 207-209	4,5	48,59	51,14	2,55	ja	nee	56
2081_C	Liebergerweg 207-209	7,5	48,28	50,83	2,33	ja	nee	56
2082_A	Liebergerweg 211-213	1,5	45,35	47,91		nee	nee	53
2082_B	Liebergerweg 211-213	4,5	45,64	48,19		nee	nee	53
2082_C	Liebergerweg 211-213	7,5	45,37	47,91		nee	nee	53

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2083_A	Liebergerweg 211-213	1,5	48,32	50,87	2,37	ja	nee	56
2083_B	Liebergerweg 211-213	4,5	48,58	51,12	2,54	ja	nee	56
2083_C	Liebergerweg 211-213	7,5	48,26	50,81	2,31	ja	nee	56
2084_A	Liebergerweg 143	1,5	49,80	53,28	3,48	ja	nee	58
2084_B	Liebergerweg 143	4,5	49,83	53,29	3,46	ja	nee	58
2084_C	Liebergerweg 143	7,5	49,43	52,89	3,46	ja	nee	58
2085_A	Liebergerweg 502-518	3,5	50,27	53,84	3,57	ja	nee	59
2085_B	Liebergerweg 502-518	6,5	49,79	53,37	3,58	ja	nee	58
2085_C	Liebergerweg 502-518	9,5	49,12	52,70	3,58	ja	nee	58
2085_D	Liebergerweg 502-518	12,5	48,45	52,01	3,51	ja	nee	57
2086_A	Liebergerweg 520-536	3,5	50,38	53,96	3,58	ja	nee	59
2086_B	Liebergerweg 520-536	6,5	49,94	53,51	3,57	ja	nee	59
2086_C	Liebergerweg 520-536	9,5	49,27	52,85	3,58	ja	nee	58
2086_D	Liebergerweg 520-536	12,5	48,58	52,14	3,56	ja	nee	57
2087_A	Liebergerweg 538-548	3,5	50,29	53,86	3,57	ja	nee	59
2087_B	Liebergerweg 538-548	6,5	49,83	53,41	3,58	ja	nee	58
2087_C	Liebergerweg 538-548	9,5	49,15	52,73	3,58	ja	nee	58
2088_A	Liebergerweg 550-560	3,5	50,40	53,98	3,58	ja	nee	59
2088_B	Liebergerweg 550-560	6,5	49,94	53,52	3,58	ja	nee	59
2088_C	Liebergerweg 550-560	9,5	49,32	52,89	3,57	ja	nee	58
2089_A	Liebergerweg 712	1,5	50,24	53,81	3,57	ja	nee	59
2089_B	Liebergerweg 712	4,5	50,28	53,84	3,56	ja	nee	59
2089_C	Liebergerweg 712	7,5	49,83	53,40	3,57	ja	nee	58
2090_A	Liebergerweg 714	1,5	49,74	53,31	3,57	ja	nee	58
2090_B	Liebergerweg 714	4,5	49,83	53,41	3,58	ja	nee	58
2090_C	Liebergerweg 714	7,5	49,47	53,02	3,55	ja	nee	58
2091_A	Liebergerweg 716	1,5	49,77	53,33	3,56	ja	nee	58
2091_B	Liebergerweg 716	4,5	49,88	53,45	3,57	ja	nee	58
2091_C	Liebergerweg 716	7,5	49,53	53,09	3,56	ja	nee	58
2092_A	Liebergerweg 718	1,5	45,09	48,63	0,13	nee	nee	54
2092_B	Liebergerweg 718	4,5	45,83	49,39	0,89	nee	nee	54
2092_C	Liebergerweg 718	7,5	45,90	49,45	0,95	nee	nee	54
2093_A	Liebergerweg 720	1,5	45,19	48,74	0,24	nee	nee	54
2093_B	Liebergerweg 720	4,5	45,99	49,54	1,04	nee	nee	55
2093_C	Liebergerweg 720	7,5	46,04	49,59	1,09	nee	nee	55
2094_A	Liebergerweg 722	1,5	45,21	48,76	0,26	nee	nee	54
2094_B	Liebergerweg 722	4,5	46,06	49,62	1,12	nee	nee	55
2094_C	Liebergerweg 722	7,5	46,10	49,66	1,16	nee	nee	55

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2095_A	Liebergerweg 724	1,5	45,30	48,82	0,32	nee	nee	54
2095_B	Liebergerweg 724	4,5	46,17	49,71	1,21	nee	nee	55
2095_C	Liebergerweg 724	7,5	46,15	49,70	1,2	nee	nee	55
2096_A	Liebergerweg 726	1,5	45,28	48,82	0,32	nee	nee	54
2096_B	Liebergerweg 726	4,5	46,22	49,77	1,27	nee	nee	55
2096_C	Liebergerweg 726	7,5	46,31	49,85	1,35	nee	nee	55
2097_A	Liebergerweg 728	1,5	45,17	48,71	0,21	nee	nee	54
2097_B	Liebergerweg 728	4,5	46,16	49,70	1,2	nee	nee	55
2097_C	Liebergerweg 728	7,5	46,27	49,81	1,31	nee	nee	55
2098_A	Liebergerweg 730	1,5	45,13	48,68	0,18	nee	nee	54
2098_B	Liebergerweg 730	4,5	46,13	49,69	1,19	nee	nee	55
2098_C	Liebergerweg 730	7,5	46,28	49,82	1,32	nee	nee	55
2099_A	Liebergerweg 732	1,5	44,93	48,49		nee	nee	53
2099_B	Liebergerweg 732	4,5	46,02	49,58	1,08	nee	nee	55
2099_C	Liebergerweg 732	7,5	46,17	49,73	1,23	nee	nee	55
2100_A	Liebergerweg 734	1,5	45,20	48,74	0,24	nee	nee	54
2100_B	Liebergerweg 734	4,5	46,21	49,75	1,25	nee	nee	55
2100_C	Liebergerweg 734	7,5	46,34	49,88	1,38	nee	nee	55
2101_A	Liebergerweg 736	1,5	44,54	48,09		nee	nee	53
2101_B	Liebergerweg 736	4,5	45,66	49,21	0,71	nee	nee	54
2101_C	Liebergerweg 736	7,5	45,76	49,30	0,8	nee	nee	54
2102_A	Liebergerweg 738	1,5	44,24	47,81		nee	nee	53
2102_B	Liebergerweg 738	4,5	45,44	49,01	0,51	nee	nee	54
2102_C	Liebergerweg 738	7,5	45,51	49,07	0,57	nee	nee	54
2103_A	Liebergerweg 740	1,5	44,97	48,49		nee	nee	53
2103_B	Liebergerweg 740	4,5	46,06	49,58	1,08	nee	nee	55
2103_C	Liebergerweg 740	7,5	46,14	49,65	1,15	nee	nee	55
2104_A	Liebergerweg 742	1,5	44,91	48,43		nee	nee	53
2104_B	Liebergerweg 742	4,5	46,01	49,51	1,01	nee	nee	55
2104_C	Liebergerweg 742	7,5	46,08	49,58	1,08	nee	nee	55
2105_A	Liebergerweg 744	1,5	45,09	48,60	0,1	nee	nee	54
2105_B	Liebergerweg 744	4,5	46,11	49,61	1,11	nee	nee	55
2105_C	Liebergerweg 744	7,5	46,18	49,67	1,17	nee	nee	55
2106_A	Liebergerweg 746	1,5	45,23	48,73	0,23	nee	nee	54
2106_B	Liebergerweg 746	4,5	46,21	49,70	1,2	nee	nee	55
2106_C	Liebergerweg 746	7,5	46,26	49,74	1,24	nee	nee	55
2107_A	Liebergerweg 748	1,5	45,42	48,93	0,43	nee	nee	54
2107_B	Liebergerweg 748	4,5	46,33	49,82	1,32	nee	nee	55

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2107_C	Liebergerweg 748	7,5	46,35	49,84	1,34	nee	nee	55
2108_A	Liebergerweg 750	1,5	45,51	49,02	0,52	nee	nee	54
2108_B	Liebergerweg 750	4,5	46,38	49,87	1,37	nee	nee	55
2108_C	Liebergerweg 750	7,5	46,41	49,89	1,39	nee	nee	55
2109_A	Liebergerweg 752	1,5	45,60	49,09	0,59	nee	nee	54
2109_B	Liebergerweg 752	4,5	46,40	49,89	1,39	nee	nee	55
2109_C	Liebergerweg 752	7,5	46,40	49,88	1,38	nee	nee	55
2110_A	Liebergerweg 754	1,5	45,67	49,17	0,67	nee	nee	54
2110_B	Liebergerweg 754	4,5	46,40	49,91	1,41	nee	nee	55
2110_C	Liebergerweg 754	7,5	46,39	49,90	1,4	nee	nee	55
2111_A	Liebergerweg 756	1,5	45,60	49,17	0,67	nee	nee	54
2111_B	Liebergerweg 756	4,5	46,26	49,83	1,33	nee	nee	55
2111_C	Liebergerweg 756	7,5	46,28	49,85	1,35	nee	nee	55
2112_A	Liebergerweg 758	1,5	49,28	52,35	3,07	ja	nee	57
2112_B	Liebergerweg 758	4,5	49,45	52,54	3,09	ja	nee	58
2112_C	Liebergerweg 758	7,5	49,10	52,20	3,1	ja	nee	57
2113_A	Liebergerweg 760	1,5	49,54	52,40	2,86	ja	nee	57
2113_B	Liebergerweg 760	4,5	49,62	52,49	2,87	ja	nee	57
2113_C	Liebergerweg 760	7,5	49,18	52,07	2,89	ja	nee	57
2114_A	Liebergerweg 762	1,5	49,55	52,33	2,78	ja	nee	57
2114_B	Liebergerweg 762	4,5	49,61	52,42	2,81	ja	nee	57
2114_C	Liebergerweg 762	7,5	49,17	52,01	2,84	ja	nee	57
2115_A	Liebergerweg 762	1,5	45,29	47,85		nee	nee	53
2115_B	Liebergerweg 762	4,5	45,57	48,15		nee	nee	53
2115_C	Liebergerweg 762	7,5	45,36	47,92		nee	nee	53
2116_A	Liebergerweg 764	1,5	49,11	51,73	2,62	ja	nee	57
2116_B	Liebergerweg 764	4,5	49,23	51,86	2,63	ja	nee	57
2116_C	Liebergerweg 764	7,5	48,85	51,50	2,65	ja	nee	56
2117_A	Liebergerweg 764	1,5	45,90	48,55	0,05	nee	nee	54
2117_B	Liebergerweg 764	4,5	46,13	48,82	0,32	nee	nee	54
2117_C	Liebergerweg 764	7,5	45,86	48,56	0,06	nee	nee	54
2118_A	Liebergerweg 766	1,5	49,01	51,60	2,59	ja	nee	57
2118_B	Liebergerweg 766	4,5	49,12	51,73	2,61	ja	nee	57
2118_C	Liebergerweg 766	7,5	48,74	51,37	2,63	ja	nee	56
2119_A	Liebergerweg 768	1,5	48,68	51,25	2,57	ja	nee	56
2119_B	Liebergerweg 768	4,5	48,84	51,42	2,58	ja	nee	56
2119_C	Liebergerweg 768	7,5	48,48	51,08	2,58	ja	nee	56
2120_A	Liebergerweg 770	1,5	48,60	51,17	2,57	ja	nee	56

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2120_B	Liebergerweg 770	4,5	48,78	51,36	2,58	ja	nee	56
2120_C	Liebergerweg 770	7,5	48,45	51,06	2,56	ja	nee	56
2121_A	Liebergerweg 772	1,5	48,57	51,14	2,57	ja	nee	56
2121_B	Liebergerweg 772	4,5	48,78	51,35	2,57	ja	nee	56
2121_C	Liebergerweg 772	7,5	48,45	51,04	2,54	ja	nee	56
2122_A	Liebergerweg 774	1,5	48,59	51,15	2,56	ja	nee	56
2122_B	Liebergerweg 774	4,5	48,80	51,37	2,57	ja	nee	56
2122_C	Liebergerweg 774	7,5	48,49	51,07	2,57	ja	nee	56
2123_A	Liebergerweg 776	1,5	48,61	51,16	2,55	ja	nee	56
2123_B	Liebergerweg 776	4,5	48,81	51,38	2,57	ja	nee	56
2123_C	Liebergerweg 776	7,5	48,50	51,08	2,58	ja	nee	56
2124_A	Liebergerweg 778	1,5	48,61	51,16	2,55	ja	nee	56
2124_B	Liebergerweg 778	4,5	48,81	51,37	2,56	ja	nee	56
2124_C	Liebergerweg 778	7,5	48,51	51,08	2,57	ja	nee	56
2125_A	Liebergerweg 780	1,5	48,62	51,18	2,56	ja	nee	56
2125_B	Liebergerweg 780	4,5	48,84	51,39	2,55	ja	nee	56
2125_C	Liebergerweg 780	7,5	48,52	51,08	2,56	ja	nee	56
2126_A	Liebergerweg 782	1,5	48,65	51,22	2,57	ja	nee	56
2126_B	Liebergerweg 782	4,5	48,85	51,40	2,55	ja	nee	56
2126_C	Liebergerweg 782	7,5	48,54	51,10	2,56	ja	nee	56
2127_A	Liebergerweg 784	1,5	48,84	51,40	2,56	ja	nee	56
2127_B	Liebergerweg 784	4,5	48,99	51,56	2,57	ja	nee	57
2127_C	Liebergerweg 784	7,5	48,65	51,21	2,56	ja	nee	56
2128_A	Liebergerweg 786	1,5	43,08	45,62		nee	nee	51
2128_B	Liebergerweg 786	4,5	43,62	46,16		nee	nee	51
2128_C	Liebergerweg 786	7,5	43,53	46,07		nee	nee	51
2129_A	Liebergerweg 786	1,5	48,76	51,32	2,56	ja	nee	56
2129_B	Liebergerweg 786	4,5	48,93	51,48	2,55	ja	nee	56
2129_C	Liebergerweg 786	7,5	48,57	51,14	2,57	ja	nee	56
2130_A	Liebergerweg 786	1,5	45,36	47,90		nee	nee	53
2130_B	Liebergerweg 786	4,5	45,61	48,15		nee	nee	53
2130_C	Liebergerweg 786	7,5	45,37	47,91		nee	nee	53
2131_A	Liebergerweg 788	1,5	43,18	45,72		nee	nee	51
2131_B	Liebergerweg 788	4,5	43,68	46,22		nee	nee	51
2131_C	Liebergerweg 788	7,5	43,62	46,17		nee	nee	51
2132_A	Liebergerweg 788	1,5	48,63	51,18	2,55	ja	nee	56
2132_B	Liebergerweg 788	4,5	48,81	51,37	2,56	ja	nee	56
2132_C	Liebergerweg 788	7,5	48,47	51,03	2,53	ja	nee	56

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2133_A	Liebergerweg 788	1,5	45,69	48,24		nee	nee	53
2133_B	Liebergerweg 788	4,5	45,89	48,44		nee	nee	53
2133_C	Liebergerweg 788	7,5	45,67	48,21		nee	nee	53
2134_A	Liebergerweg 790	1,5	48,67	51,21	2,54	ja	nee	56
2134_B	Liebergerweg 790	4,5	48,84	51,39	2,55	ja	nee	56
2134_C	Liebergerweg 790	7,5	48,48	51,04	2,54	ja	nee	56
2135_A	Liebergerweg 792	1,5	48,69	51,23	2,54	ja	nee	56
2135_B	Liebergerweg 792	4,5	48,85	51,40	2,55	ja	nee	56
2135_C	Liebergerweg 792	7,5	48,49	51,03	2,53	ja	nee	56
2136_A	Liebergerweg 794	1,5	48,72	51,27	2,55	ja	nee	56
2136_B	Liebergerweg 794	4,5	48,87	51,42	2,55	ja	nee	56
2136_C	Liebergerweg 794	7,5	48,49	51,04	2,54	ja	nee	56
2137_A	Liebergerweg 796	1,5	48,71	51,26	2,55	ja	nee	56
2137_B	Liebergerweg 796	4,5	48,84	51,39	2,55	ja	nee	56
2137_C	Liebergerweg 796	7,5	48,45	51,00	2,5	ja	nee	56
2138_A	Liebergerweg 798	1,5	48,71	51,25	2,54	ja	nee	56
2138_B	Liebergerweg 798	4,5	48,82	51,36	2,54	ja	nee	56
2139_A	Liebergerweg 800	1,5	48,65	51,19	2,54	ja	nee	56
2139_B	Liebergerweg 800	4,5	48,74	51,29	2,55	ja	nee	56
2139_C	Liebergerweg 800	7,5	48,32	50,86	2,36	ja	nee	56
2140_A	Liebergerweg 802	1,5	48,59	51,13	2,54	ja	nee	56
2140_B	Liebergerweg 802	4,5	48,67	51,21	2,54	ja	nee	56
2140_C	Liebergerweg 802	7,5	48,25	50,80	2,3	ja	nee	56
2141_A	Liebergerweg 804	1,5	48,44	50,99	2,49	ja	nee	56
2141_B	Liebergerweg 804	4,5	48,50	51,05	2,55	ja	nee	56
2141_C	Liebergerweg 804	7,5	48,11	50,65	2,15	ja	nee	56
2142_A	Liebergerweg 806	1,5	42,99	45,52		nee	nee	51
2142_B	Liebergerweg 806	4,5	43,14	45,67		nee	nee	51
2142_C	Liebergerweg 806	7,5	42,81	45,35		nee	nee	50
2143_A	Liebergerweg 806	1,5	48,30	50,85	2,35	ja	nee	56
2143_B	Liebergerweg 806	4,5	48,35	50,90	2,4	ja	nee	56
2143_C	Liebergerweg 806	7,5	47,95	50,50	2	ja	nee	56
2144_A	Liebergerweg 808	1,5	44,00	46,55		nee	nee	52
2144_B	Liebergerweg 808	4,5	44,35	46,91		nee	nee	52
2144_C	Liebergerweg 808	7,5	44,20	46,76		nee	nee	52
2146_A	Liebergerweg 808	1,5	46,64	49,19	0,69	nee	nee	54
2146_B	Liebergerweg 808	4,5	46,76	49,30	0,8	nee	nee	54
2146_C	Liebergerweg 808	7,5	46,44	48,99	0,49	nee	nee	54

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2147_B	Mussenstraat 1	4,5	39,65	43,18		nee	nee	48
2147_C	Mussenstraat 1	7,5	39,93	43,45		nee	nee	48
2148_A	Mussenstraat 1	1,5	40,32	43,90		nee	nee	49
2148_B	Mussenstraat 1	4,5	41,88	45,45		nee	nee	50
2148_C	Mussenstraat 1	7,5	42,13	45,70		nee	nee	51
2149_A	Mussenstraat 1	1,5	44,26	47,79		nee	nee	53
2149_B	Mussenstraat 1	4,5	45,53	49,07	0,57	nee	nee	54
2149_C	Mussenstraat 1	7,5	45,67	49,20	0,7	nee	nee	54
2155_A	Mussenstraat 2	1,5	44,61	48,16		nee	nee	53
2155_B	Mussenstraat 2	4,5	45,79	49,34	0,84	nee	nee	54
2155_C	Mussenstraat 2	7,5	45,92	49,47	0,97	nee	nee	54
2156_A	Mussenstraat 2	1,5	40,94	44,41		nee	nee	49
2156_B	Mussenstraat 2	4,5	42,22	45,72		nee	nee	51
2156_C	Mussenstraat 2	7,5	42,42	45,89		nee	nee	51
2157_B	Mussenstraat 2	4,5	40,77	44,29		nee	nee	49
2157_C	Mussenstraat 2	7,5	41,06	44,57		nee	nee	50
2197_A	Oosterengweg 562-594	2,5	50,11	53,69	3,58	ja	nee	59
2197_B	Oosterengweg 562-594	5,5	49,58	53,15	3,57	ja	nee	58
2197_C	Oosterengweg 562-594	8,5	48,73	52,32	3,59	ja	nee	57
2197_D	Oosterengweg 562-594	11,5	47,81	51,39	2,89	ja	nee	56
2198_A	Oosterengweg 562-594	2,5	49,64	53,22	3,58	ja	nee	58
2198_B	Oosterengweg 562-594	5,5	49,01	52,59	3,58	ja	nee	58
2198_C	Oosterengweg 562-594	8,5	48,09	51,66	3,16	ja	nee	57
2198_D	Oosterengweg 562-594	11,5	47,08	50,66	2,16	ja	nee	56
2199_A	Oosterengweg 562-594	2,5	49,82	53,40	3,58	ja	nee	58
2199_B	Oosterengweg 562-594	5,5	49,44	53,02	3,58	ja	nee	58
2199_C	Oosterengweg 562-594	8,5	48,79	52,36	3,57	ja	nee	57
2199_D	Oosterengweg 562-594	11,5	48,05	51,63	3,13	ja	nee	57
2200_A	Oosterengweg 562-594	2,5	46,94	50,52	2,02	ja	nee	56
2200_B	Oosterengweg 562-594	5,5	46,57	50,15	1,65	ja	nee	55
2200_C	Oosterengweg 562-594	8,5	45,98	49,56	1,06	nee	nee	55
2200_D	Oosterengweg 562-594	11,5	45,27	48,83	0,33	nee	nee	54
2201_A	Oosterengweg 562-594	2,5	43,98	47,55		nee	nee	53
2201_B	Oosterengweg 562-594	5,5	43,87	47,44		nee	nee	52
2201_C	Oosterengweg 562-594	8,5	43,65	47,21		nee	nee	52
2201_D	Oosterengweg 562-594	11,5	43,27	46,84		nee	nee	52
2205_A	Reigerstraat 1	1,5	49,77	53,17	3,4	ja	nee	58
2205_B	Reigerstraat 1	4,5	49,81	53,18	3,37	ja	nee	58

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2205_C	Reigerstraat 1	7,5	49,39	52,76	3,37	ja	nee	58
2206_A	Reigerstraat 1	1,5	45,69	48,79	0,29	nee	nee	54
2206_B	Reigerstraat 1	4,5	45,89	48,96	0,46	nee	nee	54
2206_C	Reigerstraat 1	7,5	45,61	48,65	0,15	nee	nee	54
2207_A	Reigerstraat 3	1,5	43,71	46,77		nee	nee	52
2207_B	Reigerstraat 3	4,5	44,20	47,22		nee	nee	52
2207_C	Reigerstraat 3	7,5	44,12	47,14		nee	nee	52
2208_A	Rontgenstraat 161	1,5	42,28	44,82		nee	nee	50
2208_B	Rontgenstraat 161	4,5	43,09	45,62		nee	nee	51
2209_A	Rontgenstraat 163	1,5	44,23	46,77		nee	nee	52
2209_B	Rontgenstraat 163	4,5	44,75	47,28		nee	nee	52
2210_A	Rontgenstraat 163	1,5	47,99	50,54	2,04	ja	nee	56
2210_B	Rontgenstraat 163	4,5	48,16	50,71	2,21	ja	nee	56

Resultaten deelproject 5,6 en 7 - Gevolgen elders Vogelbuurt - Anthony Fokkerweg

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2004_A	Anthony Fokkerweg 226	1,5	44,03	45,87		nee	nee	51
2004_B	Anthony Fokkerweg 226	4,5	44,09	45,93		nee	nee	51
2004_C	Anthony Fokkerweg 226	7,5	43,78	45,62		nee	nee	51
2005_A	Anthony Fokkerweg 228	1,5	44,13	45,96		nee	nee	51
2005_B	Anthony Fokkerweg 228	4,5	44,21	46,05		nee	nee	51
2005_C	Anthony Fokkerweg 228	7,5	43,91	45,75		nee	nee	51
2006_A	Anthony Fokkerweg 230	1,5	44,18	46,01		nee	nee	51
2006_B	Anthony Fokkerweg 230	4,5	44,28	46,12		nee	nee	51
2006_C	Anthony Fokkerweg 230	7,5	43,98	45,82		nee	nee	51
2007_A	Anthony Fokkerweg 232	1,5	44,22	46,05		nee	nee	51
2007_B	Anthony Fokkerweg 232	4,5	44,34	46,18		nee	nee	51
2007_C	Anthony Fokkerweg 232	7,5	44,04	45,88		nee	nee	51
2008_A	Anthony Fokkerweg 234	1,5	44,23	46,07		nee	nee	51
2008_B	Anthony Fokkerweg 234	4,5	44,36	46,20		nee	nee	51
2008_C	Anthony Fokkerweg 234	7,5	44,05	45,89		nee	nee	51
2009_A	Anthony Fokkerweg 236	1,5	44,27	46,11		nee	nee	51
2009_B	Anthony Fokkerweg 236	4,5	44,43	46,27		nee	nee	51
2009_C	Anthony Fokkerweg 236	7,5	44,12	45,96		nee	nee	51
2010_A	Anthony Fokkerweg 238	1,5	44,27	46,11		nee	nee	51
2010_B	Anthony Fokkerweg 238	4,5	44,43	46,27		nee	nee	51
2010_C	Anthony Fokkerweg 238	7,5	44,12	45,96		nee	nee	51
2011_A	Anthony Fokkerweg 240	1,5	44,27	46,11		nee	nee	51
2011_B	Anthony Fokkerweg 240	4,5	44,43	46,27		nee	nee	51
2011_C	Anthony Fokkerweg 240	7,5	44,10	45,94		nee	nee	51
2012_A	Anthony Fokkerweg 242	1,5	44,29	46,13		nee	nee	51
2012_B	Anthony Fokkerweg 242	4,5	44,45	46,29		nee	nee	51
2012_C	Anthony Fokkerweg 242	7,5	44,13	45,97		nee	nee	51
2013_A	Anthony Fokkerweg 244	1,5	44,31	46,15		nee	nee	51
2013_B	Anthony Fokkerweg 244	4,5	44,46	46,30		nee	nee	51
2013_C	Anthony Fokkerweg 244	7,5	44,14	45,98		nee	nee	51
2014_A	Anthony Fokkerweg 246	1,5	44,34	46,18		nee	nee	51
2014_B	Anthony Fokkerweg 246	4,5	44,47	46,31		nee	nee	51
2014_C	Anthony Fokkerweg 246	7,5	44,15	45,99		nee	nee	51
2015_A	Anthony Fokkerweg 248	1,5	44,37	46,21		nee	nee	51
2015_B	Anthony Fokkerweg 248	4,5	44,48	46,31		nee	nee	51
2015_C	Anthony Fokkerweg 248	7,5	44,16	46,00		nee	nee	51
2016_A	Anthony Fokkerweg 250	1,5	44,36	46,19		nee	nee	51
2016_B	Anthony Fokkerweg 250	4,5	44,47	46,31		nee	nee	51
2016_C	Anthony Fokkerweg 250	7,5	44,15	45,99		nee	nee	51
2017_A	Anthony Fokkerweg 252	1,5	44,36	46,20		nee	nee	51
2017_B	Anthony Fokkerweg 252	4,5	44,48	46,32		nee	nee	51
2017_C	Anthony Fokkerweg 252	7,5	44,16	46,00		nee	nee	51
2018_A	Anthony Fokkerweg 254	1,5	44,31	46,15		nee	nee	51
2018_B	Anthony Fokkerweg 254	4,5	44,50	46,34		nee	nee	51
2018_C	Anthony Fokkerweg 254	7,5	44,20	46,04		nee	nee	51
2019_A	Anthony Fokkerweg 256	1,5	44,31	46,15		nee	nee	51
2019_B	Anthony Fokkerweg 256	4,5	44,49	46,33		nee	nee	51
2019_C	Anthony Fokkerweg 256	7,5	44,20	46,03		nee	nee	51
2020_A	Anthony Fokkerweg 258	1,5	44,31	46,15		nee	nee	51
2020_B	Anthony Fokkerweg 258	4,5	44,49	46,32		nee	nee	51
2020_C	Anthony Fokkerweg 258	7,5	44,18	46,01		nee	nee	51
2021_A	Anthony Fokkerweg 260	1,5	44,30	46,13		nee	nee	51
2021_B	Anthony Fokkerweg 260	4,5	44,47	46,31		nee	nee	51
2021_C	Anthony Fokkerweg 260	7,5	44,16	46,00		nee	nee	51
2022_A	Anthony Fokkerweg 262	1,5	44,29	46,12		nee	nee	51
2022_B	Anthony Fokkerweg 262	4,5	44,46	46,30		nee	nee	51
2022_C	Anthony Fokkerweg 262	7,5	44,15	45,99		nee	nee	51
2023_A	Anthony Fokkerweg 264	1,5	44,27	46,11		nee	nee	51

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Lden 2016 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Toename in dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Toename > 1,50 dB t.o.v. voorkeursgrenswaarde	Overschrijding maximaal toelaatbare grenswaarde	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB
2023_B	Anthony Fokkerweg 264	4,5	44,45	46,29		nee	nee	51
2023_C	Anthony Fokkerweg 264	7,5	44,14	45,98		nee	nee	51
2024_A	Anthony Fokkerweg 266	1,5	44,26	46,10		nee	nee	51
2024_B	Anthony Fokkerweg 266	4,5	44,43	46,27		nee	nee	51
2024_C	Anthony Fokkerweg 266	7,5	44,14	45,97		nee	nee	51
2025_A	Anthony Fokkerweg 268	1,5	44,25	46,08		nee	nee	51
2025_B	Anthony Fokkerweg 268	4,5	44,41	46,25		nee	nee	51
2025_C	Anthony Fokkerweg 268	7,5	44,11	45,94		nee	nee	51
2026_A	Anthony Fokkerweg 270	1,5	44,23	46,06		nee	nee	51
2026_B	Anthony Fokkerweg 270	4,5	44,38	46,22		nee	nee	51
2026_C	Anthony Fokkerweg 270	7,5	44,08	45,92		nee	nee	51
2027_A	Anthony Fokkerweg 272	1,5	44,21	46,04		nee	nee	51
2027_B	Anthony Fokkerweg 272	4,5	44,34	46,18		nee	nee	51
2027_C	Anthony Fokkerweg 272	7,5	44,04	45,88		nee	nee	51
2028_A	Anthony Fokkerweg 274	1,5	44,16	45,99		nee	nee	51
2028_B	Anthony Fokkerweg 274	4,5	44,27	46,11		nee	nee	51
2028_C	Anthony Fokkerweg 274	7,5	43,97	45,81		nee	nee	51
2029_A	Anthony Fokkerweg 276	1,5	44,10	45,93		nee	nee	51
2029_B	Anthony Fokkerweg 276	4,5	44,19	46,02		nee	nee	51
2029_C	Anthony Fokkerweg 276	7,5	43,89	45,72		nee	nee	51
2030_A	Anthony Fokkerweg 278	1,5	44,02	45,85		nee	nee	51
2030_B	Anthony Fokkerweg 278	4,5	44,09	45,93		nee	nee	51
2030_C	Anthony Fokkerweg 278	7,5	43,78	45,62		nee	nee	51
2031_A	Anthony Fokkerweg 280	1,5	43,86	45,70		nee	nee	51
2031_B	Anthony Fokkerweg 280	4,5	43,93	45,77		nee	nee	51
2031_C	Anthony Fokkerweg 280	7,5	43,61	45,45		nee	nee	50
2032_A	Anthony Fokkerweg 282	1,5	43,63	45,46		nee	nee	50
2032_B	Anthony Fokkerweg 282	4,5	43,69	45,52		nee	nee	51
2032_C	Anthony Fokkerweg 282	7,5	43,37	45,21		nee	nee	50
2033_A	Anthony Fokkerweg 284	1,5	43,26	45,09		nee	nee	50
2033_B	Anthony Fokkerweg 284	4,5	43,33	45,17		nee	nee	50
2033_C	Anthony Fokkerweg 284	7,5	43,01	44,85		nee	nee	50
2145_A	Liebergerweg 808	1,5	43,83	45,67		nee	nee	51
2145_B	Liebergerweg 808	4,5	43,90	45,74		nee	nee	51
2145_C	Liebergerweg 808	7,5	43,59	45,43		nee	nee	50

Resultaten deelproject 5, 6 en 7 - Cumulatieve geluidsbelasting Vogelbuurt 2016

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
2035_A	Anthony Fokkerweg 284	1,5	49,6	61,7	61,9
2035_B	Anthony Fokkerweg 284	4,5	50,9	64,5	64,7
2035_C	Anthony Fokkerweg 284	7,5	51,7	64,7	64,9
2037_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	54,0	38,4	54,1
2037_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	54,3	40,3	54,5
2039_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	57,1	37,2	57,1
2039_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	57,8	38,6	57,9
2040_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	56,9	37,6	57,0
2040_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	58,0	38,9	58,1
2041_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	55,3	36,8	55,4
2041_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	56,0	39,0	56,1
2043_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	52,9	41,0	53,2
2043_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	53,9	42,6	54,2
2050_A	Liebergerweg 117	1,5	56,3	39,6	56,4
2050_B	Liebergerweg 117	4,5	56,7	41,5	56,8
2051_A	Liebergerweg 119	1,5	56,0	39,5	56,1
2051_B	Liebergerweg 119	4,5	56,4	41,5	56,5
2052_A	Liebergerweg 121	1,5	56,0	39,9	56,1
2052_B	Liebergerweg 121	4,5	56,3	41,8	56,5
2053_A	Liebergerweg 123	1,5	55,9	39,8	56,0
2053_B	Liebergerweg 123	4,5	56,2	41,8	56,4
2054_A	Merelstraat 86	1,5	54,6	47,1	55,3
2054_B	Merelstraat 86	4,5	55,1	48,0	55,9
2056_A	Liebergerweg 135	1,5	55,6	45,4	56,0
2056_B	Liebergerweg 135	4,5	55,8	45,7	56,2
2056_C	Liebergerweg 135	7,5	55,8	46,3	56,3
2057_A	Liebergerweg 137	1,5	55,6	43,3	55,9
2057_B	Liebergerweg 137	4,5	55,8	44,2	56,1
2057_C	Liebergerweg 137	7,5	55,9	45,3	56,3
2058_A	Liebergerweg 139	1,5	55,6	41,4	55,8
2058_B	Liebergerweg 139	4,5	55,8	42,7	56,0
2058_C	Liebergerweg 139	7,5	55,9	44,7	56,2
2059_A	Liebergerweg 141	1,5	55,6	40,0	55,7
2059_B	Liebergerweg 141	4,5	55,9	41,9	56,1
2059_C	Liebergerweg 141	7,5	55,9	44,5	56,2
2061_A	Liebergerweg 145-147	1,5	56,0	40,3	56,1
2061_B	Liebergerweg 145-147	4,5	56,2	42,5	56,4
2061_C	Liebergerweg 145-147	7,5	56,2	45,3	56,5
2062_A	Liebergerweg 149-151	1,5	54,9	40,7	55,1
2062_B	Liebergerweg 149-151	4,5	55,4	42,5	55,6
2062_C	Liebergerweg 149-151	7,5	55,6	45,0	56,0
2063_A	Liebergerweg 153-155	1,5	54,6	44,1	55,0
2063_B	Liebergerweg 153-155	4,5	55,1	44,8	55,5
2063_C	Liebergerweg 153-155	7,5	55,4	46,2	55,9

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
2064_A	Liebergerweg 157-159	1,5	54,4	44,7	54,8
2064_B	Liebergerweg 157-159	4,5	54,8	45,2	55,3
2064_C	Liebergerweg 157-159	7,5	55,1	46,6	55,7
2065_A	Liebergerweg 161-163	1,5	54,4	44,6	54,8
2065_B	Liebergerweg 161-163	4,5	54,8	45,1	55,2
2065_C	Liebergerweg 161-163	7,5	55,1	46,6	55,7
2067_A	Liebergerweg 165-167	1,5	54,2	39,5	54,3
2067_B	Liebergerweg 165-167	4,5	54,7	42,1	54,9
2067_C	Liebergerweg 165-167	7,5	54,9	45,1	55,3
2068_A	Liebergerweg 169-171	1,5	54,0	39,2	54,1
2068_B	Liebergerweg 169-171	4,5	54,6	42,1	54,8
2068_C	Liebergerweg 169-171	7,5	54,9	45,3	55,4
2070_A	Liebergerweg 173-175	1,5	54,1	39,0	54,2
2070_B	Liebergerweg 173-175	4,5	54,6	42,0	54,8
2070_C	Liebergerweg 173-175	7,5	54,9	45,3	55,4
2071_A	Liebergerweg 177-179	1,5	54,2	39,0	54,3
2071_B	Liebergerweg 177-179	4,5	54,7	41,9	54,9
2071_C	Liebergerweg 177-179	7,5	55,0	45,2	55,4
2072_A	Liebergerweg 181-183	1,5	54,2	38,8	54,3
2072_B	Liebergerweg 181-183	4,5	54,8	42,0	55,0
2072_C	Liebergerweg 181-183	7,5	55,0	45,1	55,4
2073_A	Liebergerweg 185-187	1,5	54,3	39,0	54,4
2073_B	Liebergerweg 185-187	4,5	54,8	42,1	55,0
2073_C	Liebergerweg 185-187	7,5	55,2	44,9	55,6
2075_A	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	1,5	54,6	39,5	54,7
2075_B	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	4,5	55,1	42,0	55,3
2075_C	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	7,5	55,4	44,9	55,8
2076_A	Liebergerweg 191-193	1,5	55,5	46,9	56,1
2076_B	Liebergerweg 191-193	4,5	55,9	47,1	56,4
2076_C	Liebergerweg 191-193	7,5	56,0	47,7	56,6
2078_A	Liebergerweg 195-197	1,5	55,2	42,8	55,4
2078_B	Liebergerweg 195-197	4,5	55,7	43,7	56,0
2078_C	Liebergerweg 195-197	7,5	55,8	45,7	56,2
2079_A	Liebergerweg 199-201	1,5	54,9	38,5	55,0
2079_B	Liebergerweg 199-201	4,5	55,3	41,4	55,5
2079_C	Liebergerweg 199-201	7,5	55,4	44,7	55,8
2080_A	Liebergerweg 203-205	1,5	54,6	38,4	54,7
2080_B	Liebergerweg 203-205	4,5	55,1	41,6	55,3
2080_C	Liebergerweg 203-205	7,5	55,2	45,1	55,6
2081_A	Liebergerweg 207-209	1,5	54,4	38,4	54,5
2081_B	Liebergerweg 207-209	4,5	54,9	41,4	55,1
2081_C	Liebergerweg 207-209	7,5	54,9	45,1	55,3
2083_A	Liebergerweg 211-213	1,5	54,3	38,4	54,4
2083_B	Liebergerweg 211-213	4,5	54,8	41,5	55,0

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
2083_C	Liebergerweg 211-213	7,5	54,8	44,9	55,2
2084_A	Liebergerweg 143	1,5	55,8	39,9	55,9
2084_B	Liebergerweg 143	4,5	56,0	42,0	56,2
2084_C	Liebergerweg 143	7,5	56,0	44,5	56,3
2085_A	Liebergerweg 502-518	3,5	58,1	42,0	58,2
2085_B	Liebergerweg 502-518	6,5	58,3	42,5	58,4
2085_C	Liebergerweg 502-518	9,5	58,1	42,9	58,2
2085_D	Liebergerweg 502-518	12,5	58,0	40,8	58,1
2086_A	Liebergerweg 520-536	3,5	57,7	42,2	57,8
2086_B	Liebergerweg 520-536	6,5	58,1	43,2	58,2
2086_C	Liebergerweg 520-536	9,5	57,8	43,2	57,9
2086_D	Liebergerweg 520-536	12,5	56,7	40,6	56,8
2087_A	Liebergerweg 538-548	3,5	57,4	42,3	57,5
2087_B	Liebergerweg 538-548	6,5	57,6	43,1	57,8
2087_C	Liebergerweg 538-548	9,5	57,4	43,2	57,6
2088_A	Liebergerweg 550-560	3,5	57,1	42,9	57,3
2088_B	Liebergerweg 550-560	6,5	57,1	43,4	57,3
2088_C	Liebergerweg 550-560	9,5	56,7	43,9	56,9
2089_A	Liebergerweg 712	1,5	56,1	41,5	56,2
2089_B	Liebergerweg 712	4,5	56,6	43,0	56,8
2089_C	Liebergerweg 712	7,5	56,5	43,3	56,7
2090_A	Liebergerweg 714	1,5	55,2	41,5	55,4
2090_B	Liebergerweg 714	4,5	55,6	43,3	55,8
2090_C	Liebergerweg 714	7,5	55,5	43,9	55,8
2091_A	Liebergerweg 716	1,5	55,5	41,4	55,7
2091_B	Liebergerweg 716	4,5	56,0	42,8	56,2
2091_C	Liebergerweg 716	7,5	55,9	43,7	56,2
2092_A	Liebergerweg 718	1,5	51,1	39,9	51,4
2092_B	Liebergerweg 718	4,5	52,2	40,8	52,5
2092_C	Liebergerweg 718	7,5	52,7	42,7	53,1
2093_A	Liebergerweg 720	1,5	51,3	40,4	51,6
2093_B	Liebergerweg 720	4,5	52,6	41,4	52,9
2093_C	Liebergerweg 720	7,5	53,1	43,0	53,5
2094_A	Liebergerweg 722	1,5	51,4	41,0	51,8
2094_B	Liebergerweg 722	4,5	52,9	41,8	53,2
2094_C	Liebergerweg 722	7,5	53,2	43,3	53,6
2095_A	Liebergerweg 724	1,5	51,7	41,4	52,1
2095_B	Liebergerweg 724	4,5	53,0	42,2	53,3
2095_C	Liebergerweg 724	7,5	53,3	43,4	53,7
2096_A	Liebergerweg 726	1,5	51,7	41,3	52,1
2096_B	Liebergerweg 726	4,5	53,1	41,9	53,4
2096_C	Liebergerweg 726	7,5	53,5	43,5	53,9
2097_A	Liebergerweg 728	1,5	51,6	41,4	52,0
2097_B	Liebergerweg 728	4,5	53,1	42,0	53,4

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
2097_C	Liebergerweg 728	7,5	53,4	43,2	53,8
2098_A	Liebergerweg 730	1,5	51,6	41,4	52,0
2098_B	Liebergerweg 730	4,5	53,1	41,8	53,4
2098_C	Liebergerweg 730	7,5	53,4	43,0	53,8
2100_A	Liebergerweg 734	1,5	51,9	41,6	52,3
2100_B	Liebergerweg 734	4,5	53,1	41,8	53,4
2100_C	Liebergerweg 734	7,5	53,7	42,7	54,0
2101_A	Liebergerweg 736	1,5	51,8	41,4	52,2
2101_B	Liebergerweg 736	4,5	53,0	41,8	53,3
2101_C	Liebergerweg 736	7,5	53,6	42,7	53,9
2102_A	Liebergerweg 738	1,5	52,0	42,1	52,4
2102_B	Liebergerweg 738	4,5	53,0	42,9	53,4
2102_C	Liebergerweg 738	7,5	53,5	44,2	54,0
2103_A	Liebergerweg 740	1,5	51,9	42,3	52,4
2103_B	Liebergerweg 740	4,5	53,1	43,2	53,5
2103_C	Liebergerweg 740	7,5	53,7	45,1	54,3
2104_A	Liebergerweg 742	1,5	51,4	41,1	51,8
2104_B	Liebergerweg 742	4,5	52,7	42,3	53,1
2104_C	Liebergerweg 742	7,5	53,4	44,6	53,9
2105_A	Liebergerweg 744	1,5	51,6	40,9	52,0
2105_B	Liebergerweg 744	4,5	52,9	42,4	53,3
2105_C	Liebergerweg 744	7,5	53,6	44,6	54,1
2106_A	Liebergerweg 746	1,5	51,8	41,1	52,2
2106_B	Liebergerweg 746	4,5	53,1	42,6	53,5
2106_C	Liebergerweg 746	7,5	53,7	44,5	54,2
2107_A	Liebergerweg 748	1,5	51,9	40,8	52,2
2107_B	Liebergerweg 748	4,5	53,2	42,1	53,5
2107_C	Liebergerweg 748	7,5	53,8	44,3	54,3
2108_A	Liebergerweg 750	1,5	52,1	40,6	52,4
2108_B	Liebergerweg 750	4,5	53,4	41,9	53,7
2108_C	Liebergerweg 750	7,5	54,0	43,8	54,4
2109_A	Liebergerweg 752	1,5	52,3	40,5	52,6
2109_B	Liebergerweg 752	4,5	53,5	41,7	53,8
2109_C	Liebergerweg 752	7,5	54,3	43,2	54,6
2110_A	Liebergerweg 754	1,5	52,9	40,3	53,1
2110_B	Liebergerweg 754	4,5	54,4	41,5	54,6
2110_C	Liebergerweg 754	7,5	54,9	42,4	55,1
2111_A	Liebergerweg 756	1,5	52,4	39,6	52,6
2111_B	Liebergerweg 756	4,5	53,5	40,8	53,7
2111_C	Liebergerweg 756	7,5	54,4	42,1	54,6
2112_A	Liebergerweg 758	1,5	55,5	39,5	55,6
2112_B	Liebergerweg 758	4,5	56,2	41,1	56,3
2112_C	Liebergerweg 758	7,5	56,5	43,0	56,7
2113_A	Liebergerweg 760	1,5	55,6	39,4	55,7

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
2113_B	Liebergerweg 760	4,5	56,1	41,3	56,2
2113_C	Liebergerweg 760	7,5	56,1	43,3	56,3
2114_A	Liebergerweg 762	1,5	55,4	39,4	55,5
2114_B	Liebergerweg 762	4,5	55,9	41,4	56,0
2114_C	Liebergerweg 762	7,5	55,9	43,5	56,1
2116_A	Liebergerweg 764	1,5	54,7	42,5	55,0
2116_B	Liebergerweg 764	4,5	55,0	43,9	55,3
2116_C	Liebergerweg 764	7,5	55,2	45,2	55,6
2118_A	Liebergerweg 766	1,5	54,6	39,4	54,7
2118_B	Liebergerweg 766	4,5	55,0	41,2	55,2
2118_C	Liebergerweg 766	7,5	55,0	43,5	55,3
2119_A	Liebergerweg 768	1,5	54,2	39,2	54,3
2119_B	Liebergerweg 768	4,5	54,6	41,0	54,8
2119_C	Liebergerweg 768	7,5	54,7	43,2	55,0
2120_A	Liebergerweg 770	1,5	54,2	39,1	54,3
2120_B	Liebergerweg 770	4,5	54,6	41,0	54,8
2120_C	Liebergerweg 770	7,5	54,7	43,0	55,0
2121_A	Liebergerweg 772	1,5	54,2	39,3	54,3
2121_B	Liebergerweg 772	4,5	54,6	41,0	54,8
2121_C	Liebergerweg 772	7,5	54,7	42,6	55,0
2122_A	Liebergerweg 774	1,5	54,2	38,9	54,3
2122_B	Liebergerweg 774	4,5	54,6	40,7	54,8
2122_C	Liebergerweg 774	7,5	54,8	42,9	55,1
2123_A	Liebergerweg 776	1,5	54,2	38,8	54,3
2123_B	Liebergerweg 776	4,5	54,6	40,6	54,8
2123_C	Liebergerweg 776	7,5	54,9	43,1	55,2
2124_A	Liebergerweg 778	1,5	54,2	38,7	54,3
2124_B	Liebergerweg 778	4,5	54,6	40,4	54,8
2124_C	Liebergerweg 778	7,5	54,9	43,2	55,2
2125_A	Liebergerweg 780	1,5	54,3	38,6	54,4
2125_B	Liebergerweg 780	4,5	54,7	40,5	54,9
2125_C	Liebergerweg 780	7,5	54,9	43,3	55,2
2126_A	Liebergerweg 782	1,5	54,4	38,4	54,5
2126_B	Liebergerweg 782	4,5	54,7	40,3	54,9
2126_C	Liebergerweg 782	7,5	54,9	43,3	55,2
2127_A	Liebergerweg 784	1,5	55,0	38,4	55,1
2127_B	Liebergerweg 784	4,5	55,2	40,5	55,3
2127_C	Liebergerweg 784	7,5	55,2	43,6	55,5
2129_A	Liebergerweg 786	1,5	55,6	38,9	55,7
2129_B	Liebergerweg 786	4,5	55,7	40,7	55,8
2129_C	Liebergerweg 786	7,5	55,5	43,3	55,8
2132_A	Liebergerweg 788	1,5	55,6	40,5	55,7
2132_B	Liebergerweg 788	4,5	55,8	41,4	56,0
2132_C	Liebergerweg 788	7,5	55,7	43,1	55,9

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
2134_A	Liebergerweg 790	1,5	55,0	38,0	55,1
2134_B	Liebergerweg 790	4,5	55,3	39,8	55,4
2134_C	Liebergerweg 790	7,5	55,3	42,2	55,5
2135_A	Liebergerweg 792	1,5	54,8	38,3	54,9
2135_B	Liebergerweg 792	4,5	55,1	40,1	55,2
2135_C	Liebergerweg 792	7,5	55,0	42,5	55,2
2136_A	Liebergerweg 794	1,5	54,7	39,1	54,8
2136_B	Liebergerweg 794	4,5	55,0	40,5	55,2
2136_C	Liebergerweg 794	7,5	54,9	42,5	55,1
2137_A	Liebergerweg 796	1,5	54,6	39,5	54,7
2137_B	Liebergerweg 796	4,5	54,9	40,6	55,1
2137_C	Liebergerweg 796	7,5	54,8	42,4	55,0
2138_A	Liebergerweg 798	1,5	54,5	38,5	54,6
2138_B	Liebergerweg 798	4,5	54,8	39,9	54,9
2139_A	Liebergerweg 800	1,5	54,5	39,1	54,6
2139_B	Liebergerweg 800	4,5	54,8	39,4	54,9
2139_C	Liebergerweg 800	7,5	54,6	41,8	54,8
2140_A	Liebergerweg 802	1,5	54,4	39,8	54,5
2140_B	Liebergerweg 802	4,5	54,7	39,4	54,8
2140_C	Liebergerweg 802	7,5	54,5	41,4	54,7
2141_A	Liebergerweg 804	1,5	54,2	39,9	54,4
2141_B	Liebergerweg 804	4,5	54,5	39,1	54,6
2141_C	Liebergerweg 804	7,5	54,4	41,2	54,6
2143_A	Liebergerweg 806	1,5	54,1	38,7	54,2
2143_B	Liebergerweg 806	4,5	54,4	39,6	54,5
2143_C	Liebergerweg 806	7,5	54,3	41,1	54,5
2146_A	Liebergerweg 808	1,5	53,1	40,2	53,3
2146_B	Liebergerweg 808	4,5	53,6	41,4	53,9
2146_C	Liebergerweg 808	7,5	53,6	42,6	53,9
2147_A	Mussenstraat 1	1,5	53,3	50,4	55,1
2147_B	Mussenstraat 1	4,5	53,6	49,9	55,1
2147_C	Mussenstraat 1	7,5	53,7	50,3	55,3
2148_A	Mussenstraat 1	1,5	54,0	48,4	55,1
2148_B	Mussenstraat 1	4,5	54,3	47,9	55,2
2148_C	Mussenstraat 1	7,5	54,3	48,2	55,3
2149_A	Mussenstraat 1	1,5	52,5	43,1	53,0
2149_B	Mussenstraat 1	4,5	53,4	43,3	53,8
2149_C	Mussenstraat 1	7,5	53,8	44,1	54,2
2150_A	Mussenstraat 10	1,5	52,7	52,2	55,5
2150_B	Mussenstraat 10	4,5	52,9	51,9	55,4
2150_C	Mussenstraat 10	7,5	53,2	53,4	56,3
2151_A	Mussenstraat 12	1,5	52,8	51,6	55,3
2151_B	Mussenstraat 12	4,5	53,0	51,5	55,3
2151_C	Mussenstraat 12	7,5	53,3	53,2	56,3

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
2152_A	Mussenstraat 14	1,5	52,8	51,9	55,4
2152_B	Mussenstraat 14	4,5	53,0	51,9	55,5
2152_C	Mussenstraat 14	7,5	53,2	53,6	56,4
2153_A	Mussenstraat 16	1,5	52,8	52,0	55,4
2153_B	Mussenstraat 16	4,5	52,9	52,1	55,5
2153_C	Mussenstraat 16	7,5	53,1	53,9	56,5
2154_A	Mussenstraat 18	1,5	52,8	53,1	56,0
2154_B	Mussenstraat 18	4,5	53,0	53,3	56,2
2154_C	Mussenstraat 18	7,5	53,2	54,9	57,2
2155_A	Mussenstraat 2	1,5	52,4	41,4	52,7
2155_B	Mussenstraat 2	4,5	53,4	41,9	53,7
2155_C	Mussenstraat 2	7,5	53,9	42,8	54,2
2156_A	Mussenstraat 2	1,5	53,4	44,4	53,9
2156_B	Mussenstraat 2	4,5	53,6	45,4	54,2
2156_C	Mussenstraat 2	7,5	53,4	47,6	54,4
2157_A	Mussenstraat 2	1,5	53,8	48,1	54,8
2157_B	Mussenstraat 2	4,5	53,8	48,3	54,9
2157_C	Mussenstraat 2	7,5	53,5	49,6	55,0
2158_A	Mussenstraat 20	1,5	52,9	53,7	56,3
2158_B	Mussenstraat 20	4,5	53,1	54,1	56,6
2158_C	Mussenstraat 20	7,5	53,3	55,5	57,6
2159_A	Mussenstraat 22	1,5	53,0	54,4	56,7
2159_B	Mussenstraat 22	4,5	53,2	54,7	57,1
2159_C	Mussenstraat 22	7,5	53,3	56,0	57,9
2160_A	Mussenstraat 24	1,5	53,2	55,0	57,2
2160_B	Mussenstraat 24	4,5	53,3	55,4	57,5
2160_C	Mussenstraat 24	7,5	53,3	56,6	58,2
2161_A	Mussenstraat 26	1,5	53,3	55,3	57,4
2161_B	Mussenstraat 26	4,5	53,4	55,8	57,8
2161_C	Mussenstraat 26	7,5	53,3	57,0	58,6
2162_A	Mussenstraat 28	1,5	53,5	55,1	57,4
2162_B	Mussenstraat 28	4,5	53,7	56,2	58,1
2162_C	Mussenstraat 28	7,5	53,4	57,6	59,0
2163_A	Mussenstraat 30	1,5	53,5	55,1	57,4
2163_B	Mussenstraat 30	4,5	53,6	56,5	58,3
2163_C	Mussenstraat 30	7,5	53,4	58,0	59,3
2164_A	Mussenstraat 32	1,5	53,4	55,6	57,6
2164_B	Mussenstraat 32	4,5	53,7	57,1	58,7
2164_C	Mussenstraat 32	7,5	53,5	58,6	59,8
2165_A	Mussenstraat 34	1,5	53,6	56,2	58,1
2165_B	Mussenstraat 34	4,5	53,9	57,8	59,3
2165_C	Mussenstraat 34	7,5	53,7	59,1	60,2
2166_A	Mussenstraat 36	1,5	53,8	56,5	58,3
2166_B	Mussenstraat 36	4,5	54,1	58,3	59,7

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2016 in dB	Railverkeer L*RL 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB
2166_C	Mussenstraat 36	7,5	53,7	59,4	60,4
2167_A	Mussenstraat 38	1,5	53,9	56,9	58,7
2167_B	Mussenstraat 38	4,5	54,3	58,9	60,2
2167_C	Mussenstraat 38	7,5	53,9	59,8	60,8
2168_A	Mussenstraat 4	1,5	54,0	49,7	55,4
2168_B	Mussenstraat 4	4,5	54,0	49,7	55,4
2168_C	Mussenstraat 4	7,5	53,8	51,1	55,7
2169_A	Mussenstraat 40	1,5	56,7	63,1	64,0
2169_B	Mussenstraat 40	4,5	56,7	65,0	65,6
2169_C	Mussenstraat 40	7,5	56,1	64,9	65,4
2172_A	Mussenstraat 40	1,5	57,1	63,6	64,5
2172_B	Mussenstraat 40	4,5	57,1	65,5	66,1
2172_C	Mussenstraat 40	7,5	56,7	65,5	66,0
2173_A	Mussenstraat 40	1,5	55,8	60,3	61,6
2173_B	Mussenstraat 40	4,5	55,8	62,4	63,3
2173_C	Mussenstraat 40	7,5	55,2	62,5	63,3
2185_A	Mussenstraat 6	1,5	54,0	50,0	55,5
2185_B	Mussenstraat 6	4,5	53,9	49,9	55,4
2185_C	Mussenstraat 6	7,5	53,7	51,6	55,8
2196_A	Mussenstraat 8	1,5	54,0	50,3	55,5
2196_B	Mussenstraat 8	4,5	53,9	50,3	55,5
2196_C	Mussenstraat 8	7,5	53,7	52,0	55,9
2197_A	Oosterengweg 562-594	2,5	58,3	41,0	58,4
2197_B	Oosterengweg 562-594	5,5	58,3	41,7	58,4
2197_C	Oosterengweg 562-594	8,5	58,5	43,2	58,6
2197_D	Oosterengweg 562-594	11,5	58,6	43,1	58,7
2198_A	Oosterengweg 562-594	2,5	60,8	39,9	60,8
2198_B	Oosterengweg 562-594	5,5	61,0	40,4	61,0
2198_C	Oosterengweg 562-594	8,5	61,1	41,4	61,1
2198_D	Oosterengweg 562-594	11,5	61,1	41,4	61,1
2199_A	Oosterengweg 562-594	2,5	56,6	41,7	56,7
2199_B	Oosterengweg 562-594	5,5	56,8	42,4	57,0
2199_C	Oosterengweg 562-594	8,5	57,0	43,5	57,2
2199_D	Oosterengweg 562-594	11,5	57,0	43,0	57,2
2200_A	Oosterengweg 562-594	2,5	65,7	39,9	65,7
2200_B	Oosterengweg 562-594	5,5	65,9	40,6	65,9
2200_C	Oosterengweg 562-594	8,5	65,8	41,9	65,8
2200_D	Oosterengweg 562-594	11,5	65,7	41,4	65,7
2205_A	Reigerstraat 1	1,5	56,5	39,4	56,6
2205_B	Reigerstraat 1	4,5	56,5	41,6	56,6
2205_C	Reigerstraat 1	7,5	56,3	44,6	56,6
2210_A	Rontgenstraat 163	1,5	54,0	43,2	54,3
2210_B	Rontgenstraat 163	4,5	54,4	44,1	54,8

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB
2035_A	Anthony Fokkerweg 284	1,5	55,9	61,8	62,8
2035_B	Anthony Fokkerweg 284	4,5	56,6	64,6	65,3
2035_C	Anthony Fokkerweg 284	7,5	56,9	64,8	65,5
2037_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	57,5	37,7	57,6
2037_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	57,7	39,5	57,8
2039_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	60,6	35,8	60,6
2039_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	61,3	37,5	61,3
2040_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	60,4	36,4	60,5
2040_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	61,5	37,9	61,5
2041_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	58,6	36,6	58,7
2041_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	59,1	38,7	59,1
2043_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	56,5	39,9	56,6
2043_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	57,1	41,7	57,2
2050_A	Liebergerweg 117	1,5	59,6	38,5	59,6
2050_B	Liebergerweg 117	4,5	59,8	40,8	59,9
2051_A	Liebergerweg 119	1,5	59,5	38,5	59,5
2051_B	Liebergerweg 119	4,5	59,6	40,8	59,7
2052_A	Liebergerweg 121	1,5	59,4	38,9	59,4
2052_B	Liebergerweg 121	4,5	59,6	41,1	59,7
2053_A	Liebergerweg 123	1,5	59,4	38,9	59,5
2053_B	Liebergerweg 123	4,5	59,6	41,1	59,6
2054_A	Merelstraat 86	1,5	57,3	46,5	57,7
2054_B	Merelstraat 86	4,5	58,1	47,6	58,5
2056_A	Liebergerweg 135	1,5	59,0	41,4	59,1
2056_B	Liebergerweg 135	4,5	59,1	42,7	59,2
2056_C	Liebergerweg 135	7,5	58,9	44,5	59,0
2057_A	Liebergerweg 137	1,5	59,0	40,5	59,1
2057_B	Liebergerweg 137	4,5	59,1	42,2	59,2
2057_C	Liebergerweg 137	7,5	58,9	44,3	59,0
2058_A	Liebergerweg 139	1,5	58,9	39,9	58,9
2058_B	Liebergerweg 139	4,5	59,1	41,8	59,2
2058_C	Liebergerweg 139	7,5	58,9	44,3	59,0
2059_A	Liebergerweg 141	1,5	58,9	39,6	58,9
2059_B	Liebergerweg 141	4,5	59,1	41,8	59,2
2059_C	Liebergerweg 141	7,5	58,9	44,6	59,0
2061_A	Liebergerweg 145-147	1,5	58,6	40,1	58,7
2061_B	Liebergerweg 145-147	4,5	58,9	42,4	59,0
2061_C	Liebergerweg 145-147	7,5	58,7	45,4	58,9
2062_A	Liebergerweg 149-151	1,5	57,5	40,7	57,6
2062_B	Liebergerweg 149-151	4,5	57,8	42,5	58,0
2062_C	Liebergerweg 149-151	7,5	57,9	45,2	58,1
2063_A	Liebergerweg 153-155	1,5	57,2	44,0	57,4
2063_B	Liebergerweg 153-155	4,5	57,5	44,8	57,8
2063_C	Liebergerweg 153-155	7,5	57,7	46,3	58,0

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB
2064_A	Liebergerweg 157-159	1,5	57,0	43,7	57,2
2064_B	Liebergerweg 157-159	4,5	57,3	44,6	57,5
2064_C	Liebergerweg 157-159	7,5	57,3	46,2	57,6
2065_A	Liebergerweg 161-163	1,5	56,9	43,7	57,1
2065_B	Liebergerweg 161-163	4,5	57,2	44,5	57,4
2065_C	Liebergerweg 161-163	7,5	57,3	46,3	57,6
2067_A	Liebergerweg 165-167	1,5	56,6	39,5	56,7
2067_B	Liebergerweg 165-167	4,5	57,0	42,1	57,1
2067_C	Liebergerweg 165-167	7,5	57,0	45,2	57,3
2068_A	Liebergerweg 169-171	1,5	56,4	39,0	56,5
2068_B	Liebergerweg 169-171	4,5	56,8	42,1	56,9
2068_C	Liebergerweg 169-171	7,5	56,9	45,5	57,2
2070_A	Liebergerweg 173-175	1,5	56,4	38,8	56,5
2070_B	Liebergerweg 173-175	4,5	56,8	42,0	56,9
2070_C	Liebergerweg 173-175	7,5	56,9	45,5	57,2
2071_A	Liebergerweg 177-179	1,5	56,5	38,9	56,6
2071_B	Liebergerweg 177-179	4,5	56,9	42,0	57,0
2071_C	Liebergerweg 177-179	7,5	56,9	45,3	57,2
2072_A	Liebergerweg 181-183	1,5	56,5	38,7	56,6
2072_B	Liebergerweg 181-183	4,5	56,9	42,1	57,0
2072_C	Liebergerweg 181-183	7,5	57,0	45,2	57,3
2073_A	Liebergerweg 185-187	1,5	56,6	39,0	56,6
2073_B	Liebergerweg 185-187	4,5	57,0	42,2	57,1
2073_C	Liebergerweg 185-187	7,5	57,1	45,1	57,4
2075_A	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	1,5	56,8	39,4	56,9
2075_B	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	4,5	57,2	42,1	57,3
2075_C	Liebergerweg 189/Sperwerstraat 1	7,5	57,2	45,1	57,5
2076_A	Liebergerweg 191-193	1,5	57,4	47,2	57,8
2076_B	Liebergerweg 191-193	4,5	57,7	47,4	58,1
2076_C	Liebergerweg 191-193	7,5	57,7	48,1	58,2
2078_A	Liebergerweg 195-197	1,5	57,2	43,0	57,3
2078_B	Liebergerweg 195-197	4,5	57,6	44,0	57,8
2078_C	Liebergerweg 195-197	7,5	57,5	46,1	57,8
2079_A	Liebergerweg 199-201	1,5	56,9	38,6	57,0
2079_B	Liebergerweg 199-201	4,5	57,3	41,6	57,4
2079_C	Liebergerweg 199-201	7,5	57,3	45,1	57,6
2080_A	Liebergerweg 203-205	1,5	56,7	38,4	56,8
2080_B	Liebergerweg 203-205	4,5	57,1	41,8	57,2
2080_C	Liebergerweg 203-205	7,5	57,1	45,3	57,3
2081_A	Liebergerweg 207-209	1,5	56,6	38,4	56,7
2081_B	Liebergerweg 207-209	4,5	57,0	41,7	57,1
2081_C	Liebergerweg 207-209	7,5	57,0	45,3	57,2
2083_A	Liebergerweg 211-213	1,5	56,5	38,5	56,6
2083_B	Liebergerweg 211-213	4,5	56,9	41,7	57,0

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB
2083_C	Liebergerweg 211-213	7,5	56,9	45,2	57,2
2084_A	Liebergerweg 143	1,5	59,0	39,5	59,0
2084_B	Liebergerweg 143	4,5	59,1	41,8	59,2
2084_C	Liebergerweg 143	7,5	58,9	44,6	59,0
2085_A	Liebergerweg 502-518	3,5	62,5	40,9	62,5
2085_B	Liebergerweg 502-518	6,5	62,8	41,4	62,8
2085_C	Liebergerweg 502-518	9,5	62,6	42,0	62,7
2085_D	Liebergerweg 502-518	12,5	62,6	39,8	62,6
2086_A	Liebergerweg 520-536	3,5	61,9	41,0	61,9
2086_B	Liebergerweg 520-536	6,5	62,2	42,4	62,2
2086_C	Liebergerweg 520-536	9,5	62,1	42,5	62,2
2086_D	Liebergerweg 520-536	12,5	61,7	40,0	61,7
2087_A	Liebergerweg 538-548	3,5	61,4	41,2	61,4
2087_B	Liebergerweg 538-548	6,5	61,6	42,1	61,7
2087_C	Liebergerweg 538-548	9,5	61,6	42,3	61,7
2088_A	Liebergerweg 550-560	3,5	60,6	42,0	60,7
2088_B	Liebergerweg 550-560	6,5	60,6	42,5	60,6
2088_C	Liebergerweg 550-560	9,5	60,4	42,9	60,5
2089_A	Liebergerweg 712	1,5	59,9	40,7	60,0
2089_B	Liebergerweg 712	4,5	60,1	41,9	60,1
2089_C	Liebergerweg 712	7,5	59,9	42,8	60,0
2090_A	Liebergerweg 714	1,5	58,8	40,6	58,9
2090_B	Liebergerweg 714	4,5	59,0	41,9	59,1
2090_C	Liebergerweg 714	7,5	58,9	43,2	59,0
2091_A	Liebergerweg 716	1,5	59,2	40,6	59,2
2091_B	Liebergerweg 716	4,5	59,4	41,8	59,4
2091_C	Liebergerweg 716	7,5	59,3	43,3	59,4
2092_A	Liebergerweg 718	1,5	54,4	39,3	54,5
2092_B	Liebergerweg 718	4,5	55,3	40,3	55,4
2092_C	Liebergerweg 718	7,5	55,6	42,3	55,8
2093_A	Liebergerweg 720	1,5	54,5	39,7	54,6
2093_B	Liebergerweg 720	4,5	55,6	40,8	55,7
2093_C	Liebergerweg 720	7,5	55,9	42,5	56,1
2094_A	Liebergerweg 722	1,5	54,7	40,2	54,8
2094_B	Liebergerweg 722	4,5	55,9	41,2	56,0
2094_C	Liebergerweg 722	7,5	56,1	42,9	56,3
2095_A	Liebergerweg 724	1,5	54,9	40,6	55,0
2095_B	Liebergerweg 724	4,5	56,0	41,6	56,1
2095_C	Liebergerweg 724	7,5	56,2	43,0	56,4
2096_A	Liebergerweg 726	1,5	54,9	40,6	55,0
2096_B	Liebergerweg 726	4,5	56,1	41,4	56,2
2096_C	Liebergerweg 726	7,5	56,3	43,2	56,5
2097_A	Liebergerweg 728	1,5	54,9	40,9	55,0
2097_B	Liebergerweg 728	4,5	56,0	41,4	56,1

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB
2097_C	Liebergerweg 728	7,5	56,3	42,8	56,5
2098_A	Liebergerweg 730	1,5	54,9	40,8	55,0
2098_B	Liebergerweg 730	4,5	56,1	41,4	56,2
2098_C	Liebergerweg 730	7,5	56,3	42,6	56,5
2100_A	Liebergerweg 734	1,5	55,3	41,0	55,4
2100_B	Liebergerweg 734	4,5	56,3	41,4	56,4
2100_C	Liebergerweg 734	7,5	56,7	42,5	56,8
2101_A	Liebergerweg 736	1,5	55,1	40,8	55,3
2101_B	Liebergerweg 736	4,5	56,0	41,4	56,2
2101_C	Liebergerweg 736	7,5	56,5	42,5	56,6
2102_A	Liebergerweg 738	1,5	55,6	41,0	55,8
2102_B	Liebergerweg 738	4,5	56,4	42,0	56,6
2102_C	Liebergerweg 738	7,5	56,7	44,1	56,9
2103_A	Liebergerweg 740	1,5	55,6	41,0	55,8
2103_B	Liebergerweg 740	4,5	56,5	42,2	56,7
2103_C	Liebergerweg 740	7,5	56,8	44,7	57,0
2104_A	Liebergerweg 742	1,5	55,1	40,6	55,3
2104_B	Liebergerweg 742	4,5	56,1	42,0	56,3
2104_C	Liebergerweg 742	7,5	56,6	44,6	56,8
2105_A	Liebergerweg 744	1,5	55,5	40,3	55,6
2105_B	Liebergerweg 744	4,5	56,4	41,9	56,5
2105_C	Liebergerweg 744	7,5	56,7	44,5	56,9
2106_A	Liebergerweg 746	1,5	55,7	40,4	55,9
2106_B	Liebergerweg 746	4,5	56,6	42,0	56,8
2106_C	Liebergerweg 746	7,5	56,9	44,4	57,1
2107_A	Liebergerweg 748	1,5	55,9	40,1	56,0
2107_B	Liebergerweg 748	4,5	56,8	41,5	56,9
2107_C	Liebergerweg 748	7,5	57,0	44,1	57,2
2108_A	Liebergerweg 750	1,5	56,2	40,1	56,3
2108_B	Liebergerweg 750	4,5	56,9	41,4	57,1
2108_C	Liebergerweg 750	7,5	57,2	43,6	57,4
2109_A	Liebergerweg 752	1,5	56,3	39,8	56,4
2109_B	Liebergerweg 752	4,5	57,0	41,0	57,1
2109_C	Liebergerweg 752	7,5	57,3	42,8	57,4
2110_A	Liebergerweg 754	1,5	56,6	39,5	56,6
2110_B	Liebergerweg 754	4,5	57,2	40,7	57,3
2110_C	Liebergerweg 754	7,5	57,5	41,9	57,6
2111_A	Liebergerweg 756	1,5	56,7	38,6	56,8
2111_B	Liebergerweg 756	4,5	57,3	39,7	57,4
2111_C	Liebergerweg 756	7,5	57,5	41,4	57,7
2112_A	Liebergerweg 758	1,5	59,3	38,8	59,4
2112_B	Liebergerweg 758	4,5	59,4	40,5	59,5
2112_C	Liebergerweg 758	7,5	59,3	42,7	59,4
2113_A	Liebergerweg 760	1,5	59,0	38,7	59,0

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB
2113_B	Liebergerweg 760	4,5	59,1	40,6	59,1
2113_C	Liebergerweg 760	7,5	58,9	43,0	59,0
2114_A	Liebergerweg 762	1,5	58,7	38,8	58,7
2114_B	Liebergerweg 762	4,5	58,8	40,7	58,8
2114_C	Liebergerweg 762	7,5	58,7	43,3	58,8
2116_A	Liebergerweg 764	1,5	57,4	41,3	57,5
2116_B	Liebergerweg 764	4,5	57,6	43,1	57,8
2116_C	Liebergerweg 764	7,5	57,6	44,9	57,8
2118_A	Liebergerweg 766	1,5	57,2	38,7	57,3
2118_B	Liebergerweg 766	4,5	57,5	40,8	57,6
2118_C	Liebergerweg 766	7,5	57,4	43,4	57,5
2119_A	Liebergerweg 768	1,5	56,8	38,8	56,9
2119_B	Liebergerweg 768	4,5	57,0	40,7	57,1
2119_C	Liebergerweg 768	7,5	57,1	43,0	57,2
2120_A	Liebergerweg 770	1,5	56,7	38,7	56,8
2120_B	Liebergerweg 770	4,5	57,0	40,7	57,1
2120_C	Liebergerweg 770	7,5	57,1	42,7	57,2
2121_A	Liebergerweg 772	1,5	56,6	38,8	56,7
2121_B	Liebergerweg 772	4,5	57,0	40,6	57,1
2121_C	Liebergerweg 772	7,5	57,0	42,4	57,1
2122_A	Liebergerweg 774	1,5	56,6	38,6	56,7
2122_B	Liebergerweg 774	4,5	57,0	40,3	57,1
2122_C	Liebergerweg 774	7,5	57,0	42,7	57,1
2123_A	Liebergerweg 776	1,5	56,7	38,5	56,8
2123_B	Liebergerweg 776	4,5	57,0	40,3	57,1
2123_C	Liebergerweg 776	7,5	57,1	42,9	57,2
2124_A	Liebergerweg 778	1,5	56,7	38,4	56,8
2124_B	Liebergerweg 778	4,5	57,0	40,2	57,1
2124_C	Liebergerweg 778	7,5	57,1	43,0	57,2
2125_A	Liebergerweg 780	1,5	56,7	38,3	56,8
2125_B	Liebergerweg 780	4,5	57,0	40,2	57,1
2125_C	Liebergerweg 780	7,5	57,1	43,2	57,2
2126_A	Liebergerweg 782	1,5	56,8	38,0	56,9
2126_B	Liebergerweg 782	4,5	57,1	40,0	57,2
2126_C	Liebergerweg 782	7,5	57,1	43,3	57,3
2127_A	Liebergerweg 784	1,5	57,2	38,1	57,3
2127_B	Liebergerweg 784	4,5	57,4	40,3	57,5
2127_C	Liebergerweg 784	7,5	57,4	43,6	57,6
2129_A	Liebergerweg 786	1,5	57,6	38,5	57,7
2129_B	Liebergerweg 786	4,5	57,7	40,5	57,8
2129_C	Liebergerweg 786	7,5	57,6	43,3	57,7
2132_A	Liebergerweg 788	1,5	57,7	40,3	57,7
2132_B	Liebergerweg 788	4,5	57,9	41,3	58,0
2132_C	Liebergerweg 788	7,5	57,7	43,1	57,8

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB
2134_A	Liebergerweg 790	1,5	57,3	37,8	57,3
2134_B	Liebergerweg 790	4,5	57,5	39,6	57,5
2134_C	Liebergerweg 790	7,5	57,3	42,2	57,4
2135_A	Liebergerweg 792	1,5	57,1	38,1	57,1
2135_B	Liebergerweg 792	4,5	57,3	39,9	57,4
2135_C	Liebergerweg 792	7,5	57,2	42,4	57,3
2136_A	Liebergerweg 794	1,5	57,0	38,9	57,1
2136_B	Liebergerweg 794	4,5	57,3	40,3	57,4
2136_C	Liebergerweg 794	7,5	57,1	42,5	57,3
2137_A	Liebergerweg 796	1,5	57,0	39,5	57,1
2137_B	Liebergerweg 796	4,5	57,2	40,4	57,3
2137_C	Liebergerweg 796	7,5	57,0	42,3	57,2
2138_A	Liebergerweg 798	1,5	56,9	38,5	57,0
2138_B	Liebergerweg 798	4,5	57,1	39,9	57,2
2139_A	Liebergerweg 800	1,5	56,9	39,1	57,0
2139_B	Liebergerweg 800	4,5	57,1	39,3	57,2
2139_C	Liebergerweg 800	7,5	56,9	42,0	57,0
2140_A	Liebergerweg 802	1,5	56,8	40,1	56,9
2140_B	Liebergerweg 802	4,5	57,0	39,3	57,1
2140_C	Liebergerweg 802	7,5	56,8	41,5	56,9
2141_A	Liebergerweg 804	1,5	56,7	40,3	56,8
2141_B	Liebergerweg 804	4,5	56,9	38,9	56,9
2141_C	Liebergerweg 804	7,5	56,7	41,1	56,8
2143_A	Liebergerweg 806	1,5	56,5	38,6	56,6
2143_B	Liebergerweg 806	4,5	56,8	39,5	56,8
2143_C	Liebergerweg 806	7,5	56,5	41,0	56,7
2146_A	Liebergerweg 808	1,5	55,4	42,2	55,6
2146_B	Liebergerweg 808	4,5	55,9	43,2	56,2
2146_C	Liebergerweg 808	7,5	56,0	43,6	56,2
2147_A	Mussenstraat 1	1,5	56,5	44,8	56,8
2147_B	Mussenstraat 1	4,5	56,6	45,1	56,9
2147_C	Mussenstraat 1	7,5	56,4	46,4	56,8
2148_A	Mussenstraat 1	1,5	57,3	43,3	57,5
2148_B	Mussenstraat 1	4,5	57,4	43,3	57,6
2148_C	Mussenstraat 1	7,5	57,2	44,5	57,4
2149_A	Mussenstraat 1	1,5	56,1	41,3	56,3
2149_B	Mussenstraat 1	4,5	56,8	42,1	57,0
2149_C	Mussenstraat 1	7,5	57,0	44,0	57,2
2150_A	Mussenstraat 10	1,5	56,1	46,3	56,5
2150_B	Mussenstraat 10	4,5	56,1	47,1	56,6
2150_C	Mussenstraat 10	7,5	55,9	50,4	57,0
2151_A	Mussenstraat 12	1,5	56,2	46,1	56,6
2151_B	Mussenstraat 12	4,5	56,1	47,5	56,7
2151_C	Mussenstraat 12	7,5	56,0	50,8	57,1

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB
2152_A	Mussenstraat 14	1,5	56,2	46,4	56,6
2152_B	Mussenstraat 14	4,5	56,1	48,1	56,7
2152_C	Mussenstraat 14	7,5	56,0	51,1	57,2
2153_A	Mussenstraat 16	1,5	56,1	46,6	56,5
2153_B	Mussenstraat 16	4,5	56,1	48,4	56,8
2153_C	Mussenstraat 16	7,5	56,0	51,3	57,3
2154_A	Mussenstraat 18	1,5	56,2	47,9	56,8
2154_B	Mussenstraat 18	4,5	56,2	49,9	57,1
2154_C	Mussenstraat 18	7,5	56,0	52,3	57,5
2155_A	Mussenstraat 2	1,5	55,8	40,8	56,0
2155_B	Mussenstraat 2	4,5	56,6	41,5	56,8
2155_C	Mussenstraat 2	7,5	56,9	42,5	57,0
2156_A	Mussenstraat 2	1,5	56,8	42,5	57,0
2156_B	Mussenstraat 2	4,5	56,8	44,5	57,1
2156_C	Mussenstraat 2	7,5	56,6	47,2	57,1
2157_A	Mussenstraat 2	1,5	57,1	44,2	57,4
2157_B	Mussenstraat 2	4,5	57,0	45,5	57,3
2157_C	Mussenstraat 2	7,5	56,6	48,1	57,2
2158_A	Mussenstraat 20	1,5	56,2	49,0	56,9
2158_B	Mussenstraat 20	4,5	56,2	50,8	57,3
2158_C	Mussenstraat 20	7,5	56,1	52,8	57,7
2159_A	Mussenstraat 22	1,5	56,3	50,1	57,2
2159_B	Mussenstraat 22	4,5	56,3	51,7	57,6
2159_C	Mussenstraat 22	7,5	56,1	53,2	57,9
2160_A	Mussenstraat 24	1,5	56,4	50,8	57,4
2160_B	Mussenstraat 24	4,5	56,3	52,2	57,7
2160_C	Mussenstraat 24	7,5	56,1	53,5	58,0
2161_A	Mussenstraat 26	1,5	56,4	50,9	57,5
2161_B	Mussenstraat 26	4,5	56,3	52,5	57,8
2161_C	Mussenstraat 26	7,5	56,1	53,9	58,1
2162_A	Mussenstraat 28	1,5	56,4	50,5	57,4
2162_B	Mussenstraat 28	4,5	56,5	52,6	57,9
2162_C	Mussenstraat 28	7,5	56,1	54,3	58,3
2163_A	Mussenstraat 30	1,5	56,4	50,3	57,4
2163_B	Mussenstraat 30	4,5	56,5	52,8	58,0
2163_C	Mussenstraat 30	7,5	56,1	54,7	58,5
2164_A	Mussenstraat 32	1,5	56,5	50,8	57,5
2164_B	Mussenstraat 32	4,5	56,6	53,3	58,3
2164_C	Mussenstraat 32	7,5	56,2	55,2	58,8
2165_A	Mussenstraat 34	1,5	56,5	51,3	57,7
2165_B	Mussenstraat 34	4,5	56,7	53,8	58,5
2165_C	Mussenstraat 34	7,5	56,4	55,8	59,1
2166_A	Mussenstraat 36	1,5	56,6	51,6	57,8
2166_B	Mussenstraat 36	4,5	56,7	54,4	58,7

Naam	Omschrijving	Hoogte in m	Wegverkeer L*VL 2027 in dB	Railverkeer L*RL 2027 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB
2166_C	Mussenstraat 36	7,5	56,4	56,5	59,4
2167_A	Mussenstraat 38	1,5	56,6	52,0	57,9
2167_B	Mussenstraat 38	4,5	56,8	54,8	58,9
2167_C	Mussenstraat 38	7,5	56,6	56,8	59,7
2168_A	Mussenstraat 4	1,5	57,3	44,9	57,6
2168_B	Mussenstraat 4	4,5	57,1	46,2	57,4
2168_C	Mussenstraat 4	7,5	56,5	49,0	57,2
2169_A	Mussenstraat 40	1,5	58,0	56,9	60,5
2169_B	Mussenstraat 40	4,5	58,0	61,0	62,8
2169_C	Mussenstraat 40	7,5	57,5	62,7	63,9
2172_A	Mussenstraat 40	1,5	58,6	57,3	61,0
2172_B	Mussenstraat 40	4,5	58,6	61,6	63,4
2172_C	Mussenstraat 40	7,5	58,2	63,1	64,3
2173_A	Mussenstraat 40	1,5	58,5	54,8	60,0
2173_B	Mussenstraat 40	4,5	58,3	58,6	61,5
2173_C	Mussenstraat 40	7,5	57,7	59,8	61,9
2185_A	Mussenstraat 6	1,5	57,3	45,0	57,6
2185_B	Mussenstraat 6	4,5	57,0	46,3	57,3
2185_C	Mussenstraat 6	7,5	56,4	49,3	57,2
2196_A	Mussenstraat 8	1,5	57,3	45,2	57,6
2196_B	Mussenstraat 8	4,5	57,1	46,6	57,4
2196_C	Mussenstraat 8	7,5	56,5	49,8	57,3
2197_A	Oosterengweg 562-594	2,5	63,1	39,9	63,2
2197_B	Oosterengweg 562-594	5,5	63,4	40,8	63,5
2197_C	Oosterengweg 562-594	8,5	63,5	41,5	63,5
2197_D	Oosterengweg 562-594	11,5	63,3	41,3	63,3
2198_A	Oosterengweg 562-594	2,5	64,4	38,1	64,4
2198_B	Oosterengweg 562-594	5,5	64,7	38,8	64,7
2198_C	Oosterengweg 562-594	8,5	64,8	38,7	64,8
2198_D	Oosterengweg 562-594	11,5	64,7	38,5	64,7
2199_A	Oosterengweg 562-594	2,5	61,3	40,5	61,3
2199_B	Oosterengweg 562-594	5,5	61,7	41,4	61,7
2199_C	Oosterengweg 562-594	8,5	61,7	42,3	61,8
2199_D	Oosterengweg 562-594	11,5	61,5	42,0	61,6
2200_A	Oosterengweg 562-594	2,5	67,1	38,4	67,1
2200_B	Oosterengweg 562-594	5,5	67,4	39,3	67,4
2200_C	Oosterengweg 562-594	8,5	67,3	39,5	67,3
2200_D	Oosterengweg 562-594	11,5	67,2	38,7	67,2
2205_A	Reigerstraat 1	1,5	59,5	39,2	59,5
2205_B	Reigerstraat 1	4,5	59,6	41,6	59,6
2205_C	Reigerstraat 1	7,5	59,3	44,6	59,4
2210_A	Rontgenstraat 163	1,5	56,2	43,3	56,4
2210_B	Rontgenstraat 163	4,5	56,6	44,4	56,8

Resultaten deelproject 5, 6 en 7 - Overzicht toename > 1,5 dB boven voorkeursgrenswaarde (gevolgen elders Vogelbuurt)

Naam	Adres	Hoogte in m	Toename in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB	Toename cumulatieve geluidsbelasting in dB	Lcum 2027 afgerond	Maatgevende bijdrage cumulatieve geluidsbelasting in dB	Maatgevende bron cumulatieve geluidsbelasting
2037_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	3,6	52,3	57,3	54,1	57,6	3,5	58	57,5	overige wegen
2037_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	3,6	52,4	57,4	54,5	57,8	3,3	58	57,7	overige wegen
2039_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	3,4	51,9	56,9	57,1	60,6	3,5	61	59,6	overige wegen
2039_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	3,6	52,2	57,2	57,9	61,3	3,5	61	60,2	overige wegen
2040_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	1,8	50,3	55,3	57,0	60,5	3,5	60	59,0	overige wegen
2040_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	2,3	50,8	55,8	58,1	61,5	3,4	61	59,9	overige wegen
2041_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	3,6	52,4	57,4	55,4	58,7	3,3	59	58,0	overige wegen
2041_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	3,6	52,6	57,6	56,1	59,1	3,1	59	58,3	overige wegen
2043_A	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	1,5	2,5	51,0	56,0	53,2	56,6	3,4	57	56,4	overige wegen
2043_B	Kamerlingh Onnesweg 2 (onderwijsfunctie)	4,5	2,8	51,3	56,3	54,2	57,2	3,0	57	56,8	overige wegen
2050_A	Liebergerweg 117	1,5	3,6	53,8	58,8	56,4	59,6	3,2	60	59,2	overige wegen
2050_B	Liebergerweg 117	4,5	3,6	53,9	58,9	56,8	59,9	3,0	60	59,4	overige wegen
2051_A	Liebergerweg 119	1,5	3,6	53,7	58,7	56,1	59,5	3,4	60	59,2	overige wegen
2051_B	Liebergerweg 119	4,5	3,6	53,8	58,8	56,5	59,7	3,1	60	59,3	overige wegen
2052_A	Liebergerweg 121	1,5	3,6	53,7	58,7	56,1	59,4	3,3	59	59,1	overige wegen
2052_B	Liebergerweg 121	4,5	3,6	53,8	58,8	56,5	59,7	3,2	60	59,3	overige wegen
2053_A	Liebergerweg 123	1,5	3,6	53,7	58,7	56,0	59,5	3,5	59	59,2	overige wegen
2053_B	Liebergerweg 123	4,5	3,6	53,8	58,8	56,4	59,6	3,3	60	59,3	overige wegen
2054_B	Merelstraat 86	4,5	1,5	50,0	55,0	55,9	58,5	2,6	58	57,7	overige wegen
2056_A	Liebergerweg 135	1,5	3,5	53,3	58,3	56,0	59,1	3,1	59	58,9	overige wegen
2056_B	Liebergerweg 135	4,5	3,5	53,3	58,3	56,2	59,2	3,0	59	59,0	overige wegen
2056_C	Liebergerweg 135	7,5	3,5	52,9	57,9	56,3	59,0	2,8	59	58,8	overige wegen
2057_A	Liebergerweg 137	1,5	3,5	53,3	58,3	55,9	59,1	3,2	59	58,9	overige wegen
2057_B	Liebergerweg 137	4,5	3,5	53,3	58,3	56,1	59,2	3,1	59	59,0	overige wegen
2057_C	Liebergerweg 137	7,5	3,5	52,9	57,9	56,3	59,0	2,8	59	58,8	overige wegen
2058_A	Liebergerweg 139	1,5	3,5	53,3	58,3	55,8	58,9	3,2	59	58,8	overige wegen
2058_B	Liebergerweg 139	4,5	3,5	53,3	58,3	56,0	59,2	3,2	59	59,0	overige wegen
2058_C	Liebergerweg 139	7,5	3,5	52,9	57,9	56,2	59,0	2,8	59	58,8	overige wegen
2059_A	Liebergerweg 141	1,5	3,5	53,3	58,3	55,7	58,9	3,2	59	58,8	overige wegen
2059_B	Liebergerweg 141	4,5	3,5	53,3	58,3	56,1	59,2	3,1	59	59,0	overige wegen
2059_C	Liebergerweg 141	7,5	3,5	52,9	57,9	56,2	59,0	2,8	59	58,8	overige wegen
2061_A	Liebergerweg 145	1,5	2,9	51,4	56,4	56,1	58,7	2,6	59	58,6	overige wegen
2061_B	Liebergerweg 147	4,5	2,9	51,6	56,6	56,4	59,0	2,6	59	58,9	overige wegen
2061_C	Liebergerweg 147	7,5	2,9	51,4	56,4	56,5	58,9	2,4	59	58,7	overige wegen
2062_A	Liebergerweg 151	1,5	2,7	51,2	56,2	55,1	57,6	2,6	58	57,5	overige wegen
2062_B	Liebergerweg 149	4,5	2,8	51,5	56,5	55,6	58,0	2,3	58	57,8	overige wegen
2062_C	Liebergerweg 149	7,5	2,7	51,2	56,2	56,0	58,1	2,1	58	57,8	overige wegen
2063_A	Liebergerweg 153	1,5	2,7	51,2	56,2	55,0	57,4	2,5	57	57,2	overige wegen
2063_B	Liebergerweg 155	4,5	2,7	51,4	56,4	55,5	57,8	2,3	58	57,5	overige wegen
2063_C	Liebergerweg 155	7,5	2,7	51,2	56,2	55,9	58,0	2,1	58	57,6	overige wegen
2064_A	Liebergerweg 159	1,5	2,6	51,1	56,1	54,8	57,2	2,3	57	56,9	overige wegen
2064_B	Liebergerweg 157	4,5	2,7	51,4	56,4	55,3	57,5	2,2	58	57,2	overige wegen
2064_C	Liebergerweg 157	7,5	2,6	51,1	56,1	55,7	57,6	1,9	58	57,2	overige wegen
2065_A	Liebergerweg 161	1,5	2,5	51,0	56,0	54,8	57,1	2,3	57	56,8	overige wegen
2065_B	Liebergerweg 163	4,5	2,7	51,3	56,3	55,2	57,4	2,2	57	57,1	overige wegen
2065_C	Liebergerweg 163	7,5	2,6	51,1	56,1	55,7	57,6	2,0	58	57,2	overige wegen
2067_A	Liebergerweg 167	1,5	2,4	50,9	55,9	54,3	56,7	2,3	57	56,5	overige wegen
2067_B	Liebergerweg 165	4,5	2,6	51,2	56,2	54,9	57,1	2,2	57	56,9	overige wegen
2067_C	Liebergerweg 165	7,5	2,5	51,0	56,0	55,3	57,3	2,0	57	56,9	overige wegen
2068_A	Liebergerweg 169	1,5	2,4	50,9	55,9	54,1	56,5	2,3	56	56,3	overige wegen
2068_B	Liebergerweg 171	4,5	2,6	51,1	56,1	54,8	56,9	2,1	57	56,7	overige wegen
2068_C	Liebergerweg 171	7,5	2,4	50,9	55,9	55,4	57,2	1,9	57	56,8	overige wegen
2070_A	Liebergerweg 175	1,5	2,4	50,9	55,9	54,2	56,5	2,2	56	56,3	overige wegen
2070_B	Liebergerweg 173	4,5	2,6	51,1	56,1	54,8	56,9	2,1	57	56,7	overige wegen
2070_C	Liebergerweg 173	7,5	2,4	50,9	55,9	55,4	57,2	1,9	57	56,8	overige wegen
2071_A	Liebergerweg 177	1,5	2,4	50,9	55,9	54,3	56,6	2,2	57	56,4	overige wegen
2071_B	Liebergerweg 179	4,5	2,6	51,2	56,2	54,9	57,0	2,1	57	56,8	overige wegen
2071_C	Liebergerweg 179	7,5	2,4	50,9	55,9	55,4	57,2	1,8	57	56,8	overige wegen
2072_A	Liebergerweg 183	1,5	2,4	50,9	55,9	54,3	56,6	2,2	57	56,4	overige wegen
2072_B	Liebergerweg 181	4,5	2,6	51,2	56,2	55,0	57,0	2,0	57	56,8	overige wegen
2072_C	Liebergerweg 181	7,5	2,4	50,9	55,9	55,4	57,3	1,9	57	56,9	overige wegen
2073_A	Liebergerweg 185	1,5	2,4	50,9	55,9	54,4	56,6	2,2	57	56,5	overige wegen
2073_B	Liebergerweg 187	4,5	2,6	51,2	56,2	55,0	57,1	2,1	57	56,9	overige wegen
2073_C	Liebergerweg 187	7,5	2,4	50,9	55,9	55,6	57,4	1,8	57	57,0	overige wegen
2075_A	Liebergerweg 189	1,5	2,4	50,9	55,9	54,7	56,9	2,1	57	56,7	overige wegen
2075_B	Sperwerstraat 1	4,5	2,6	51,1	56,1	55,3	57,3	2,0	57	57,1	overige wegen
2075_C	Sperwerstraat 1	7,5	2,4	50,9	55,9	55,8	57,5	1,7	57	57,1	overige wegen
2076_A	Liebergerweg 191	1,5	2,4	50,9	55,9	56,1	57,8	1,7	58	57,3	overige wegen
2076_B	Liebergerweg 193	4,5	2,5	51,2	56,2	56,4	58,1	1,6	58	57,6	overige wegen
2076_C	Liebergerweg 193	7,5	2,4	50,9	55,9	56,6	58,2	1,6	58	57,6	overige wegen
2078_A	Liebergerweg 197	1,5	2,4	50,9	55,9	55,4	57,3	1,9	57	57,1	overige wegen

Naam	Adres	Hoogte in m	Toename in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB	Toename cumulatieve geluidsbelasting in dB	Lcum 2027 afgerond	Maatgevende bijdrage cumulatieve geluidsbelasting in dB	Maatgevende bron cumulatieve geluidsbelasting
2078_B	Liebergerweg 195	4,5	2,6	51,2	56,2	56,0	57,8	1,8	58	57,5	overige wegen
2078_C	Liebergerweg 195	7,5	2,4	50,9	55,9	56,2	57,8	1,6	58	57,4	overige wegen
2079_A	Liebergerweg 199	1,5	2,4	50,9	55,9	55,0	57,0	2,0	57	56,8	overige wegen
2079_B	Liebergerweg 201	4,5	2,5	51,1	56,1	55,5	57,4	1,9	57	57,2	overige wegen
2079_C	Liebergerweg 201	7,5	2,4	50,9	55,9	55,8	57,6	1,8	58	57,2	overige wegen
2080_A	Liebergerweg 205	1,5	2,4	50,9	55,9	54,7	56,8	2,1	57	56,6	overige wegen
2080_B	Liebergerweg 203	4,5	2,5	51,1	56,1	55,3	57,2	1,9	57	57,0	overige wegen
2080_C	Liebergerweg 203	7,5	2,3	50,8	55,8	55,6	57,3	1,7	57	56,9	overige wegen
2081_A	Liebergerweg 207	1,5	2,4	50,9	55,9	54,5	56,7	2,2	57	56,5	overige wegen
2081_B	Liebergerweg 209	4,5	2,6	51,1	56,1	55,1	57,1	2,0	57	56,9	overige wegen
2081_C	Liebergerweg 209	7,5	2,3	50,8	55,8	55,3	57,2	1,9	57	56,8	overige wegen
2083_A	Liebergerweg 213	1,5	2,4	50,9	55,9	54,4	56,6	2,2	57	56,4	overige wegen
2083_B	Liebergerweg 211	4,5	2,5	51,1	56,1	55,0	57,0	2,0	57	56,8	overige wegen
2083_C	Liebergerweg 211	7,5	2,3	50,8	55,8	55,2	57,2	1,9	57	56,7	overige wegen
2084_A	Liebergerweg 143	1,5	3,5	53,3	58,3	55,9	59,0	3,1	59	58,9	overige wegen
2084_B	Liebergerweg 143	4,5	3,5	53,3	58,3	56,2	59,2	3,0	59	59,0	overige wegen
2084_C	Liebergerweg 143	7,5	3,5	52,9	57,9	56,3	59,0	2,8	59	58,8	overige wegen
2085_A	Liebergerweg 502-504	3,5	3,6	53,8	58,8	58,2	62,5	4,3	62	61,9	overige wegen
2085_B	Liebergerweg 510-512	6,5	3,6	53,4	58,4	58,4	62,8	4,4	63	62,2	overige wegen
2085_C	Liebergerweg 518-520	9,5	3,6	52,7	57,7	58,2	62,7	4,4	63	62,0	overige wegen
2085_D	Liebergerweg 526-528-530	12,5	3,5	52,0	57,0	58,1	62,6	4,5	63	62,0	overige wegen
2086_A	Liebergerweg 506-508	3,5	3,6	54,0	59,0	57,8	61,9	4,1	62	61,4	overige wegen
2086_B	Liebergerweg 514-516	6,5	3,6	53,5	58,5	58,2	62,2	4,0	62	61,6	overige wegen
2086_C	Liebergerweg 522-524	9,5	3,6	52,9	57,9	57,9	62,2	4,2	62	61,5	overige wegen
2086_D	Liebergerweg 532-534-536	12,5	3,6	52,1	57,1	56,8	61,7	4,9	62	61,3	overige wegen
2087_A	Liebergerweg 538-540	3,5	3,6	53,9	58,9	57,5	61,4	3,9	61	61,0	overige wegen
2087_B	Liebergerweg 546-548	6,5	3,6	53,4	58,4	57,8	61,7	3,9	62	61,2	overige wegen
2087_C	Liebergerweg 554-556	9,5	3,6	52,7	57,7	57,6	61,7	4,1	62	61,1	overige wegen
2088_A	Liebergerweg 542-544	3,5	3,6	54,0	59,0	57,3	60,7	3,4	61	60,3	overige wegen
2088_B	Liebergerweg 550-552	6,5	3,6	53,5	58,5	57,3	60,6	3,3	61	60,2	overige wegen
2088_C	Liebergerweg 558-560	9,5	3,6	52,9	57,9	56,9	60,5	3,6	61	60,0	overige wegen
2089_A	Liebergerweg 712	1,5	3,6	53,8	58,8	56,2	60,0	3,7	60	59,8	overige wegen
2089_B	Liebergerweg 712	4,5	3,6	53,8	58,8	56,8	60,1	3,3	60	59,9	overige wegen
2089_C	Liebergerweg 712	7,5	3,6	53,4	58,4	56,7	60,0	3,3	60	59,7	overige wegen
2090_A	Liebergerweg 714	1,5	3,6	53,3	58,3	55,4	58,9	3,5	59	58,8	overige wegen
2090_B	Liebergerweg 714	4,5	3,6	53,4	58,4	55,8	59,1	3,3	59	59,0	overige wegen
2090_C	Liebergerweg 714	7,5	3,6	53,0	58,0	55,8	59,0	3,2	59	58,8	overige wegen
2091_A	Liebergerweg 716	1,5	3,6	53,3	58,3	55,7	59,2	3,5	59	59,1	overige wegen
2091_B	Liebergerweg 716	4,5	3,6	53,5	58,5	56,2	59,4	3,2	59	59,3	overige wegen
2091_C	Liebergerweg 716	7,5	3,6	53,1	58,1	56,2	59,4	3,2	59	59,2	overige wegen
2112_A	Liebergerweg 758	1,5	3,1	52,4	57,4	55,6	59,4	3,8	59	59,3	overige wegen
2112_B	Liebergerweg 758	4,5	3,1	52,5	57,5	56,3	59,5	3,2	60	59,4	overige wegen
2112_C	Liebergerweg 758	7,5	3,1	52,2	57,2	56,7	59,4	2,7	59	59,2	overige wegen
2113_A	Liebergerweg 760	1,5	2,9	52,4	57,4	55,7	59,0	3,3	59	58,9	overige wegen
2113_B	Liebergerweg 760	4,5	2,9	52,5	57,5	56,2	59,1	2,9	59	59,0	overige wegen
2113_C	Liebergerweg 760	7,5	2,9	52,1	57,1	56,3	59,0	2,6	59	58,8	overige wegen
2114_A	Liebergerweg 762	1,5	2,8	52,3	57,3	55,5	58,7	3,2	59	58,6	overige wegen
2114_B	Liebergerweg 762	4,5	2,8	52,4	57,4	56,0	58,8	2,8	59	58,7	overige wegen
2114_C	Liebergerweg 762	7,5	2,8	52,0	57,0	56,1	58,8	2,6	59	58,6	overige wegen
2116_A	Liebergerweg 764	1,5	2,6	51,7	56,7	55,0	57,5	2,6	58	57,4	overige wegen
2116_B	Liebergerweg 764	4,5	2,6	51,9	56,9	55,3	57,8	2,5	58	57,6	overige wegen
2116_C	Liebergerweg 764	7,5	2,7	51,5	56,5	55,6	57,8	2,2	58	57,5	overige wegen
2118_A	Liebergerweg 766	1,5	2,6	51,6	56,6	54,7	57,3	2,6	57	57,2	overige wegen
2118_B	Liebergerweg 766	4,5	2,6	51,7	56,7	55,2	57,6	2,5	58	57,5	overige wegen
2118_C	Liebergerweg 766	7,5	2,6	51,4	56,4	55,3	57,5	2,2	58	57,3	overige wegen
2119_A	Liebergerweg 768	1,5	2,6	51,3	56,3	54,3	56,9	2,6	57	56,8	overige wegen
2119_B	Liebergerweg 768	4,5	2,6	51,4	56,4	54,8	57,1	2,4	57	57,0	overige wegen
2119_C	Liebergerweg 768	7,5	2,6	51,1	56,1	55,0	57,2	2,2	57	57,0	overige wegen
2120_A	Liebergerweg 770	1,5	2,6	51,2	56,2	54,3	56,8	2,5	57	56,7	overige wegen
2120_B	Liebergerweg 770	4,5	2,6	51,4	56,4	54,8	57,1	2,4	57	57,0	overige wegen
2120_C	Liebergerweg 770	7,5	2,6	51,1	56,1	55,0	57,2	2,2	57	57,0	overige wegen
2121_A	Liebergerweg 772	1,5	2,6	51,1	56,1	54,3	56,7	2,4	57	56,6	overige wegen
2121_B	Liebergerweg 772	4,5	2,6	51,4	56,4	54,8	57,1	2,4	57	57,0	overige wegen
2121_C	Liebergerweg 772	7,5	2,5	51,0	56,0	55,0	57,1	2,1	57	56,9	overige wegen
2122_A	Liebergerweg 774	1,5	2,6	51,2	56,2	54,3	56,7	2,4	57	56,6	overige wegen
2122_B	Liebergerweg 774	4,5	2,6	51,4	56,4	54,8	57,1	2,4	57	57,0	overige wegen
2122_C	Liebergerweg 774	7,5	2,6	51,1	56,1	55,1	57,1	2,1	57	56,9	overige wegen
2123_A	Liebergerweg 776	1,5	2,6	51,2	56,2	54,3	56,8	2,5	57	56,7	overige wegen
2123_B	Liebergerweg 776	4,5	2,6	51,4	56,4	54,8	57,1	2,4	57	57,0	overige wegen
2123_C	Liebergerweg 776	7,5	2,6	51,1	56,1	55,2	57,2	2,1	57	57,0	overige wegen
2124_A	Liebergerweg 778	1,5	2,6	51,2	56,2	54,3	56,8	2,5	57	56,7	overige wegen

Naam	Adres	Hoogte in m	Toename in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB	Toename cumulatieve geluidsbelasting in dB	Lcum 2027 afgerond	Maatgevende bijdrage cumulatieve geluidsbelasting in dB	Maatgevende bron cumulatieve geluidsbelasting
2124_B	Liebergerweg 778	4,5	2,6	51,4	56,4	54,8	57,1	2,4	57	57,0	overige wegen
2124_C	Liebergerweg 778	7,5	2,6	51,1	56,1	55,2	57,2	2,1	57	57,0	overige wegen
2125_A	Liebergerweg 780	1,5	2,6	51,2	56,2	54,4	56,8	2,4	57	56,7	overige wegen
2125_B	Liebergerweg 780	4,5	2,6	51,4	56,4	54,9	57,1	2,3	57	57,0	overige wegen
2125_C	Liebergerweg 780	7,5	2,6	51,1	56,1	55,2	57,2	2,1	57	57,0	overige wegen
2126_A	Liebergerweg 782	1,5	2,6	51,2	56,2	54,5	56,9	2,4	57	56,8	overige wegen
2126_B	Liebergerweg 782	4,5	2,6	51,4	56,4	54,9	57,2	2,4	57	57,1	overige wegen
2126_C	Liebergerweg 782	7,5	2,6	51,1	56,1	55,2	57,3	2,1	57	57,0	overige wegen
2127_A	Liebergerweg 784	1,5	2,6	51,4	56,4	55,1	57,3	2,2	57	57,2	overige wegen
2127_B	Liebergerweg 784	4,5	2,6	51,6	56,6	55,3	57,5	2,2	58	57,4	overige wegen
2127_C	Liebergerweg 784	7,5	2,6	51,2	56,2	55,5	57,6	2,1	58	57,3	overige wegen
2129_A	Liebergerweg 786	1,5	2,6	51,3	56,3	55,7	57,7	2,0	58	57,6	overige wegen
2129_B	Liebergerweg 786	4,5	2,6	51,5	56,5	55,8	57,8	2,0	58	57,7	overige wegen
2129_C	Liebergerweg 786	7,5	2,6	51,1	56,1	55,8	57,7	2,0	58	57,5	overige wegen
2132_A	Liebergerweg 788	1,5	2,6	51,2	56,2	55,7	57,7	2,0	58	57,6	overige wegen
2132_B	Liebergerweg 788	4,5	2,6	51,4	56,4	56,0	58,0	2,0	58	57,8	overige wegen
2132_C	Liebergerweg 788	7,5	2,5	51,0	56,0	55,9	57,8	1,9	58	57,6	overige wegen
2134_A	Liebergerweg 790	1,5	2,5	51,2	56,2	55,1	57,3	2,2	57	57,2	overige wegen
2134_B	Liebergerweg 790	4,5	2,6	51,4	56,4	55,4	57,5	2,1	58	57,4	overige wegen
2134_C	Liebergerweg 790	7,5	2,5	51,0	56,0	55,5	57,4	1,9	57	57,2	overige wegen
2135_A	Liebergerweg 792	1,5	2,5	51,2	56,2	54,9	57,1	2,2	57	57,0	overige wegen
2135_B	Liebergerweg 792	4,5	2,6	51,4	56,4	55,2	57,4	2,1	57	57,2	overige wegen
2135_C	Liebergerweg 792	7,5	2,5	51,0	56,0	55,2	57,3	2,1	57	57,1	overige wegen
2136_A	Liebergerweg 794	1,5	2,6	51,3	56,3	54,8	57,1	2,2	57	56,9	overige wegen
2136_B	Liebergerweg 794	4,5	2,6	51,4	56,4	55,2	57,4	2,2	57	57,2	overige wegen
2136_C	Liebergerweg 794	7,5	2,5	51,0	56,0	55,1	57,3	2,1	57	57,0	overige wegen
2137_A	Liebergerweg 796	1,5	2,6	51,3	56,3	54,7	57,1	2,3	57	56,9	overige wegen
2137_B	Liebergerweg 796	4,5	2,6	51,4	56,4	55,1	57,3	2,2	57	57,1	overige wegen
2137_C	Liebergerweg 796	7,5	2,5	51,0	56,0	55,0	57,2	2,1	57	56,9	overige wegen
2138_A	Liebergerweg 798	1,5	2,5	51,3	56,3	54,6	57,0	2,4	57	56,8	overige wegen
2138_B	Liebergerweg 798	4,5	2,5	51,4	56,4	54,9	57,2	2,3	57	57,0	overige wegen
2139_A	Liebergerweg 800	1,5	2,5	51,2	56,2	54,6	57,0	2,3	57	56,8	overige wegen
2139_B	Liebergerweg 800	4,5	2,6	51,3	56,3	54,9	57,2	2,3	57	57,0	overige wegen
2139_C	Liebergerweg 800	7,5	2,4	50,9	55,9	54,8	57,0	2,2	57	56,7	overige wegen
2140_A	Liebergerweg 802	1,5	2,5	51,1	56,1	54,5	56,9	2,4	57	56,7	overige wegen
2140_B	Liebergerweg 802	4,5	2,5	51,2	56,2	54,8	57,1	2,3	57	56,9	overige wegen
2140_C	Liebergerweg 802	7,5	2,3	50,8	55,8	54,7	56,9	2,2	57	56,6	overige wegen
2141_A	Liebergerweg 804	1,5	2,5	51,0	56,0	54,4	56,8	2,5	57	56,6	overige wegen
2141_B	Liebergerweg 804	4,5	2,6	51,1	56,1	54,6	56,9	2,3	57	56,7	overige wegen
2141_C	Liebergerweg 804	7,5	2,2	50,7	55,7	54,6	56,8	2,2	57	56,5	overige wegen
2143_A	Liebergerweg 806	1,5	2,4	50,9	55,9	54,2	56,6	2,4	57	56,4	overige wegen
2143_B	Liebergerweg 806	4,5	2,4	50,9	55,9	54,5	56,8	2,3	57	56,6	overige wegen
2143_C	Liebergerweg 806	7,5	2,0	50,5	55,5	54,5	56,7	2,1	57	56,3	overige wegen
2197_B	Oosterengweg 574	5,5	3,6	53,2	58,2	58,4	63,5	5,1	63	63,0	overige wegen
2197_C	Oosterengweg 582	8,5	3,6	52,3	57,3	58,6	63,5	4,9	64	63,0	overige wegen
2197_D	Oosterengweg 594	11,5	2,9	51,4	56,4	58,7	63,3	4,6	63	62,8	overige wegen
2198_B	Oosterengweg 574	5,5	3,6	52,6	57,6	61,0	64,7	3,7	65	63,3	overige wegen
2198_C	Oosterengweg 582	8,5	3,2	51,7	56,7	61,1	64,8	3,6	65	63,4	overige wegen
2198_D	Oosterengweg 592-594	11,5	2,2	50,7	55,7	61,1	64,7	3,6	65	63,3	overige wegen
2199_A	Oosterengweg 566	2,5	3,6	53,4	58,4	56,7	61,3	4,6	61	61,1	overige wegen
2199_B	Oosterengweg 572	5,5	3,6	53,0	58,0	57,0	61,7	4,7	62	61,4	overige wegen
2199_C	Oosterengweg 580	8,5	3,6	52,4	57,4	57,2	61,8	4,6	62	61,4	overige wegen
2199_D	Oosterengweg 590-592	11,5	3,1	51,6	56,6	57,2	61,6	4,4	62	61,1	overige wegen
2200_A	Oosterengweg 566	2,5	2,0	50,5	55,5	65,7	67,1	1,4	67	65,5	railverkeer
2200_B	Oosterengweg 572	5,5	1,7	50,2	55,2	65,9	67,4	1,5	67	65,7	railverkeer
2205_A	Reigerstraat 1	1,5	3,4	53,2	58,2	56,6	59,5	2,9	60	59,4	overige wegen
2205_B	Reigerstraat 1	4,5	3,4	53,2	58,2	56,6	59,6	3,0	60	59,5	overige wegen
2205_C	Reigerstraat 1	7,5	3,4	52,8	57,8	56,6	59,4	2,8	59	59,2	overige wegen
2210_A	Rontgenstraat 163	1,5	2,0	50,5	55,5	54,3	56,4	2,0	56	56,0	overige wegen
2210_B	Rontgenstraat 163	4,5	2,2	50,7	55,7	54,8	56,8	2,1	57	56,4	overige wegen
2147_A	Mussenstraat 1	1,5	2,3	50,8	55,8	55,1	56,8	1,7	57	56,5	overige wegen
2147_B	Mussenstraat 1	4,5	2,0	50,5	55,5	55,1	56,9	1,8	57	56,6	overige wegen
2148_A	Mussenstraat 1	1,5	2,8	51,3	56,3	55,1	57,5	2,4	57	57,3	overige wegen
2148_B	Mussenstraat 1	4,5	2,4	50,9	55,9	55,2	57,6	2,4	58	57,4	overige wegen
2148_C	Mussenstraat 1	7,5	1,6	50,1	55,1	55,3	57,4	2,1	57	57,1	overige wegen
2150_A	Mussenstraat 10	1,5	2,2	50,7	55,7	55,5	56,5	1,0	56	56,0	overige wegen
2150_B	Mussenstraat 10	4,5	2,1	50,6	55,6	55,4	56,6	1,1	57	56,0	overige wegen
2151_A	Mussenstraat 12	1,5	2,3	50,8	55,8	55,3	56,6	1,3	57	56,1	overige wegen
2151_B	Mussenstraat 12	4,5	2,1	50,6	55,6	55,3	56,7	1,3	57	56,0	overige wegen
2152_A	Mussenstraat 14	1,5	2,3	50,8	55,8	55,4	56,6	1,2	57	56,1	overige wegen

Naam	Adres	Hoogte in m	Toename in dB	Lden 2027 incl 110g Wgh in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2016 in dB	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB	Toename cumulatieve geluidsbelasting in dB	Lcum 2027 afgerond	Maatgevende bijdrage cumulatieve geluidsbelasting in dB	Maatgevende bron cumulatieve geluidsbelasting
2152_B	Mussenstraat 14	4,5	2,2	50,7	55,7	55,5	56,7	1,2	57	56,0	overige wegen
2152_C	Mussenstraat 14	7,5	1,5	50,0	55,0	56,4	57,2	0,8	57	55,8	overige wegen
2153_A	Mussenstraat 16	1,5	2,3	50,8	55,8	55,4	56,5	1,1	57	56,0	overige wegen
2153_B	Mussenstraat 16	4,5	2,2	50,7	55,7	55,5	56,8	1,2	57	56,0	overige wegen
2153_C	Mussenstraat 16	7,5	1,5	50,0	55,0	56,5	57,3	0,7	57	55,8	overige wegen
2154_A	Mussenstraat 18	1,5	2,4	50,9	55,9	56,0	56,8	0,8	57	56,1	overige wegen
2154_B	Mussenstraat 18	4,5	2,2	50,7	55,7	56,2	57,1	0,9	57	56,1	overige wegen
2154_C	Mussenstraat 18	7,5	1,6	50,1	55,1	57,2	57,5	0,3	58	55,8	overige wegen
2156_A	Mussenstraat 2	1,5	2,1	50,6	55,6	53,9	57,0	3,1	57	56,8	overige wegen
2156_B	Mussenstraat 2	4,5	1,7	50,2	55,2	54,2	57,1	2,9	57	56,8	overige wegen
2157_A	Mussenstraat 2	1,5	2,8	51,3	56,3	54,8	57,4	2,5	57	57,1	overige wegen
2157_B	Mussenstraat 2	4,5	2,3	50,8	55,8	54,9	57,3	2,5	57	57,0	overige wegen
2158_A	Mussenstraat 20	1,5	2,4	50,9	55,9	56,3	56,9	0,6	57	56,1	overige wegen
2158_B	Mussenstraat 20	4,5	2,3	50,8	55,8	56,6	57,3	0,7	57	56,1	overige wegen
2158_C	Mussenstraat 20	7,5	1,7	50,2	55,2	57,6	57,7	0,2	58	55,9	overige wegen
2159_A	Mussenstraat 22	1,5	2,4	50,9	55,9	56,7	57,2	0,5	57	56,2	overige wegen
2159_B	Mussenstraat 22	4,5	2,3	50,8	55,8	57,1	57,6	0,5	58	56,2	overige wegen
2159_C	Mussenstraat 22	7,5	1,7	50,2	55,2	57,9	57,9	0,0	58	55,9	overige wegen
2160_A	Mussenstraat 24	1,5	2,4	50,9	55,9	57,2	57,4	0,2	57	56,3	overige wegen
2160_B	Mussenstraat 24	4,5	2,3	50,8	55,8	57,5	57,7	0,2	58	56,2	overige wegen
2160_C	Mussenstraat 24	7,5	1,7	50,2	55,2	58,2	58,0	-0,2	58	55,9	overige wegen
2161_A	Mussenstraat 26	1,5	2,4	50,9	55,9	57,4	57,5	0,0	57	56,3	overige wegen
2161_B	Mussenstraat 26	4,5	2,3	50,8	55,8	57,8	57,8	0,1	58	56,2	overige wegen
2161_C	Mussenstraat 26	7,5	1,7	50,2	55,2	58,6	58,1	-0,4	58	55,9	overige wegen
2162_A	Mussenstraat 28	1,5	2,4	50,9	55,9	57,4	57,4	0,0	57	56,3	overige wegen
2162_B	Mussenstraat 28	4,5	2,3	50,8	55,8	58,1	57,9	-0,2	58	56,3	overige wegen
2162_C	Mussenstraat 28	7,5	1,7	50,2	55,2	59,0	58,3	-0,7	58	55,9	overige wegen
2163_A	Mussenstraat 30	1,5	2,4	50,9	55,9	57,4	57,4	0,0	57	56,3	overige wegen
2163_B	Mussenstraat 30	4,5	2,3	50,8	55,8	58,3	58,0	-0,3	58	56,3	overige wegen
2163_C	Mussenstraat 30	7,5	1,7	50,2	55,2	59,3	58,5	-0,8	58	55,9	overige wegen
2164_A	Mussenstraat 32	1,5	2,5	51,0	56,0	57,6	57,5	-0,1	58	56,4	overige wegen
2164_B	Mussenstraat 32	4,5	2,4	50,9	55,9	58,7	58,3	-0,5	58	56,4	overige wegen
2164_C	Mussenstraat 32	7,5	1,8	50,3	55,3	59,8	58,8	-1,0	59	56,0	overige wegen
2165_A	Mussenstraat 34	1,5	2,5	51,0	56,0	58,1	57,7	-0,4	58	56,4	overige wegen
2165_B	Mussenstraat 34	4,5	2,4	50,9	55,9	59,3	58,5	-0,8	58	56,5	overige wegen
2165_C	Mussenstraat 34	7,5	1,9	50,4	55,4	60,2	59,1	-1,1	59	56,1	overige wegen
2166_A	Mussenstraat 36	1,5	2,6	51,1	56,1	58,3	57,8	-0,5	58	56,5	overige wegen
2166_B	Mussenstraat 36	4,5	2,5	51,0	56,0	59,7	58,7	-1,0	59	56,5	overige wegen
2166_C	Mussenstraat 36	7,5	2,0	50,5	55,5	60,4	59,4	-1,0	59	56,5	railverkeer
2167_A	Mussenstraat 38	1,5	2,7	51,2	56,2	58,7	57,9	-0,8	58	56,5	overige wegen
2167_B	Mussenstraat 38	4,5	2,6	51,1	56,1	60,2	58,9	-1,3	59	56,6	overige wegen
2167_C	Mussenstraat 38	7,5	2,2	50,7	55,7	60,8	59,7	-1,1	60	56,8	railverkeer
2168_A	Mussenstraat 4	1,5	3,4	51,9	56,9	55,4	57,6	2,2	58	57,3	overige wegen
2168_B	Mussenstraat 4	4,5	2,8	51,3	56,3	55,4	57,4	2,0	57	57,0	overige wegen
2168_C	Mussenstraat 4	7,5	1,7	50,2	55,2	55,7	57,2	1,6	57	56,4	overige wegen
2173_A	Mussenstraat 40	1,5	2,6	53,1	58,1	61,6	60,0	-1,6	60	58,3	overige wegen
2173_B	Mussenstraat 40	4,5	2,5	52,7	57,7	63,3	61,5	-1,8	61	58,6	railverkeer
2173_C	Mussenstraat 40	7,5	2,4	51,8	56,8	63,3	61,9	-1,4	62	59,8	railverkeer
2185_A	Mussenstraat 6	1,5	3,4	51,9	56,9	55,5	57,6	2,1	58	57,3	overige wegen
2185_B	Mussenstraat 6	4,5	2,9	51,4	56,4	55,4	57,3	2,0	57	56,9	overige wegen
2185_C	Mussenstraat 6	7,5	1,8	50,3	55,3	55,8	57,2	1,4	57	56,3	overige wegen
2196_A	Mussenstraat 8	1,5	3,4	52,0	57,0	55,5	57,6	2,1	58	57,3	overige wegen
2196_B	Mussenstraat 8	4,5	2,9	51,4	56,4	55,5	57,4	2,0	57	57,0	overige wegen
2196_C	Mussenstraat 8	7,5	1,9	50,4	55,4	55,9	57,3	1,4	57	56,3	overige wegen

Bijlage

6

Hogere waarden deelgebied 5, 6 en 7

Resultaten deelproject 5, 6 en 7 -
Hogere waarden lijst

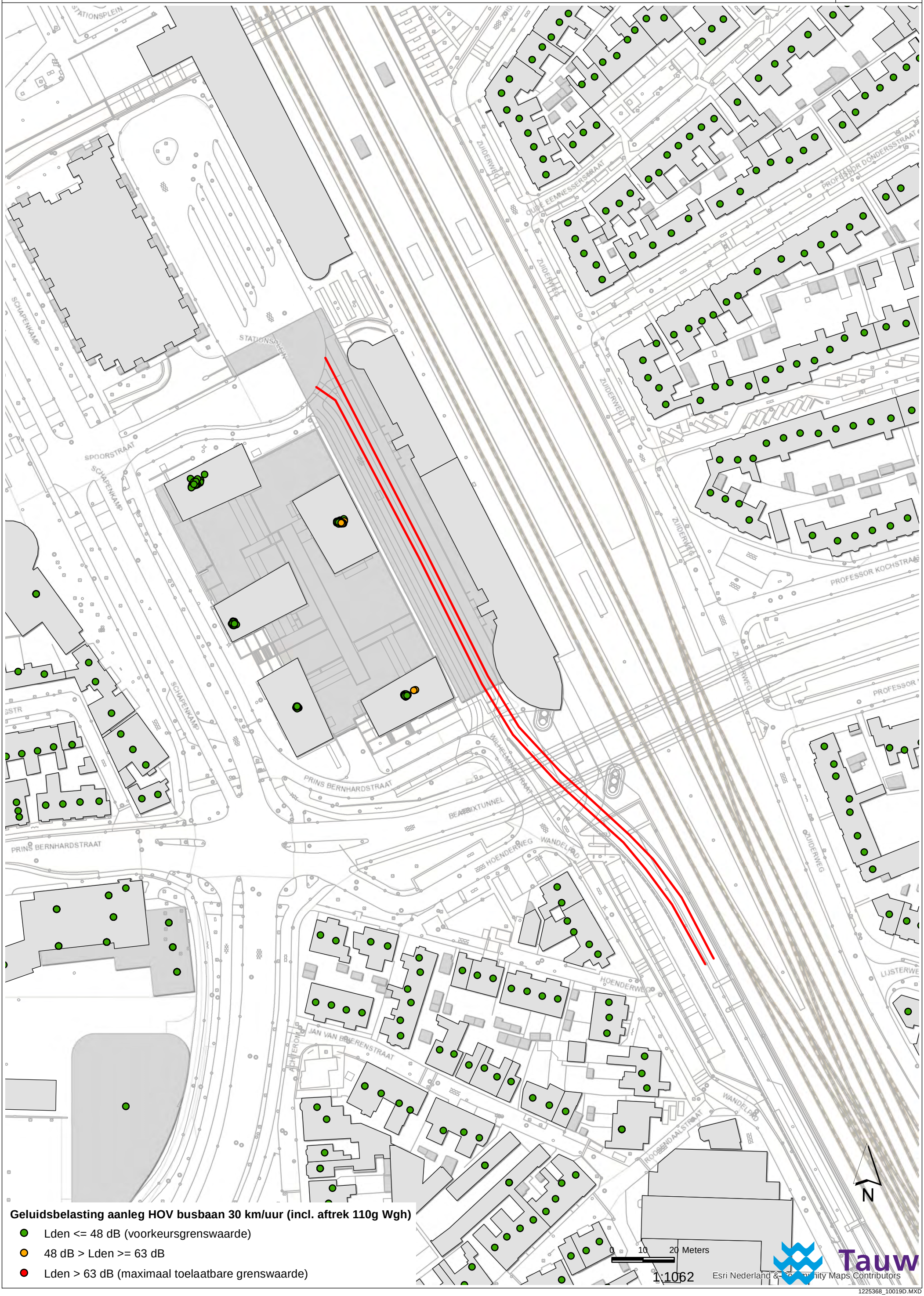
Toetspunt	Adres	Postcode	Woonplaats	Aan te vragen HW in dB	Lden 2027 excl 110g Wgh in dB	Geluidsbron HW	Cumulatieve geluidsbelasting Lcum 2027 in dB	Maatgevende bron cumulatieve geluidsbelasting
0526_B	Oosterengweg 65	1212 CE	Hilversum	49	54	HOV	66	Railverkeer
0217_B	Minckelersstraat 167	1223 LE	Hilversum	51	56	VWOAH	60	Overig verkeer
1007_B	Minckelersstraat 160	1223 LK	Hilversum	50	55	VWOAH	63	Overig verkeer
1007_C	Minckelersstraat 162	1223 LK	Hilversum	50	55	VWOAH	63	Overig verkeer
1006_C	Minckelersstraat 164	1223 LK	Hilversum	51	56	VWOAH	63	Overig verkeer
1006_B	Minckelersstraat 166	1223 LK	Hilversum	51	56	VWOAH	63	Overig verkeer
1006_A	Minckelersstraat 168	1223 LK	Hilversum	50	55	VWOAH	63	Overig verkeer
1005_A	Minckelersstraat 170	1223 LK	Hilversum	52	56	VWOAH	63	Overig verkeer
1005_B	Minckelersstraat 172	1223 LK	Hilversum	52	57	VWOAH	63	Overig verkeer
1005_C	Minckelersstraat 174	1223 LK	Hilversum	52	57	VWOAH	63	Overig verkeer
1004_C	Minckelersstraat 176	1223 LK	Hilversum	54	59	VWOAH	63	Overig verkeer
1004_B	Minckelersstraat 178	1223 LK	Hilversum	54	59	VWOAH	63	Overig verkeer
1004_A	Minckelersstraat 180	1223 LK	Hilversum	54	59	VWOAH	63	Overig verkeer
1009_A	Minckelersstraat 182	1223 LK	Hilversum	55	60	VWOAH	63	Overig verkeer
1009_B	Minckelersstraat 184	1223 LK	Hilversum	55	60	VWOAH	63	Overig verkeer
1009_C	Minckelersstraat 186	1223 LK	Hilversum	55	60	VWOAH	63	Overig verkeer
0218_C	Minckelersstraat 188	1223 LK	Hilversum	56	61	VWOAH	63	VWoAH
0218_B	Minckelersstraat 190	1223 LK	Hilversum	56	61	VWOAH	63	VWoAH
0218_A	Minckelersstraat 192	1223 LK	Hilversum	56	61	VWOAH	63	VWoAH
0022_A	Anthony Fokkerweg 82	1223 NH	Hilversum	52	57	VWOAH	59	VWoAH
0022_B	Anthony Fokkerweg 84	1223 NH	Hilversum	53	58	VWOAH	59	VWoAH
0022_C	Anthony Fokkerweg 86	1223 NH	Hilversum	53	58	VWOAH	59	VWoAH
1012_C	Anthony Fokkerweg 88	1223 NH	Hilversum	52	57	VWOAH	59	VWoAH
1012_B	Anthony Fokkerweg 90	1223 NH	Hilversum	52	57	VWOAH	59	VWoAH
1012_A	Anthony Fokkerweg 92	1223 NH	Hilversum	51	56	VWOAH	58	VWoAH
0023_A	Anthony Fokkerweg 94	1223 NH	Hilversum	50	55	VWOAH	57	VWoAH
0023_B	Anthony Fokkerweg 96	1223 NH	Hilversum	51	56	VWOAH	58	VWoAH
0023_C	Anthony Fokkerweg 98	1223 NH	Hilversum	52	57	VWOAH	58	VWoAH
1014_C	Anthony Fokkerweg 100	1223 NH	Hilversum	51	56	VWOAH	58	VWoAH
1014_B	Anthony Fokkerweg 102	1223 NH	Hilversum	50	55	VWOAH	57	VWoAH
1014_A	Anthony Fokkerweg 104	1223 NH	Hilversum	49	54	VWOAH	57	VWoAH
0001_B	Anthony Fokkerweg 108	1223 NH	Hilversum	50	55	VWOAH	57	VWoAH
0001_C	Anthony Fokkerweg 110	1223 NH	Hilversum	50	55	VWOAH	57	VWoAH
1015_C	Anthony Fokkerweg 112	1223 NH	Hilversum	50	54	VWOAH	57	VWoAH
1015_B	Anthony Fokkerweg 114	1223 NH	Hilversum	49	54	VWOAH	56	VWoAH
0002_C	Anthony Fokkerweg 122	1223 NH	Hilversum	49	54	VWOAH	57	VWoAH
0076_A-E,0077_A-E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 17		Hilversum	59	64	VWOAH	65	VWoAH
0078_A-E,0079_A-E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 18		Hilversum	59	64	VWOAH	65	VWoAH
0080_A-E,0081_A-E	BP Anna's Hoeve bouwvlak 19		Hilversum	59	64	VWOAH	64	VWoAH
0082_A-D,0083_A-D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 20		Hilversum	59	64	VWOAH	64	VWoAH
0086_C-F, 0087_D-F	BP Anna's Hoeve bouwvlak 22		Hilversum	49	54	VWOAH	58	VWoAH
0088_D	BP Anna's Hoeve bouwvlak 23		Hilversum	49	54	VWOAH	57	VWoAH

Bijlage

7

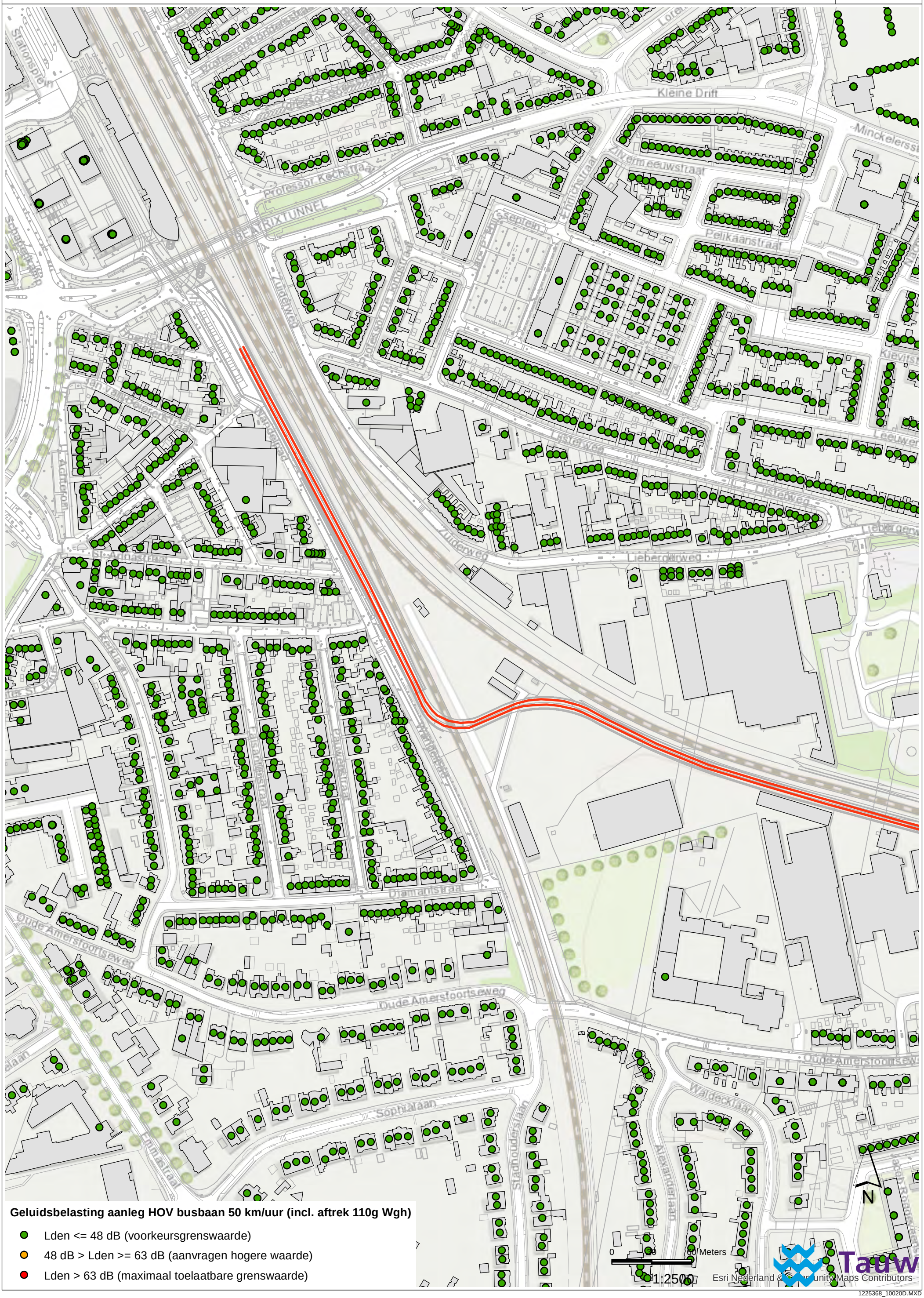
Geluidskaarten met resultaten

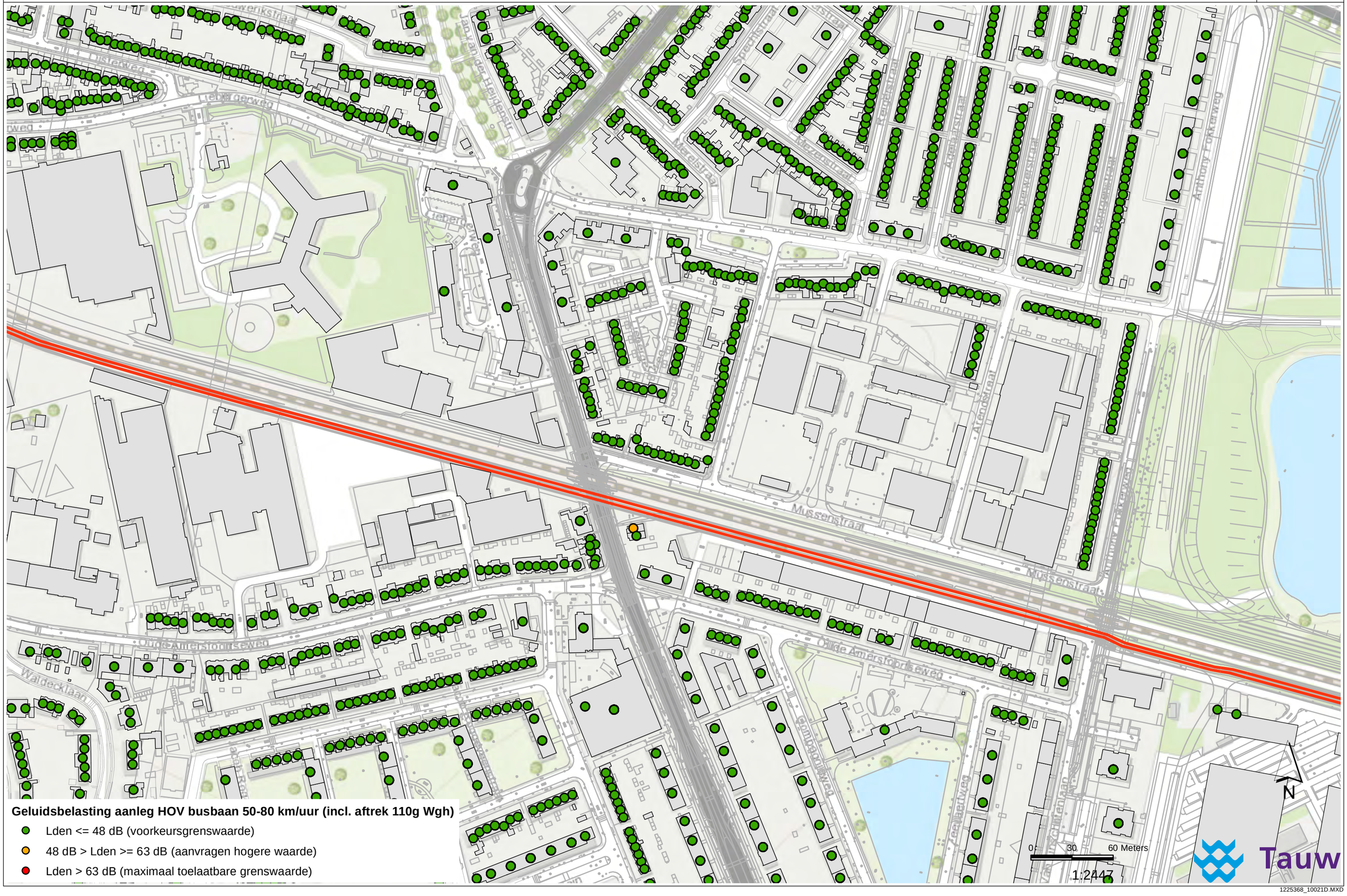
Geluidsbelasting aanleg HOV busbaan 30 km/uur, deelproject 7



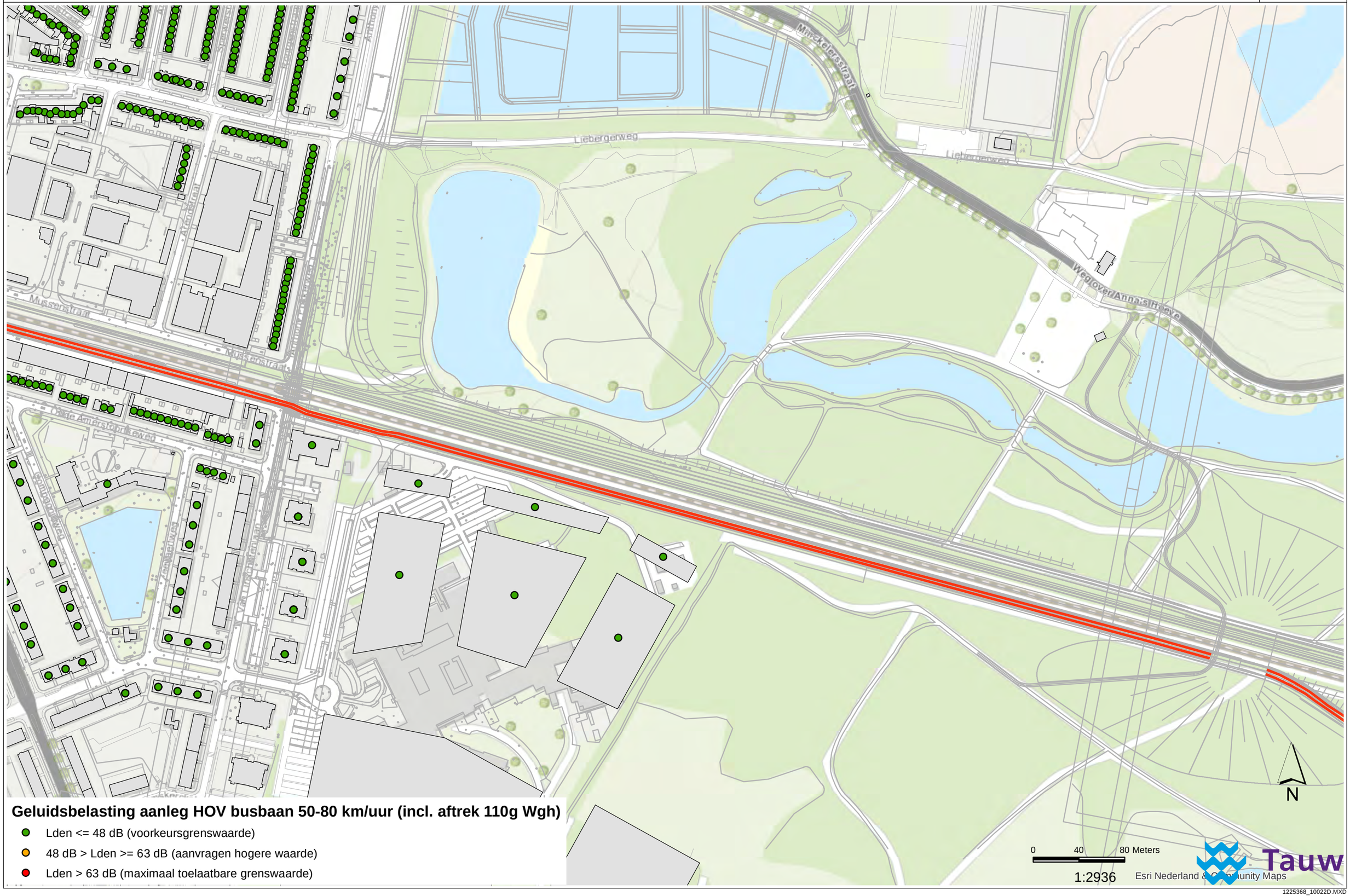
1225368_10019D.MXD

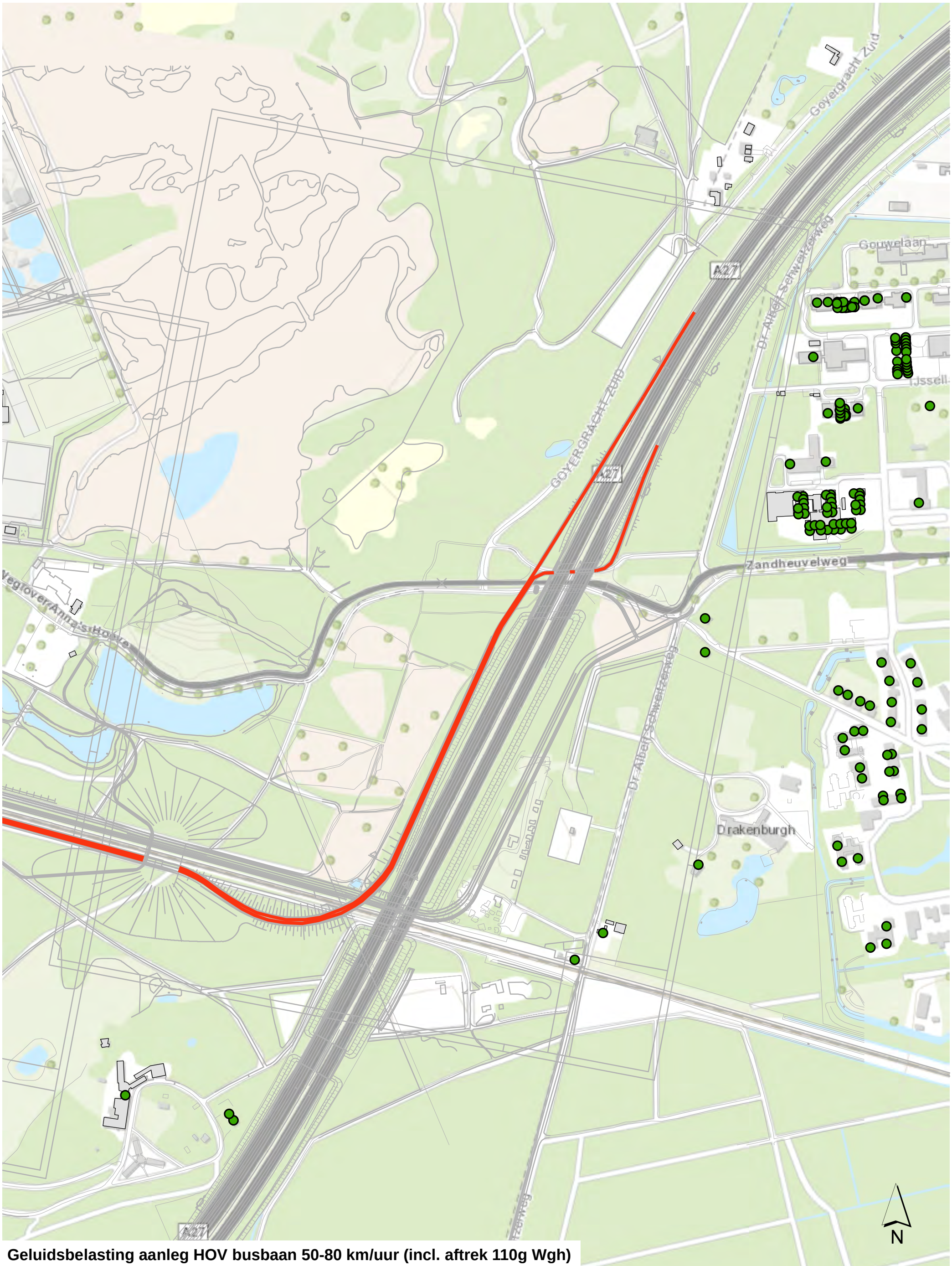
Geluidsbelasting aanleg HOV busbaan 50 km/uur, deelproject 7


Kleine Drift
Professor Kochstraat
BEATRIXTUNNEL
Zuiderweg
Pelikaanstraat
Lieberg Erweg
Oude Amersfoortseweg
Sophialaan
Waldecklaan
Alexanderlaan
Staadhouderslaan
Hannastraat
Diamantstraat
Parelstraat
Agnietenstraat
St. Annastraat
Geertruidenstraat
Catharinastraat
Ursulastraat
Stationsplein
Geertebolwerk
Geertekerkhof
Geertesingel
Geertepoort



1225368_10021D.MXD


Liebergerweg
Meekelerstraat
Weg over Anna's Hoeve
Mussenstraat
Arendstraat
Antoon
Prinses Amalialaan
Geldropseweg
Prinses Beatrixlaan
Geldropseweg
Geldropseweg
Prinses Amalialaan
Geldropseweg
Geldropseweg
Geldropseweg



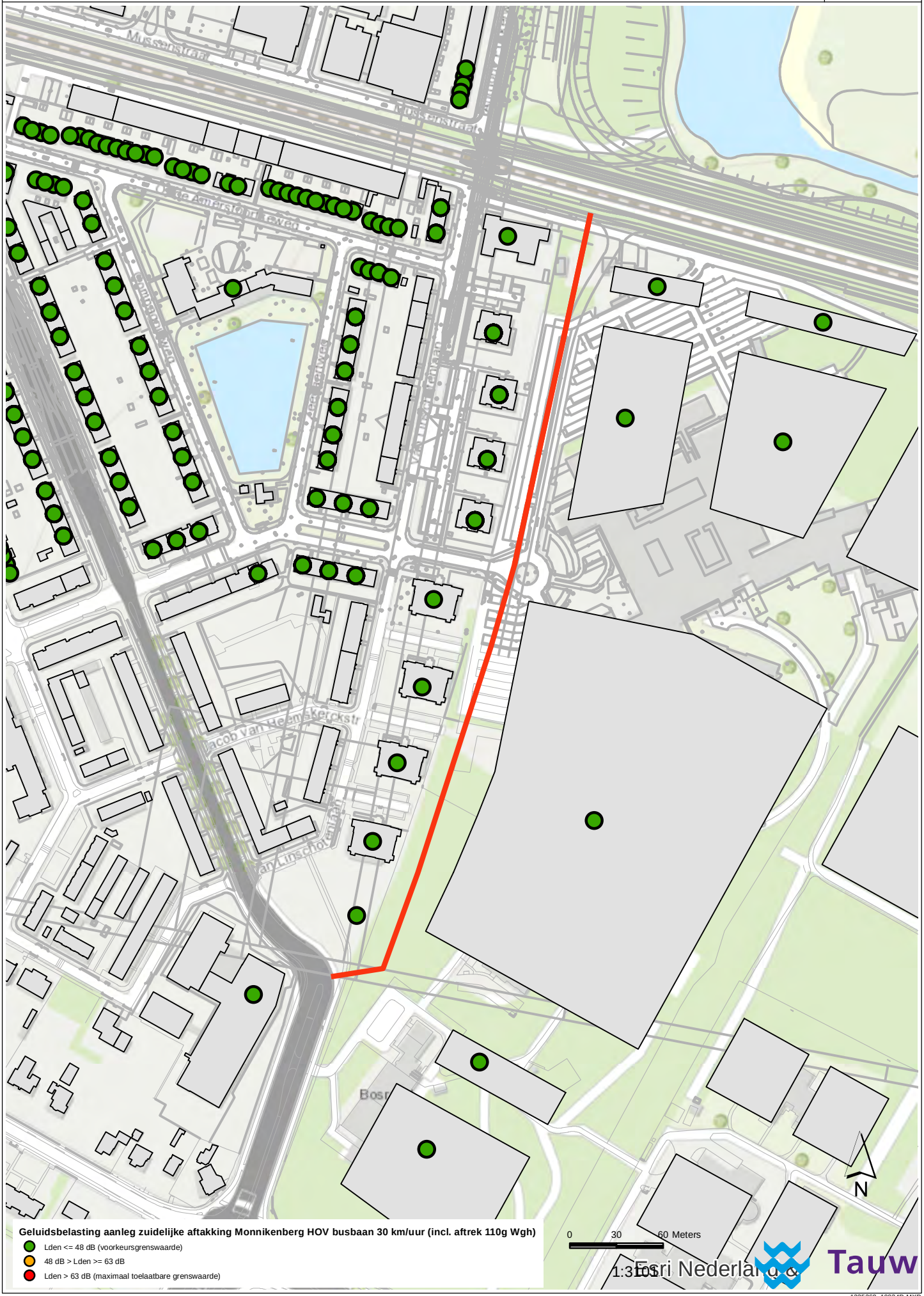
Geluidsbelasting aanleg HOV busbaan 50-80 km/uur (incl. aftrek 110g Wgh)

- Lden <= 48 dB (voorkeursgrenswaarde)
- 48 dB > Lden >= 63 dB
- Lden > 63 dB (maximaal toelaatbare grenswaarde)

Tauw

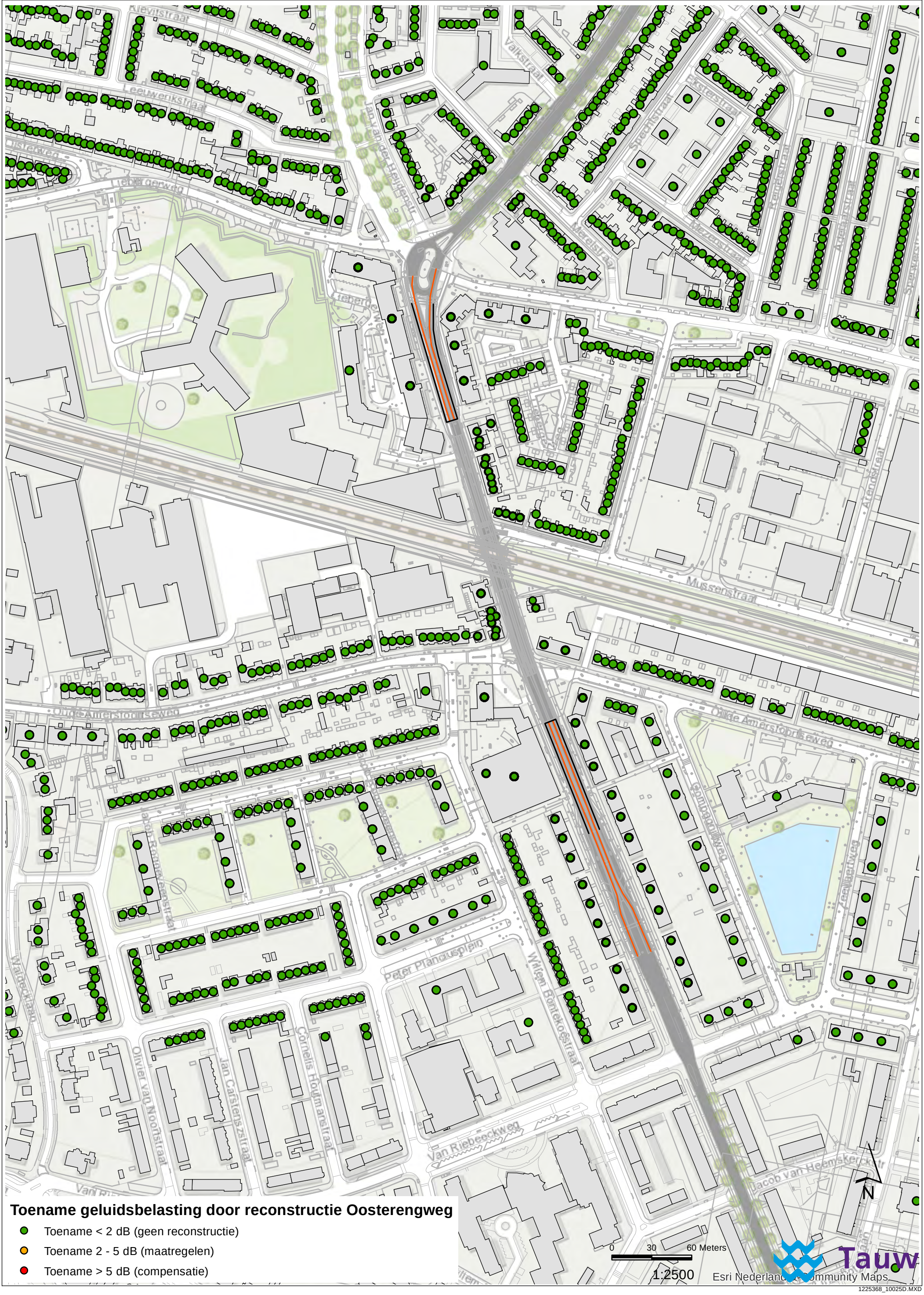
1225368_10023D.MXD

Geluidsbelasting zuidelijke aftakking Monnikenberg 30 km/uur

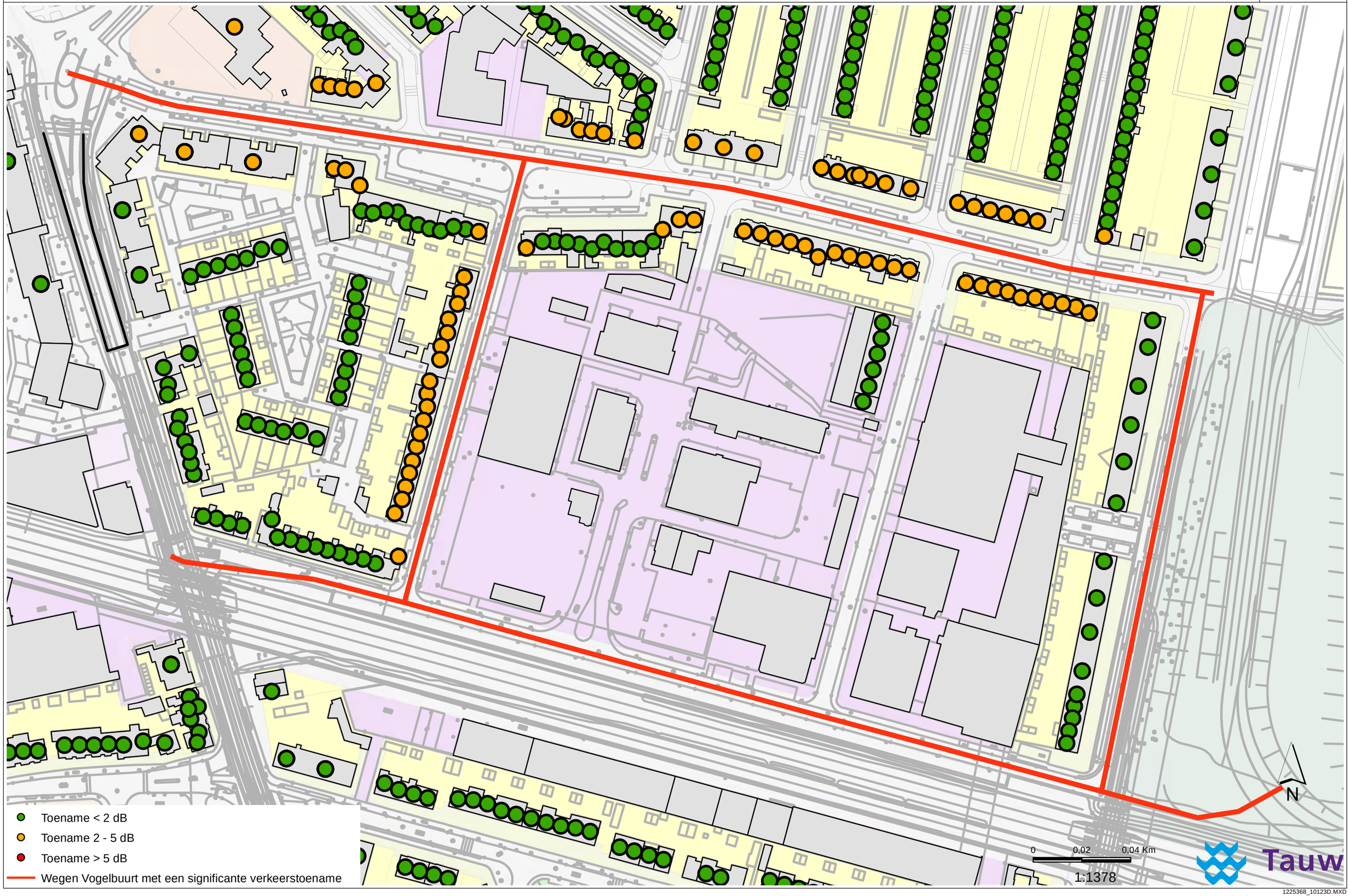


Geluidsbelasting aanleg zuidelijke aftakking Monnikenberg HOV busbaan 30 km/uur (incl. aftrek 110g Wgh)

- Lden <= 48 dB (voorkeursgrenswaarde)
- 48 dB > Lden >= 63 dB
- Lden > 63 dB (maximaal toelaatbare grenswaarde)


Toename geluidsbelasting door reconstructie Oosterengweg
Toename < 2 dB (geen reconstructie)
Toename 2 - 5 dB (maatregelen)
Toename > 5 dB (compensatie)
0
30
60 Meters
1:2500
N
Tauw
Esri Nederland, Community Maps
1225368_10025D.MXD

Toename geluidbelasting Vogelbuurt door wijzigingen Oosterengweg en VWoAH



1225368_10123D.MXD

Geluidsbelasting aanleg Verlegde Weg over Anna's Hoeve (incl. aftrek 110g Wgh)

- Lden <= 48 dB (voorkeursgrenswaarde)
- 48 dB > Lden >= 63 dB (aanvragen hogere waarde)
- Lden > 63 dB (maximaal toelaatbare grenswaarde)

N

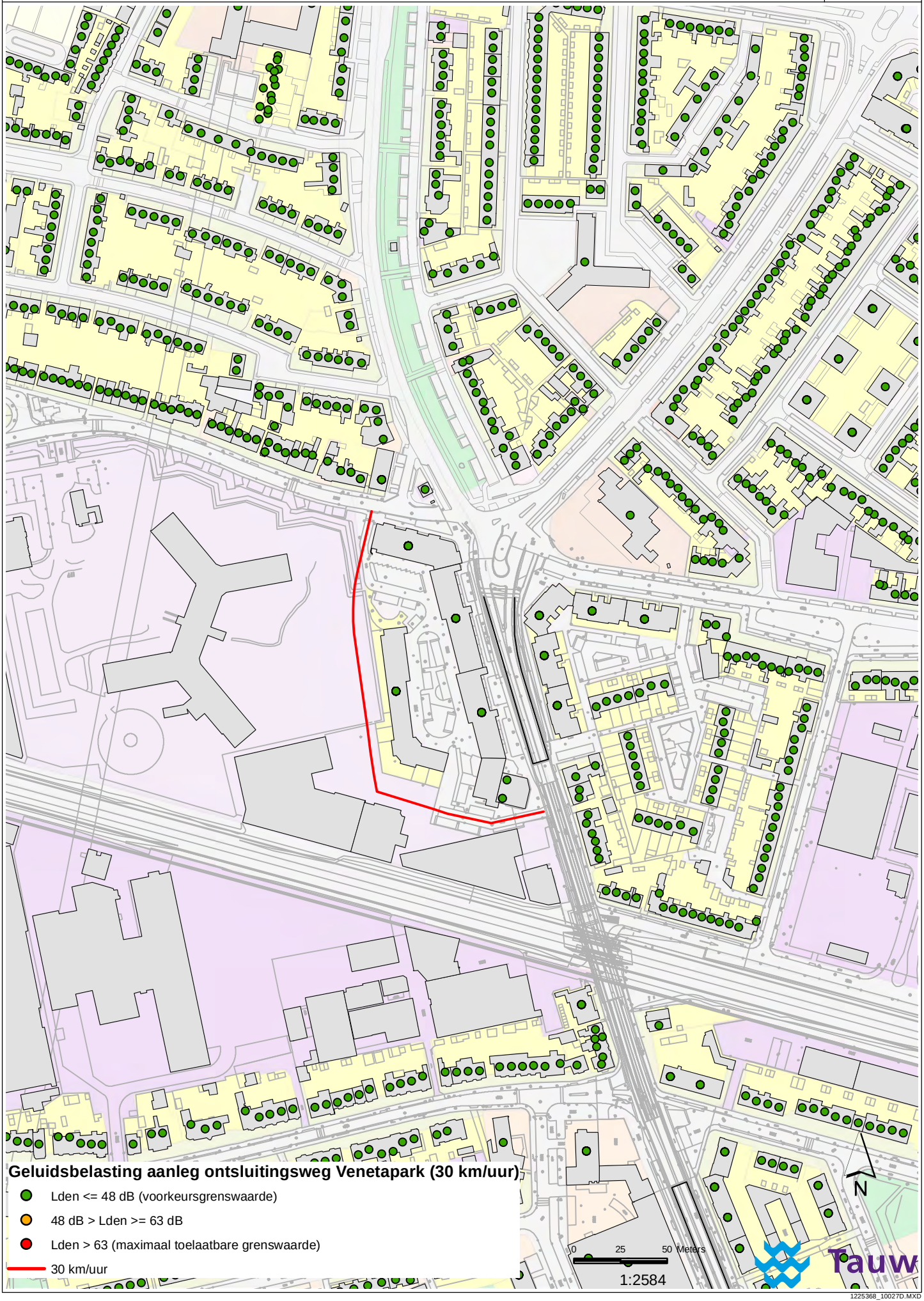
0 0,03 0,06 Km

1:1956

Tauw

1225368_10072D.MXD

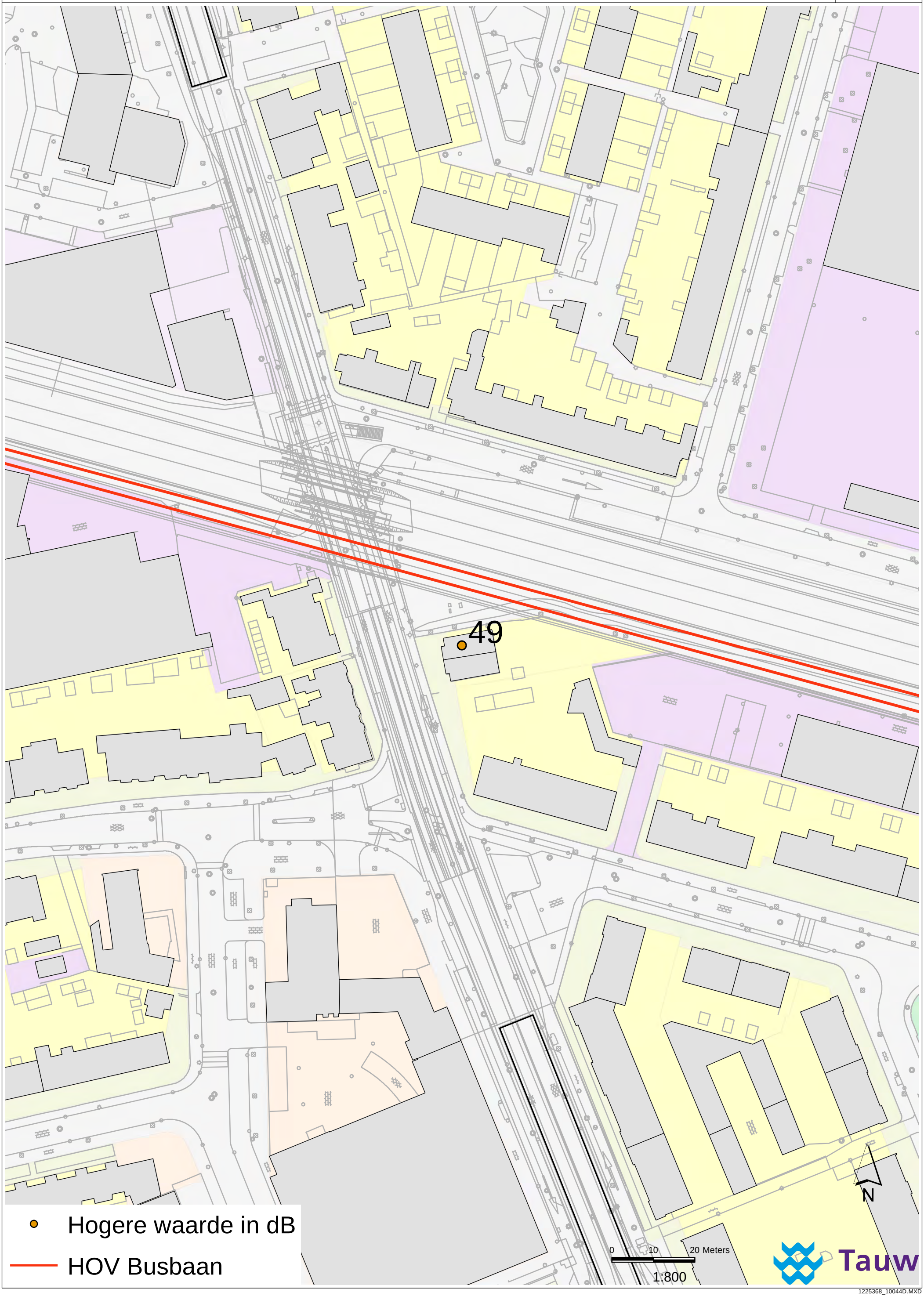
Geluidsbelasting aanleg ontsluitingsweg Venetapark (30 km/uur)



1225368_10027D.MXD

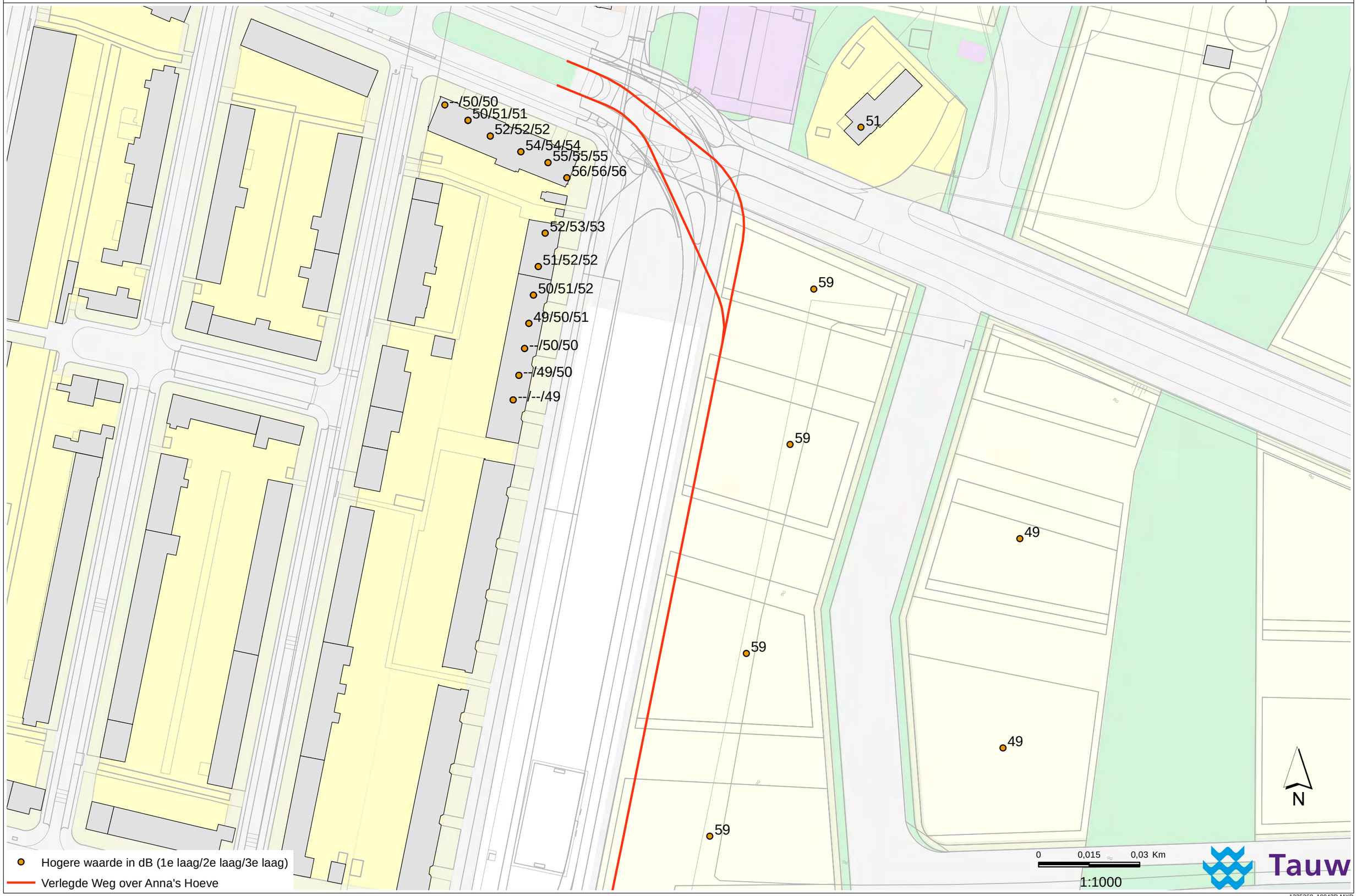
Overzicht hogere waarde HOV busbaan

44



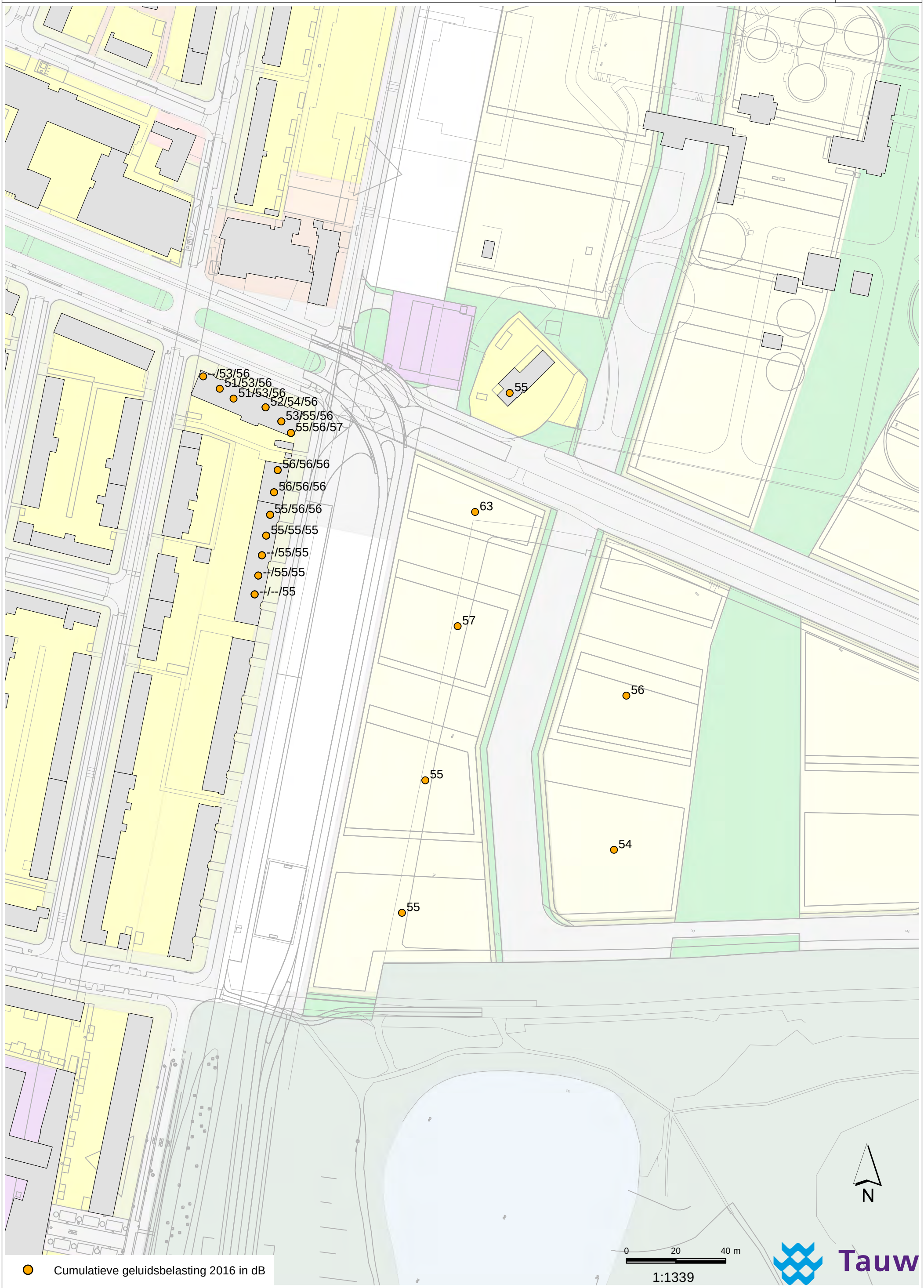
1225368_10044D.MXD

Overzicht hogere waarde VWoAH



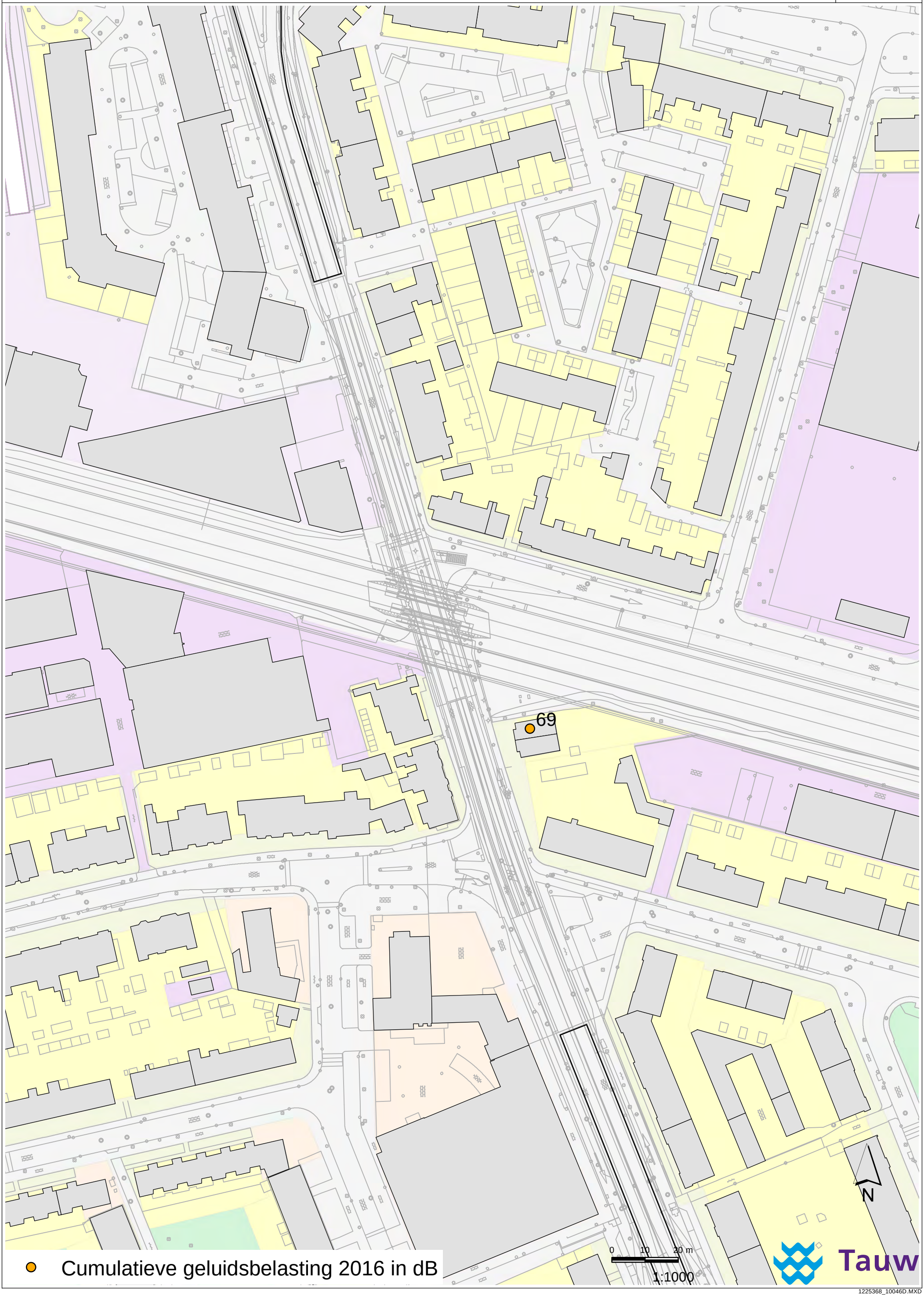
1225368_10043D.MXD

Cumulatieve geluidsbelasting 2016 (1 jaar voor realisatie)

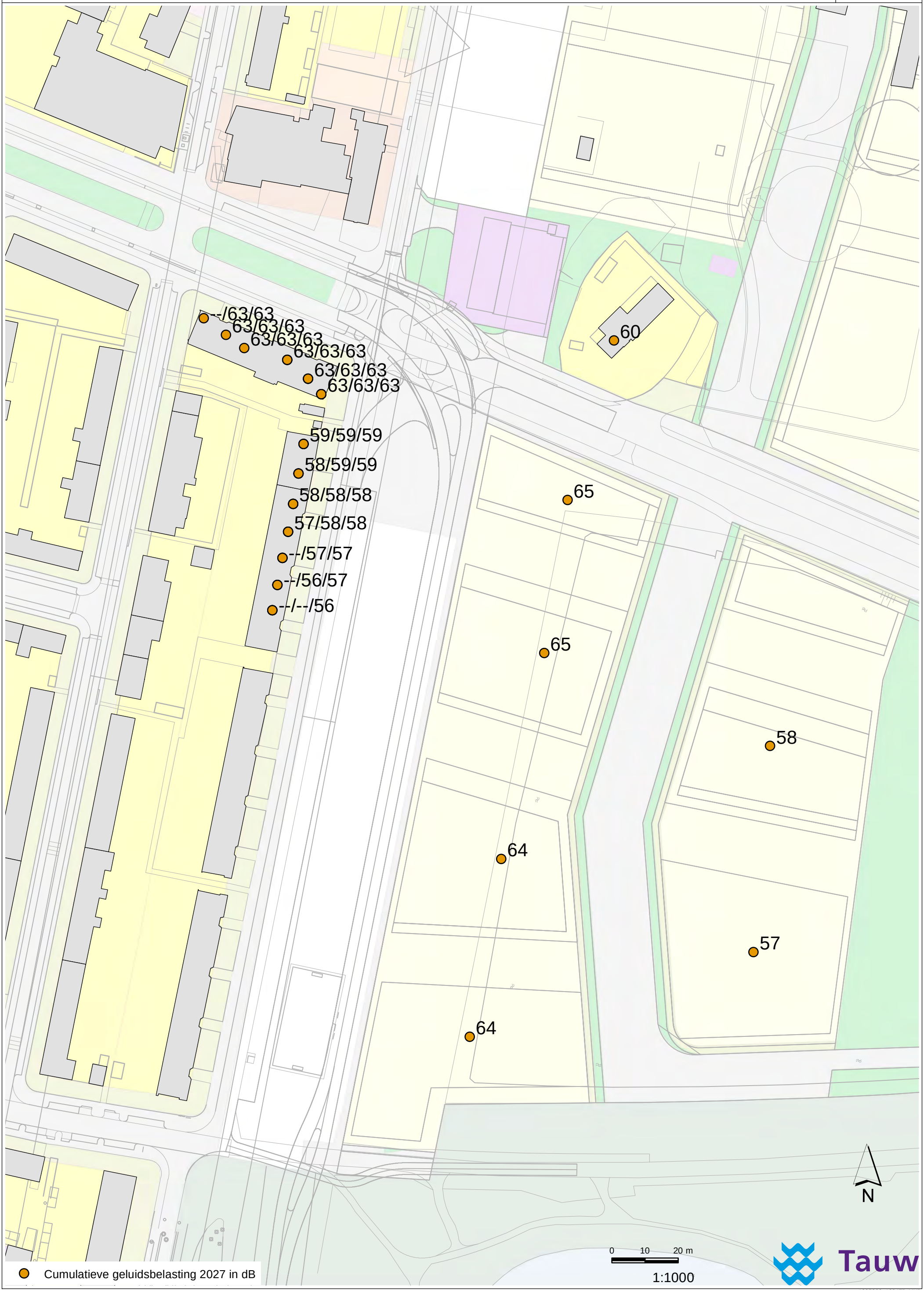


1225368_10045D.MXD

Cumulatieve geluidsbelasting 2016 (1 jaar voor realisatie)

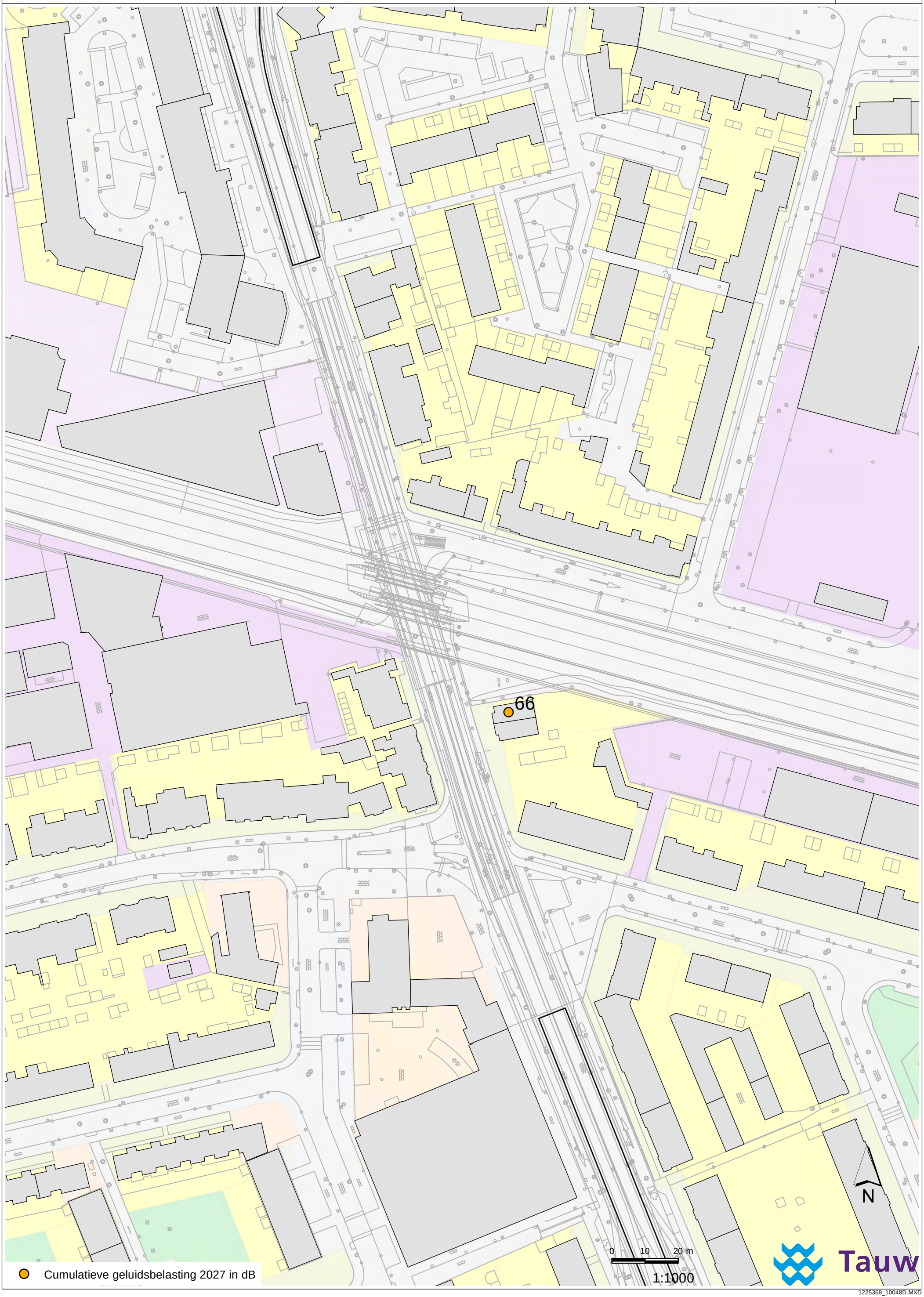


Cumulatieve geluidsbelasting 2027 (10 jaar na realisatie)

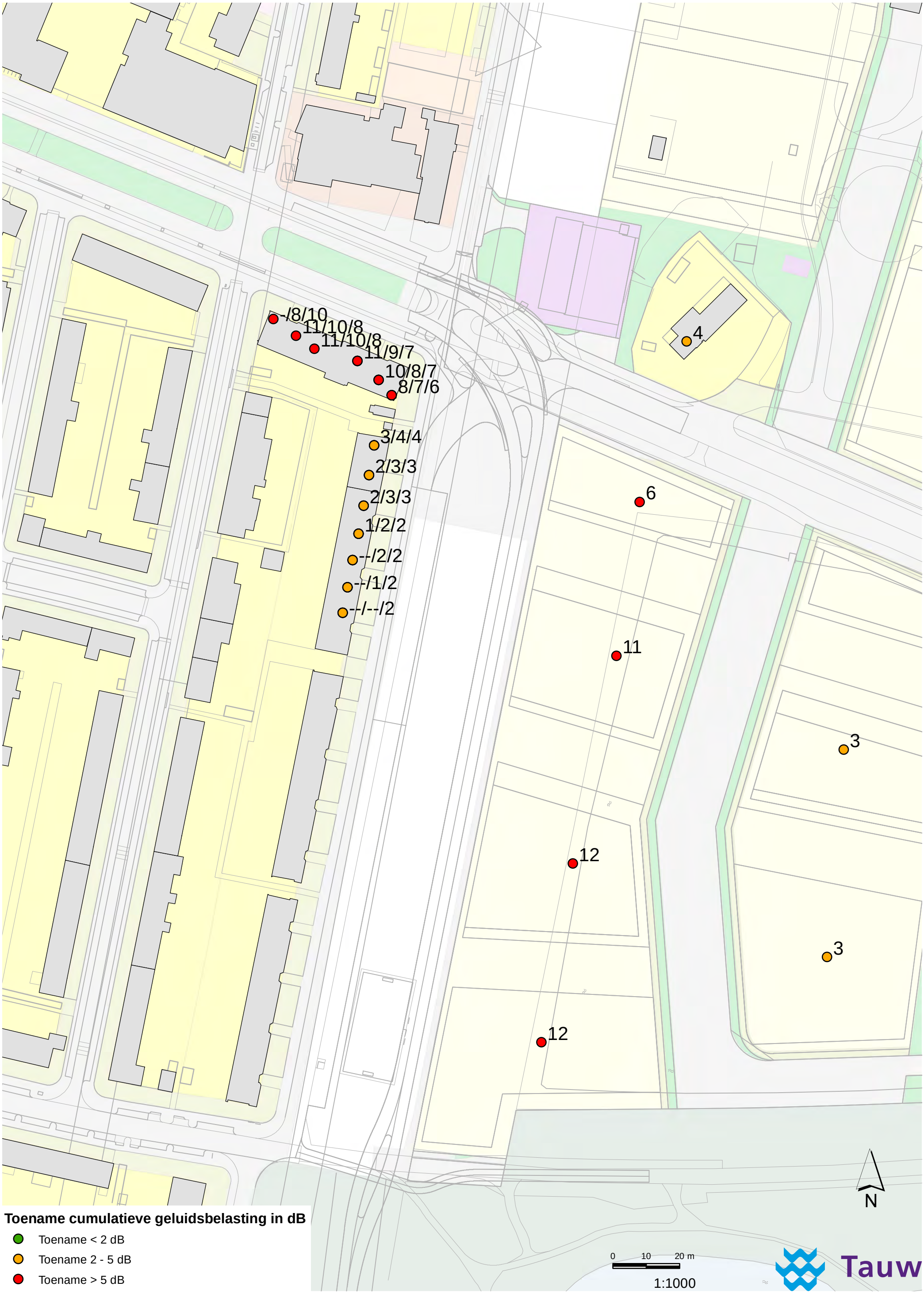


1225368_10047D.MXD

Cumulatieve geluidsbelasting 2027 (10 jaar na realisatie)

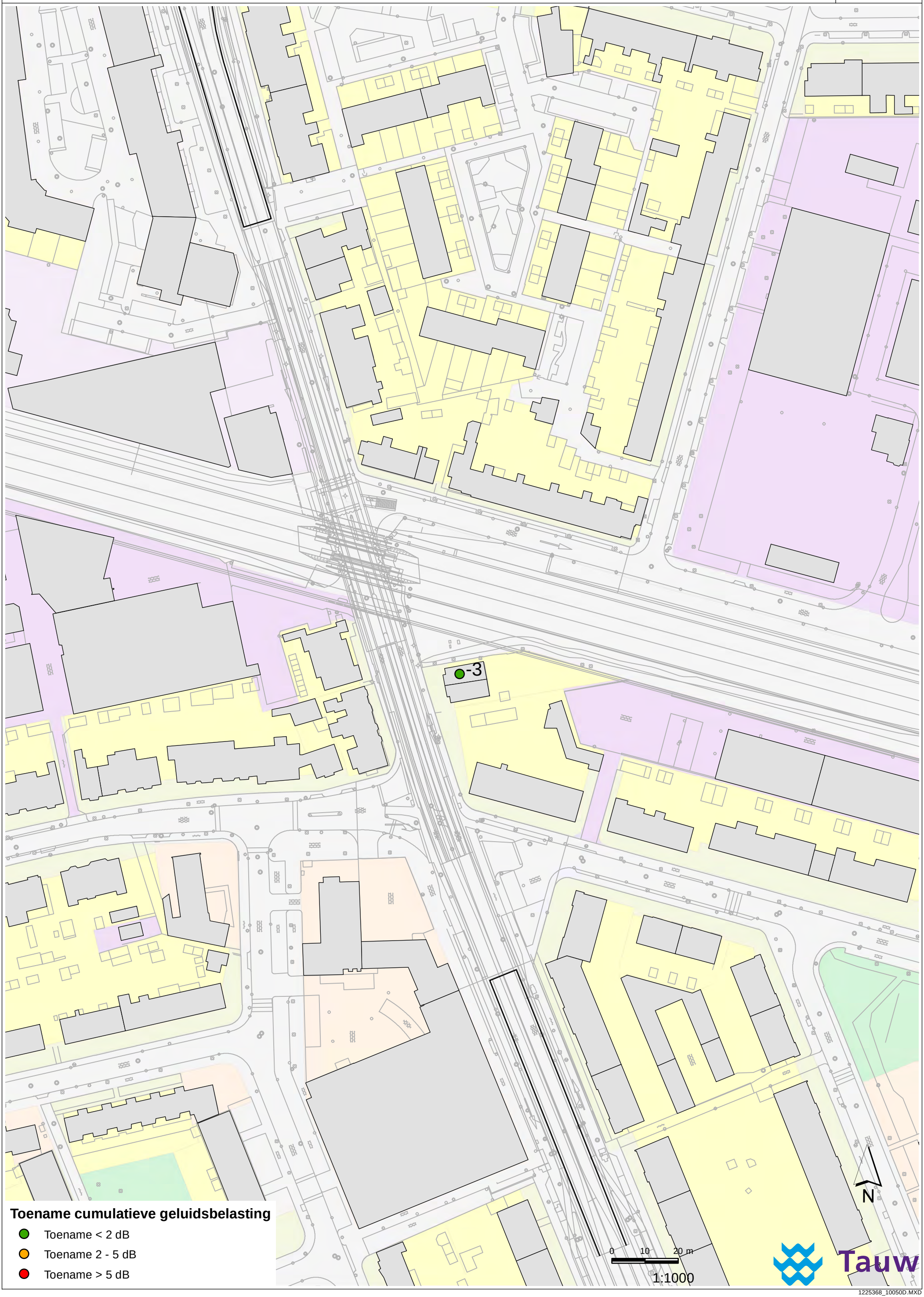


1225368_10048D.MXD



1225368_10049D.MXD

Toename cumulatieve geluidsbelasting



1225368_10050D.MXD

Luchtkwaliteitonderzoek
Provinciaal Inpassingsplan
HOV in 't Gooi

16 juni 2016

Luchtkwaltiteitonderzoek
Provinciaal Inpassingsplan
HOV in 't Gooi

Kenmerk R001-1225368KMS-evp-V06-NL

Verantwoording

Titel	Luchtkwaliteitonderzoek Provinciaal Inpassingsplan HOV in 't Gooi
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Projectleider	Suzanne Swenne
Auteur(s)	Sander Kamp
Tweede lezer	Liesbeth Maltha-Nix
Projectnummer	1225368
Aantal pagina's	44 (exclusief bijlagen)
Datum	16 juni 2016
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Water & Ruimtelijke Kwaliteit
Handelskade 37
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon +31 57 06 99 91 1

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom.
De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

Verantwoording en colofon **5**

1 Inleiding **9**

2 Plangebied **10**
2.1 Omschrijving tracé en afbakening onderzoek 10
2.1.1 Deelproject 5 12
2.1.2 Deelproject 6 13
2.1.3 Deelproject 7 14

3 Uitgangspunten verspreidingsberekeningen **15**
3.1 Verkeersgegevens 15
3.2 Varianten 15
3.2.1 Uitgangspunten tijdelijke bouwweg Ecoduct (deelgebied 5) 16
3.2.3 Ontsluiting Venetapark (deelgebied 6) 17
3.3 Uitgangspunten modellering 18
3.4 Beoordelingswijze 18

4 Resultaten **20**
4.1 Bijdrage HOV (contouren) 20
4.1.1 Deelgebied 5, 6 en 7 20
4.1.2 Beschouwing van de resultaten 21
4.2 Deelgebied 5 21
4.2.1 Anthony Fokkerweg ter hoogte van Verlegde Weg Over Anna’s Hoeve 22
4.2.2 Speelstrook Anthony Fokkerweg 23
4.2.3 Tijdelijke bouwweg ecoduct 26
4.3 Deelgebied 6: Luchtkwaliteit ter plekke van de woningen 26
4.3.1 Ten noorden van HOV-baan 27
4.3.2 Ten zuiden van HOV-baan 29
4.3.3 Contouren Oosterengweg 30
4.3.4 Ontsluiting Venetapark 32
4.3.5 Tijdelijke overweg hulpdiensten Mussenstraat 33
4.4 Deelgebied 7: Luchtkwaliteit ter plekke van de woningen 33
4.4.1 Noordelijk deel Wandelpad en Entrada 34
4.4.2 Zuidelijk deel Wandelpad 36
4.5 Overzicht resultaten voor rekenjaar 2017 38

4.6 Overzicht resultaten voor rekenjaar 2030 39
4.7 Resultaten PM2,5 40

5 Samenvatting en conclusie 41
5.1 Bijdrage HOV busbaan 41
5.2 Deelgebied 5 41
5.3 Deelgebied 6 42
5.4 Deelgebied 7 42
5.5 Conclusie 43

Bijlage(n)

1 Aangeleverde verkeersgegevens
2 Items Geomilieu V2.61
3 Afdrukmodel Geomilieu V2.61
4 Resultaten

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen een Hoogwaardig Openbaar Vervoersverbinding (HOV) aan te leggen van Huizen naar Hilversum. Ten behoeve van het op te stellen Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd.

De uitgangspunten en resultaten zijn in de voorliggende rapportage beschreven. In hoofdstuk 2 wordt het plangebied en de afbakening van het onderzoek beschreven. Hoofdstuk 3 geeft de uitgangspunten van de verspreidingsberekeningen. De resultaten per deelgebied worden gepresenteerd in hoofdstuk 4. Hier worden ook contouren gepresenteerd voor de berekeningen aan de verdiepte tunnel in de Oosterengweg. In hoofdstuk 5 is een samenvatting en de conclusie van het onderzoek opgenomen.

2 Plangebied

Op 9 juli 2012 is het tracé voor de HOV vastgesteld. Het loopt vanaf het busstation Huizen, over de Huizermaatweg, via de Bovenmaatweg over een vrije busbaan naar de Stichtseweg en vervolgens naar de carpoolplaats in Blaricum. Vanaf hier rijdt de bus over de A27 naar Hilversum. In Huizen rijdt de bus over gedeeltelijk bestaande infrastructuur. Hiertoe worden wel enkele aanpassingen aan de wegen gedaan om een snelle doorstroming en veiligheid van de bus en het overige verkeer te garanderen. Het voorliggende luchtkwaliteitonderzoek omvat een aantal deelprojecten van het tracé. In dit hoofdstuk worden de plansituatie en de beschouwde deelprojecten beschreven.

2.1 Omschrijving tracé en afbakening onderzoek

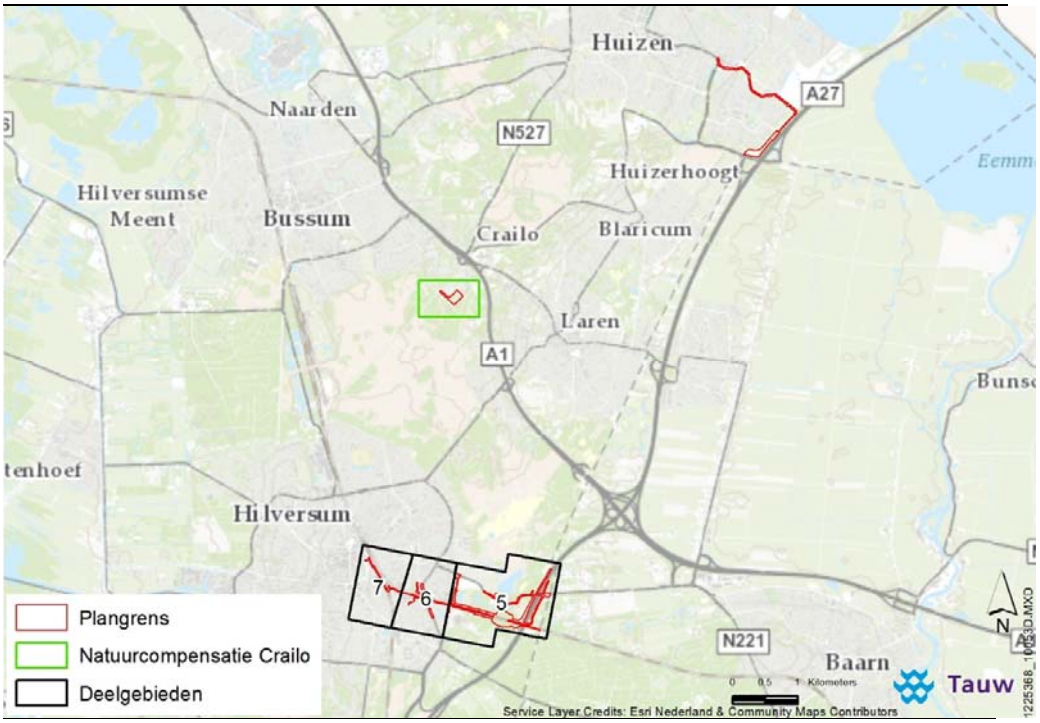
Het tracé is onder te verdelen in de volgende deelprojecten:

1. Fietspad stadspark
2. Huizermaatweg
3. Vrije HOV-baan Huizen en Blaricum
4. Halte Eemnes
5. Anna's Hoeve
6. Oosterengweg en omgeving
7. Bedrijfsterrein VSH Fittings BV tot NS station Hilversum

Deelproject 1 tot en met 3 betreft de gemeente Huizen. Dit onderzoek gaat over de deelprojecten te Hilversum, derhalve worden de deelgebieden in Huizen buiten beschouwing gelaten. Deelproject 4 betreft de gemeente Eemnes (provincie Utrecht). De gemeente Eemnes heeft hiervoor inmiddels een bestemmingsplan opgesteld. Voor de halteplaats direct ten westen van de afslag van de A27 is al een bestemmingsplan vastgesteld. Deze vallen daarom buiten het PIP. Wel wordt de bijdrage van de HOV-baan inzichtelijk gemaakt (hoofdstuk 4.1).

De voorliggende rapportage beschouwt daarom alleen de deelprojecten 5, 6 en 7. Als aanvulling hierop wordt voor deelproject 6 het effect van de verdiepte tunnel in de Oosterengweg nader bekeken.

In figuur 2.1 is het tracé weergegeven met een onderverdeling in deelprojecten.



Figuur 2.1 Overzicht deelprojecten tracé HOV 't Gooi

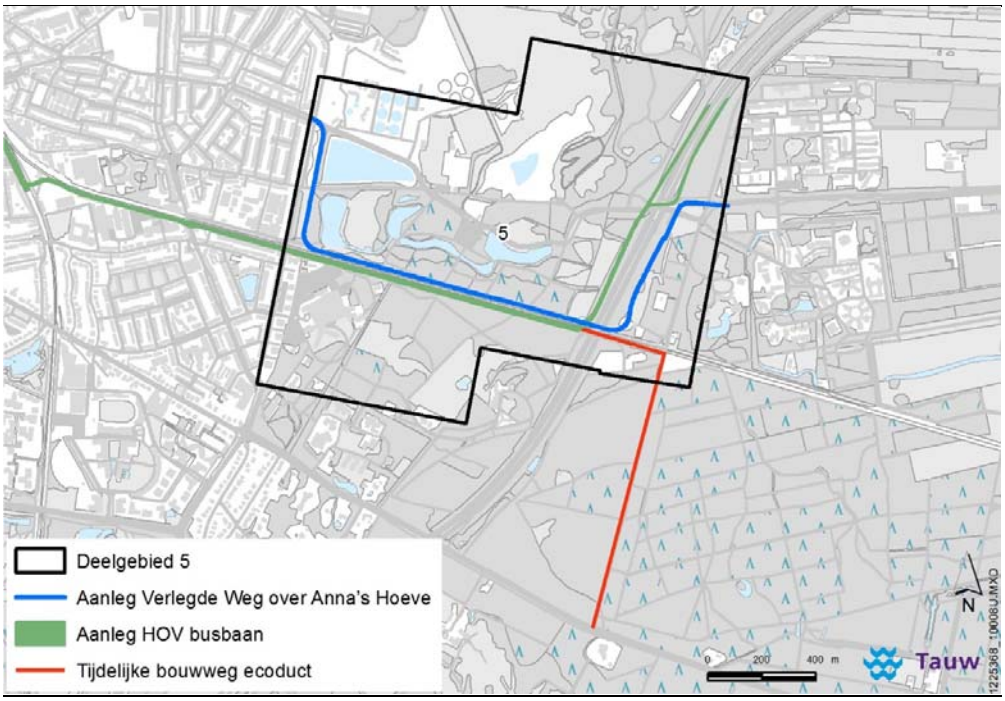
Het plangebied ten zuiden van Crailo (zie figuur 2.1) valt binnen de plangrenzen. Op het plangebied wordt aantasting van de NNN (Nationaal Natuurnetwerk, voormalige EHS) gecompenseerd en is momenteel grotendeels ingericht als natuur. Het gebied heeft echter nog een maatschappelijke bestemming. Met dit inpassingsplan krijgt het een natuurbestemming en wordt toegevoegd aan de NNN. Voor het onderdeel luchtkwaliteit heeft de omzetting naar natuur geen verdere consequenties aangezien er geen verkeerseffecten zijn.

In de volgende paragrafen zijn de deelprojecten, behorende tot dit onderzoek, nader beschreven.

2.1.1 Deelproject 5

Deelproject 5 is gelegen binnen de gemeentegrenzen van Laren en Hilversum. Dit gedeelte bevat de aansluitingen (af- en oprit) van en naar de A27 en een deel langs het bestaande spoor met een ecoduct. Tevens wordt bij het plan het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve meegenomen. Het verkeer zal niet meer rijden over de huidige Weg over Anna's Hoeve maar zal omgeleid worden via een weg ten noorden van het spoor en parallel aan de HOV busbaan.

In figuur 2.2 is een weergave van deelproject 5 weergegeven.



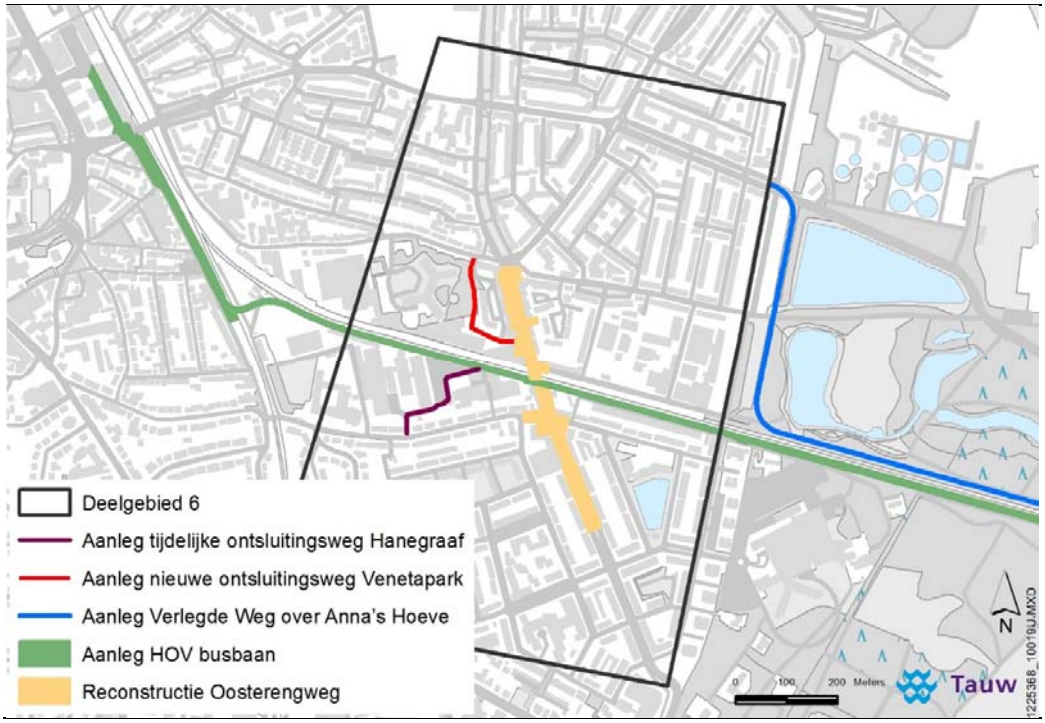
Figuur 2.2 Deelproject 5

Tevens wordt er binnen deelproject 5 een tijdelijke bouwweg aangelegd voor de aanvoer van bouwmaterialen voor het ecoduct. Deze bouwweg wordt gerealiseerd aan de zuidkant van het spoor en sluit aan op de Doctor Albert Schweitzerweg. In het luchtkwaliteitonderzoek zijn de effecten ten gevolge van de tijdelijke bouwweg onderzocht.

2.1.2 Deelproject 6

Deelproject 6 is gelegen binnen de bebouwde kom van de gemeente Hilversum. Dit betreft de aanleg van een nieuwe weg (busbaan), langs het bestaande spoor. Onderdeel van dit project is het realiseren van twee tunnels. Eén tunnel zal ten behoeve van langzaam verkeersdeelnemers gerealiseerd worden en zal geen effect hebben op de luchtkwaliteit.

In figuur 2.3 is deelproject 6 weergegeven.



Figuur 2.3 Deelproject 6. Oranje delen betreffen een fysieke wijziging van de bestaande weg, de groene delen betreffen de aanleg van een nieuwe weg (busbaan)

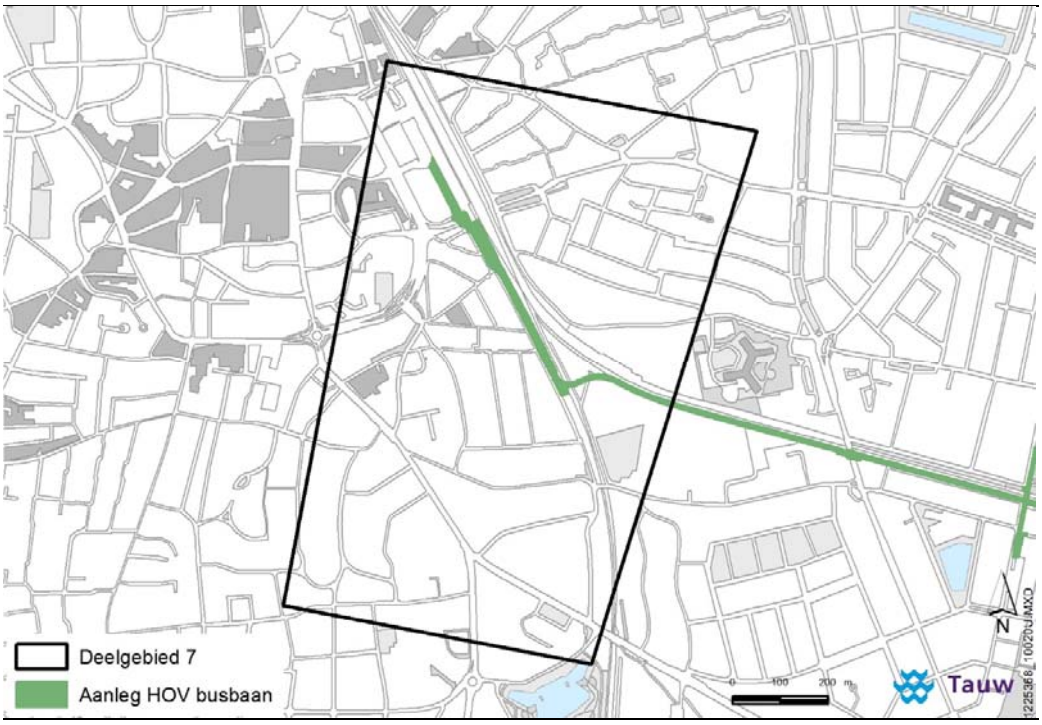
Voor de personenauto's en vrachtwagens van en naar het Venetapark wordt een nieuwe ontsluiting op de Liebergerweg gerealiseerd in verband met de verdieping van de Oosterengweg. Naast deze ontsluiting krijgt het vrachtverkeer de mogelijkheid om over de tunnel in de Oosterengweg en de Mussenstraat op een nieuwe aansluiting op de Weg over Anna's Hoeve Hilversum te verlaten. De effecten ten gevolge van de aanleg van deze nieuwe ontsluitingsweg en de route via de Mussenstraat zijn in het voorliggende luchtkwaliteitonderzoek onderzocht.

In dit deelproject worden de appartementen aan de Oosterengweg 46a-50d en de bedrijfspanden aan de Oosterengweg 42 en 44 tijdens de aanleg van de verdieping van de Oosterengweg tijdelijk ontsloten via de Oude Amersfoortseweg. In de huidige situatie is dit een ontsluitingsweg voor de Hogeschool voor de Kunsten Utrecht (HKU) aan de Oude Amersfoortseweg 131. De toename van het verkeer door de tijdelijke ontsluiting 'Hanegraaf' zal naar verwachting nauwelijks bijdragen aan de luchtkwaliteit. De tijdelijke ontsluiting is daarom niet nader onderzocht in het luchtkwaliteitonderzoek.

2.1.3 Deelproject 7

Deelproject 7 betreft het deel tussen het bedrijfsterrein VSH Fittings BV en het NS station Hilversum. Dit gedeelte ligt in zijn geheel binnen de bebouwde kom van de gemeente Hilversum.

In figuur 2.4 is deelproject 7 weergeven.



Figuur 2.4 Deelproject 7

3 Uitgangspunten verspreidingsberekeningen

In dit hoofdstuk worden de gehanteerde uitgangspunten voor het luchtkwaliteitonderzoek beschreven. Allereerst wordt ingegaan op de verkeersgegevens en vervolgens op de wijze van modelleren.

3.1 Verkeersgegevens

Verkeersgegevens zijn aangeleverd door Goudappel Coffeng op 17 juni 2016 met kenmerk NH1093/Ppe/0587.01. In bijlage 1 zijn de aangeleverde verkeersgegevens voor de openbare wegen en bussen weergegeven. Bij de verkeersgegevens zijn ook de wegkenmerken benodigd voor de modellering toegevoegd zoals, bomenfactor, snelheden, voertuigverdeling et cetera. Deze kenmerken worden weergegeven in de model items zoals ingevoerd in Geomilieu. Deze worden weergegeven in bijlage 2.

De rekensnelheden van de bussen over de HOV-verbinding zijn als volgt:

- 80 km/uur buiten de bebouwde kom
- 70 km/uur op de uitsluitend voor bussen toegankelijke busbaan met uitzondering van de Wilhelminastraat in Hilversum (50 km/uur)

Overige gehanteerde uitgangspunten:

- De snelheden zijn gebaseerd op de verkeersgegevens van Goudappel. Effect van stagnatie is niet meegenomen. Stagnatie is beperkt en neemt nergens toe blijkt uit de gegevens
- Emissiefactoren horen bij een bepaalde snelheid op een weg, waarbij snelheidsverlaging bij kruispunten of rotondes impliciet is meegenomen

3.2 Varianten

De berekeningen zijn uitgevoerd voor de volgende scenario's:

- Situatie in 2017 (jaar van planrealisatie): autonome situatie en situatie inclusief planontwikkeling en Verlengde weg over Anna's Hoeve
- Situatie in 2030 (doorkijk naar de toekomst): situatie inclusief planontwikkeling

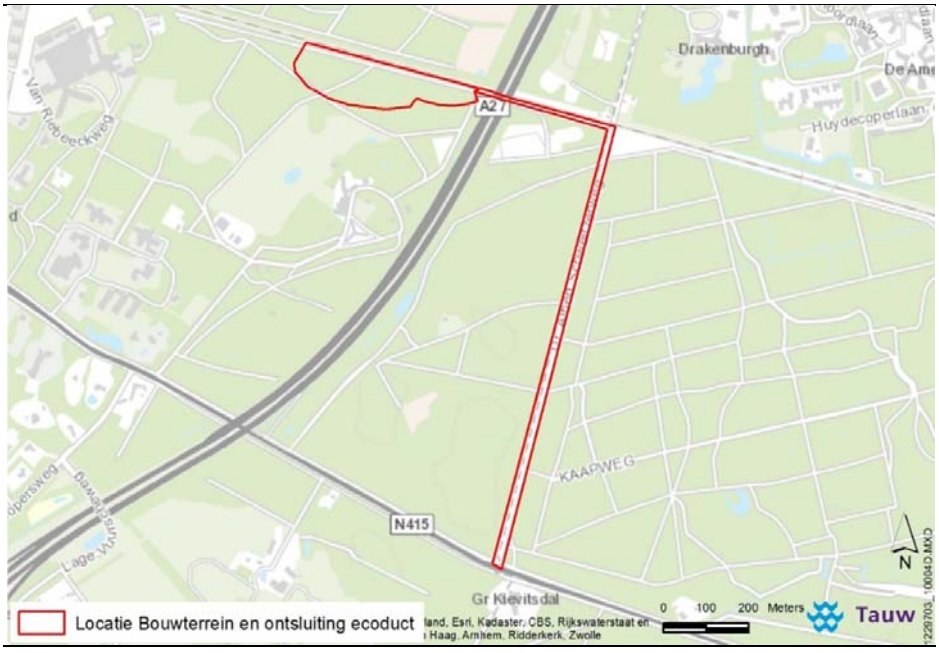
Als aanvulling op deze varianten is separaat de bouwweg ten behoeve van de aanleg van het ecoduct, de zuidelijke aftakking van de HOV-baan en de ontsluiting Venetapark beschouwd.
In paragraaf 3.2 zijn de uitgangspunten weergegeven.

3.2.1 Uitgangspunten tijdelijke bouwweg Ecoduct (deelgebied 5)

Voor de luchtkwaliteitberekening zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De bouwroute naar het ecoduct is een tijdelijke situatie. In figuur 3.1 is de route weergegeven
- Voor de rijsnelheid wordt uitgegaan worstcase van 13 km/uur passend bij ‘stagnerend verkeer’
- Het aantal vrachtwagens is niet bekend. Derhalve wordt uitgegaan van het geluidonderzoek waar het aantal vrachtwagens is berekend passende binnen de grenswaarden voor geluid. Er vinden alleen in de dagperiode (07.00-19.00 uur) vrachtwagenbewegingen plaats. Uit de resultaten van het geluidonderzoek is gebleken dat bij 350 vrachtwagenbewegingen kan worden voldaan aan de grenswaarde. De verwachting is dat het aantal vrachtwagenbewegingen onder dit aantal zal blijven
- Er is worstcase gerekend voor zichtjaar 2015

In figuur 3.1 is de ligging van de tijdelijke bouwweg weergegeven. In bijlage 2 worden de invoeritems weergegeven. In bijlage 3 wordt een afdruk van de modellen weergegeven en in bijlage 4 de resultaten op de rekenpunten.



Figuur 3.1 Ligging tijdelijke bouwweg

3.2.3 Ontsluiting Venetapark (deelgebied 6)

Voor de luchtkwaliteitberekening zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De nieuwe ontsluitingsweg is een definitieve situatie en wordt een openbare weg
- Meerdere bedrijven (onder andere IFF-terrein, Wasco en Buhl) ontsluiten op deze weg
- Er is in de berekening worstcase gerekend met een gemiddelde snelheid, passend bij ‘stagnerend verkeer’ van 13 km/uur
- Voor de verkeersgegevens is uitgegaan van onderzoek ‘160517 Ontsluitingsvarianten Vogelenbuurt’. Hierbij wordt uitgegaan van het werkdaggemiddelde. Uit de verkeerstellingen blijkt dat er maximaal 1800 motorvoertuigen gaan rijden op de Mussenstraat. Het totaal aan vrachtverkeer is uit de gegevens afgeleid en bedraagt 32 per etmaal. Dit is 1,8% van het totaal.
- Er is worstcase gerekend voor zichtjaar 2015

In figuur 3.2 is de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg voor het Venetapark weergegeven.
In bijlage 2 wordt een afdruk van het model weergegeven. In bijlage 3 worden de invoeritems in Geomilieu weergegeven en in bijlage 4 de resultaten op de rekenpunten als uitvoer van Geomilieu.

Figuur 3.2 Nieuw aan te leggen ontsluitingsweg Venetapark

3.3 Uitgangspunten modellering

De berekeningen zijn uitgevoerd met Geomilieu 2.61 (goedgekeurd voor berekeningen conform standaardrekenmethode 1, 2 en 3 uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007). Een afdruk van de modellen worden weergegeven in bijlage 3. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de componenten fijn stof en NO_2. Dit zijn vanuit het oogpunt van de 'Wet luchtkwaliteit' de relevante componenten die vrijkomen bij de voorgenomen ontwikkeling.

Over de modellering merken wij het volgende op:

- Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van de emissiefactoren voor verkeer (lichte motorvoertuigen, middelzware motorvoertuigen, zware motorvoertuigen en bussen), zoals opgenomen in Geomilieu, behorende bij het betreffende jaar
- De berekeningen zijn uitgevoerd met meerjarige meteorologische gegevens (1995-2004) en met een door het model berekende terreinruwheid
- De ruwheid en zeezoutcorrectie zijn bepaald op basis van de PreSRM-module

3.4 Beoordelingswijze

In de 'Wet luchtkwaliteit' is opgenomen dat een besluit inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit, als tenminste aan één van de volgende vier gronden wordt voldaan (artikel 5.16 lid 1):

a) De voorgenomen ontwikkeling inclusief alle bijbehorende maatregelen leidt niet tot overschrijdingen van grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer
b) De voorgenomen ontwikkeling leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. In de Ministeriële regeling projectsaldering is opgenomen op welke wijze eventueel gesaldeerd mag worden
c) De bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling aan de luchtverontreiniging is 'niet in betekenende mate' (NIBM). In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is dit begrip uitgewerkt als een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m^3 aan de jaargemiddelde concentratie PM10 en NO_2. Daarnaast is in de Ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) voor enkele typen situaties nadere invulling gegeven aan het begrip NIBM
d) De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het project HOV in 't Gooi is niet opgenomen in het NSL en er is geen sprake van projectsaldering. De voorgenomen ontwikkeling zal getoetst worden op voorgenoemde gronden, lid 1c en aanvullend op lid 1a.

In dit onderzoek wordt allereerst de bijdrage van NO_2 en PM10 ten gevolge van de HOV-baan gepresenteerd door middel van contouren. Er wordt aan de hand van de contourberekening beoordeeld of de maximale bijdrage van de voorgenomen ontwikkeling, conform artikel 5.16 lid 1c, 'niet in betekenende mate' bijdraagt (bijdrage van maximaal 1,2 µg/m^3) aan de jaargemiddelde concentratie NO_2 en PM10.

Naast de beoordeling of de ontwikkeling al dan niet NIBM bijdraagt, wordt vervolgens per deelgebied de totale concentratie (som van de achtergrondconcentratie, autonoom verkeer en bijdrage van bussen) van de stoffen NO_2 en PM10 weergegeven. De resultaten worden beoordeeld aan de hand van de 'Wet luchtkwaliteit' (hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer), waarbij beschouwd wordt of de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van wegverkeer en de HOV-baan op de relevante beoordelingspunten voldoet aan de grenswaarden (artikel 5.16 lid 1a van de Wm).

Indien de jaargemiddelde concentratie NO_2 en PM10 niet meer bedraagt dan 40 µg/m^3 en er wordt ook voldaan aan de uurgemiddelde grenswaarde voor NO_2 (maximaal 18 uur concentraties > 200 µg/m^3) en de daggemiddelde grenswaarde voor PM10 (maximaal 35 dagen met concentraties > 50 µg/m^3), is óók op basis dit grond, de ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit conform de 'Wet luchtkwaliteit'. Naast NO_2 en PM10 wordt ook PM2,5 beschouwd.
Een aantal specifieke locaties is uitgezonderd voor het beoordelen van de luchtkwaliteit (het toepasbaarheidsbeginsel, artikel 5.19 lid 2b van de Wm):

- Locaties die zich bevinden in gebieden waartoe leden van het publiek geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is
- Op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen waar Arbo regels gelden
- Op rijbanen van wegen en op de middenberm van wegen, tenzij voetgangers toegang hebben tot de middenberm

Deze concentraties zijn berekend vóór de gevels van de woningen gelegen aan de betreffende wegen. Daar waar de afstand van de weg naar de woningen groter is dan 10 meter, zijn de rekenpunten gelegen op 10 meter vanaf de wegrand. Dit is bijvoorbeeld bij de speelstrook nabij de Anthony Fokkerweg toegepast.

4 Resultaten

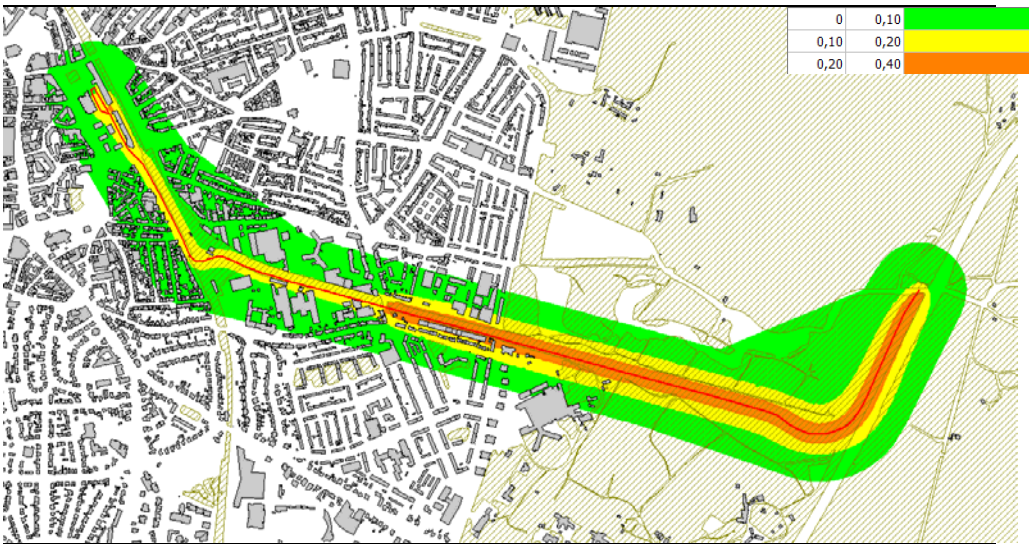
In dit hoofdstuk wordt de bijdrage van de HOV-verbinding aan de luchtkwaliteit gepresenteerd, op basis van het verschil in resultaten voor de autonome ontwikkeling en de situatie met planontwikkeling in 2017. Vervolgens worden voor de volledigheid per deelproject de totale concentraties weergegeven ter plekke van de woningen, in zowel de autonome ontwikkeling als de plansituatie voor het jaar 2017. Tot slot wordt als doorkijk naar de toekomst ook inzicht gegeven in de concentraties in 2030. Alle resultaten betreffen de voor de luchtkwaliteit relevante stoffen NO_2 en PM10.

4.1 Bijdrage HOV (contouren)

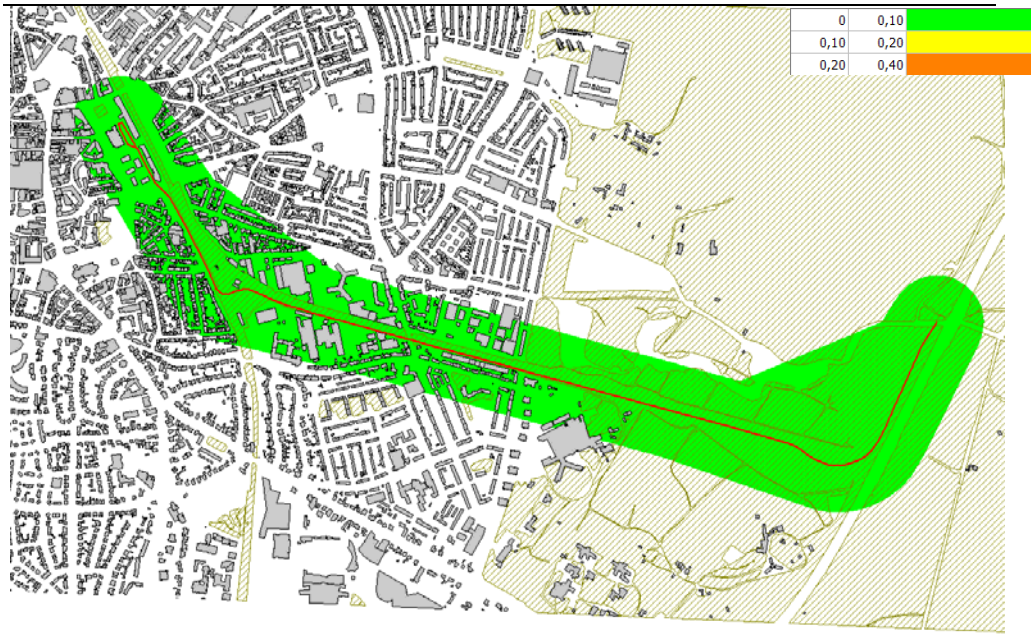
In deze paragraaf wordt de bijdrage van de HOV-verbinding gepresenteerd voor de voor luchtkwaliteit relevante stoffen NO_2 en PM10. De bijdrage is berekend voor jaartal 2017, het jaartal van ingebruikname van de HOV-verbinding.

4.1.1 Deelgebied 5, 6 en 7

In de figuren 4.1 en 4.2 is bijdrage voor NO_2 en PM10 van de HOV gepresenteerd voor de deelgebieden 5, 6 en 7.



Figuur 4.1 Bijdrage HOV aan de jaargemiddelde concentratie NO2 in µg/m³



Figuur 4.2 Bijdrage HOV aan de jaargemiddelde concentratie PM10 in µg/m^3 in 2017

4.1.2 Beschouwing van de resultaten

Figuren 4.1 en 4.2 laten de bijdrage zien van de HOV-verbinding aan de jaargemiddelde concentratie NO_2 en PM10. Uit het rekengrid blijkt dat de bijdrage van de HOV aan de jaargemiddelde concentratie NO_2 maximaal 0,34 µg/m^3 bedraagt. De maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie PM10 bedraagt 0,03 µg/m^3. Voor zowel NO_2 als PM10 is de bijdrage ten gevolge van de HOV-verbinding niet meer dan 1,2 µg/m^3 en kan daarom als 'niet-in betekenende-mate' (NIBM) beschouwd worden. De bijdrage van de HOV-verbinding is inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit op basis van artikel 5.16 lid 1c van de Wet luchtkwaliteit.

4.2 Deelgebied 5

Deelgebied 5 omvat het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve. Het verkeer zal niet meer rijden over de huidige Weg over Anna's Hoeve maar wordt omgeleid via een weg ten noorden van het spoor en parallel aan de HOV-busbaan. Tevens bevindt zich in deelgebied 5 een tijdelijke bouwweg ten behoeve van de aanleg van het ecoduct.

4.2.1 Anthony Fokkerweg ter hoogte van Verlegde Weg Over Anna's Hoeve

In de figuren 4.3 en 4.4 worden respectievelijk de NO_2 en PM10 concentraties nabij de woningen aan de Anthony Fokkerweg weergegeven voor de plansituatie (links) en autonome situatie (rechts).

Figuur 4.3 Jaargem. NO_2 concentratie [µg/m^3] voor plansituatie (links) en autonome situatie (rechts) in 2017

Figuur 4.4 Jaargem. PM10 concentratie [µg/m^3] voor plansituatie (links) en autonome situatie (rechts) in 2017

4.2.2 Speelstrook Anthony Fokkerweg

In de figuren 4.5 en 4.6 worden respectievelijk de NO_2 en PM10 concentraties ter hoogte van de speelstrook bij de Anthony Fokkerweg weergegeven voor de plansituatie (links) en autonome situatie (rechts). Tevens is rekening gehouden met een 2 meter hoog scherm langs de Verlegde weg over Anna's Hoeve te hoogte van de speelstrook.

Figuur 4.5 Resultaten NO_2 in plansituatie (links) en autonome situatie (rechts)

Figuur 4.6 Resultaten PM10 in plansituatie (links) en autonome situatie (rechts)

4.2.3 Tijdelijke bouwweg ecoduct

Tevens is gekeken naar de tijdelijke bouwweg ten behoeve van de aanleg van het ecoduct. Uit de rekenresultaten blijkt dat de maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie voor de stoffen 1,3 µg/m^3 voor NO_2, 0,1 µg/m^3 voor PM10 en 0,0 µg/m^3 voor PM2,5 bedragen.
De GCN achtergrondconcentraties bedragen voor de stoffen NO_2, PM10 en PM2,5 respectievelijk 20,7 µg/m^3, 21,6 µg/m^3 en 13,3 µg/m^3. De bronbijdrage NO_2 en PM10 is weliswaar groter dan de NIBM grenswaarde (artikel 5.16 lid 1c, Wet luchtkwaliteit), maar er worden geen grenswaarden overschreden van de maximale jaargemiddelde concentraties NO_2, PM10 en PM2,5 (artikel 5.16 lid 1a).

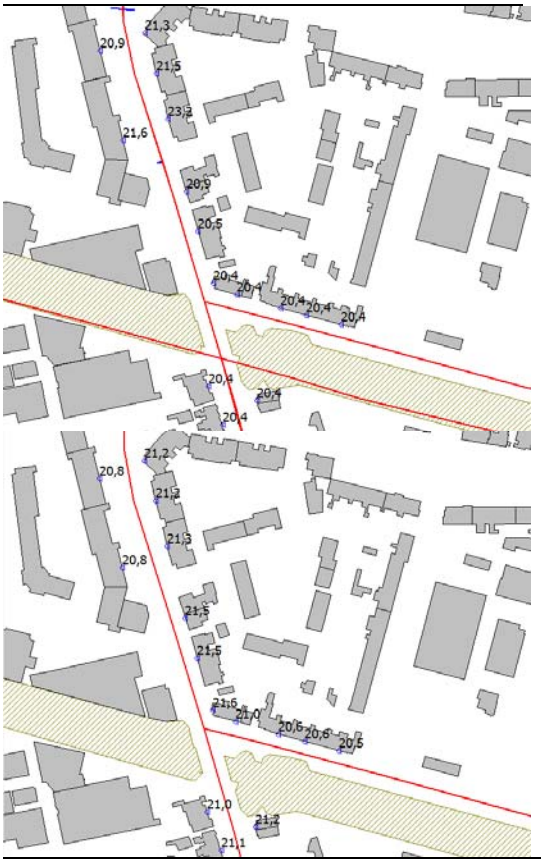
4.3 Deelgebied 6: Luchtkwaliteit ter plekke van de woningen

Deelproject 6 is gelegen binnen de bebouwde kom van de gemeente Hilversum. Dit betreft de aanleg van een nieuwe weg (busbaan), langs het bestaande spoor. Onderdeel van dit project is de verdieping (gestapelde tunnel) van de Oosterengweg en de aanleg van een fietstunnel. In de modellering van de plansituatie is het effect van de tunnel in de Oosterengweg meegenomen. Bij tunnels ontstaan doorgaans verhoogde concentraties nabij de tunnelmonden. Daarnaast is tevens de ontsluiting van het Venetapark via zowel Liebergerweg als de Mussenstraat meegenomen. De Mussenstraat loopt parallel aan de busbaan en het spoor. Om deze redenen zijn aan de Mussenstraat ook toetspunten gesitueerd.

In paragraaf 4.3.1 en 4.3.2 worden de concentraties in dit deelgebied voor jaartal 2017 weergegeven voor zowel de plansituatie als autonome situatie. In paragraaf 4.3.3 worden de rekenresultaten gepresenteerd door middel van contouren. In paragraaf 4.3.4. wordt ingegaan op de ontsluiting van het Venetapark op zowel de Liebergerweg als de Mussenstraat.

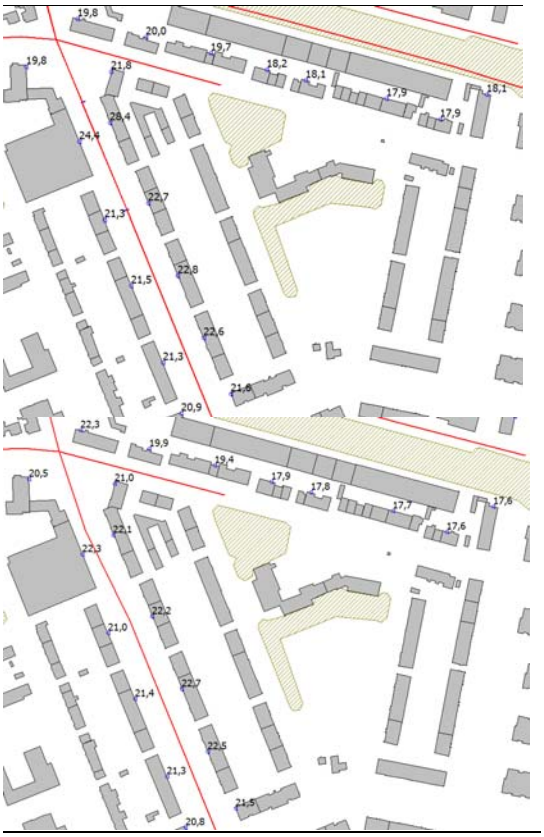
4.3.1 Ten noorden van HOV-baan

Figuur 4.7 Jaargem. NO_2 concentratie [µg/m^3] voor plansituatie (links) en autonome situatie (rechts) in 2017

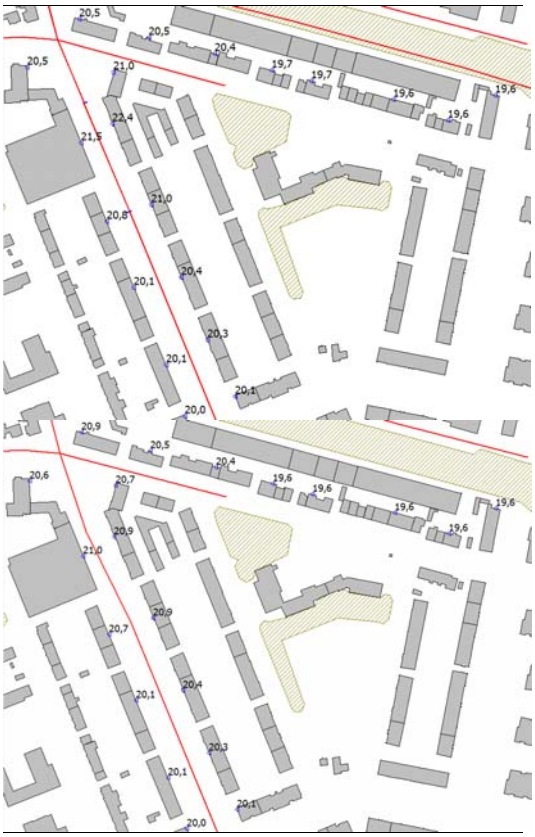


Figuur 4.8 Jaargem. PM10 concentratie [µg/m³] voor plansituatie (links) en autonome situatie (rechts) in 2017

4.3.2 Ten zuiden van HOV-baan



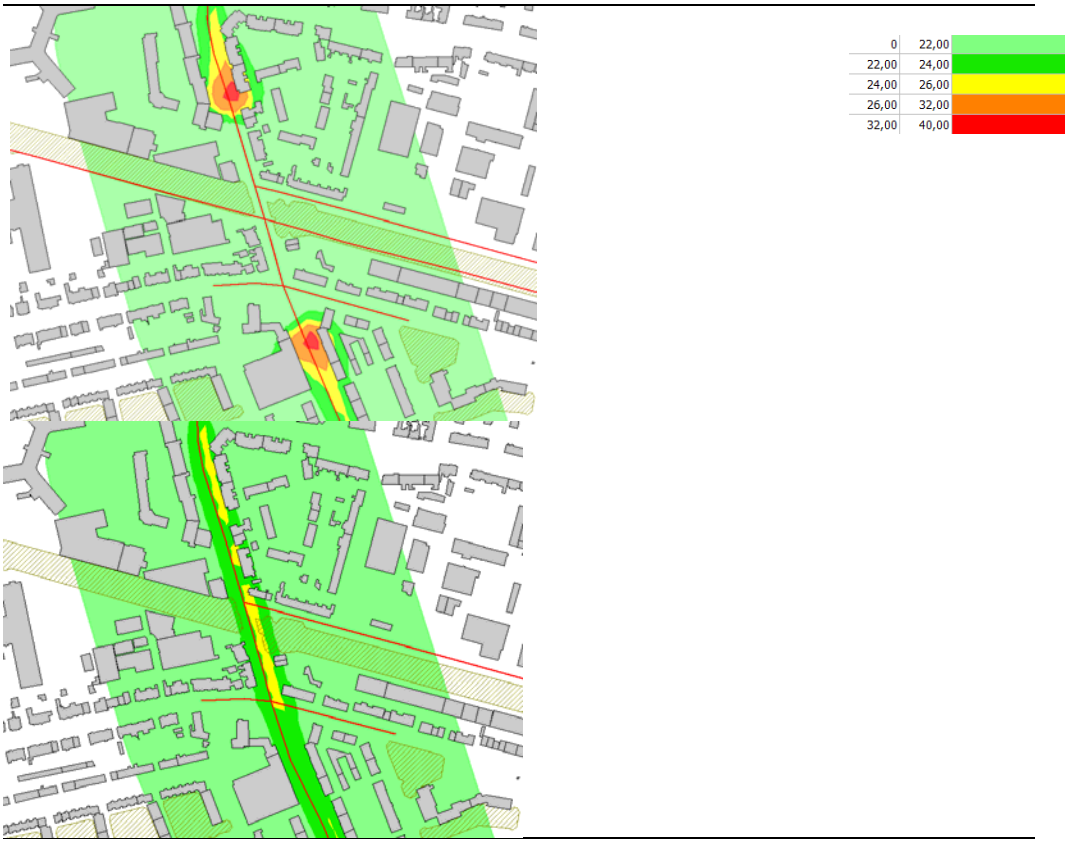
Figuur 4.9 Jaargem. NO_2 concentratie [µg/m^3] voor plansituatie (links) en autonome situatie (rechts) in 2017



Figuur 4.10 Jaargem. PM10 concentratie [µg/m^3] voor plansituatie (links) en autonome situatie (rechts) in 2017

4.3.3 Contouren Oosterengweg

In figuur 4.11 en 4.12 worden de respectievelijk de NO_2 en PM10 concentraties in 2017 weergeven in zowel de plansituatie als autonome situatie.



Figuur 4.11 Jaargem. NO_2 concentratie [µg/m^3] voor plansituatie (links) en autonome situatie (rechts) in 2017

Figuur 4.12 Jaargem. PM10 concentratie [µg/m³] voor plansituatie (links) en autonome situatie (rechts) in 2017

De contouren laten zien dat in de plansituatie 2017, nabij de tunnelmonden, de jaargemiddelde grenswaarde voor NO_2 en PM10 niet wordt overschreden.

4.3.4 Ontsluiting Venetapark

Uit de rekenresultaten van de berekening ten behoeve van de ontsluiting van het Venetapark blijkt dat de bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie 0,7 µg/m³ voor NO_2, 0,1 µg/m³ voor PM10 en 0,0 µg/m³ voor PM2,5 bedragen. De GCN achtergrondconcentraties bedragen voor de stoffen NO_2, PM10 en PM2,5 respectievelijk 20,5 µg/m³, 22,7 µg/m³ en 14,5 µg/m³. De gesommeerde concentraties leiden niet tot overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit.

4.3.5 Tijdelijke overweg hulpdiensten Mussenstraat

Tijdens de realisatie van de Oosterengwegtunnel wordt de Oosterengweg circa 2,5 jaar afgesloten. Dit betekent dat het verkeer via een alternatieve route het spoor moet kruisen. Omdat deze route van groot belang is voor met name huldiensten wordt gedurende de aanlegfase een tijdelijke spoorwegovergang gecreëerd bij de Mussenstraat. Deze overgang mag alleen door hulpdiensten worden gebruikt. In figuur 4.13 is de route voor hulpdiensten weergegeven.

Figuur 4.13 Routering hulpdiensten tijdens bouwfase Oosterengwegtunnel

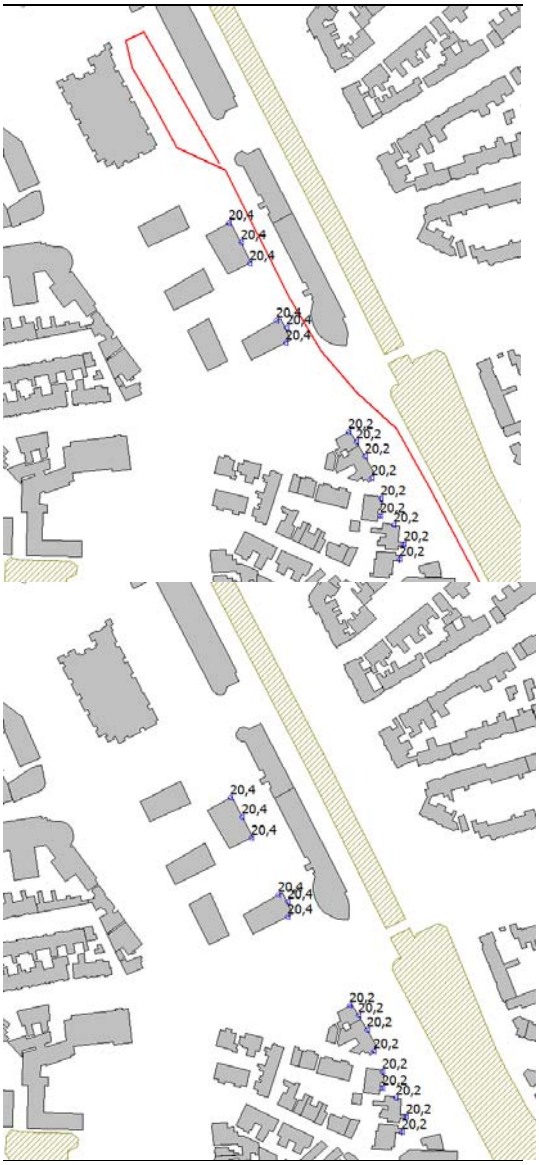
Door de aanleg van de tijdelijke overweg wijzigt de verkeersstructuur. De toename van extra hulpdiensten op de omleidingsroute zal een (geringe) verslechtering betekenen van de luchtkwaliteit in de straten waar de toename van verkeer plaatsvindt. Op de Oosterengweg is in de tijdelijke situatie, door afname van het verkeer aldaar, een verbetering te verwachten. Uit de luchtkwaliteitberekeningen in deze paragraaf is naar voren gekomen dat de luchtkwaliteit overal onder de grenswaarde blijft. De verkeerstoename is niet van dien aard dat een overschrijding van de grenswaarde verwacht wordt. De realisatie van de tijdelijke overweg is zodoende inpasbaar ingevolge de Wet luchtkwaliteit.

4.4 Deelgebied 7: Luchtkwaliteit ter plekke van de woningen

Deelproject 7 betreft het deel tussen het bedrijfsterrein VSH Fittings BV en het NS station Hilversum. Dit gedeelte ligt in zijn geheel binnen de bebouwde kom van de gemeente Hilversum. Dit betreft de aanleg van een nieuwe weg (busbaan). De resultaten worden weergegeven in paragraaf 4.4.1 voor Entrada (appartementen Wilhelminastraat en Prins Bernhardstraat) en het noordelijk deel van Wandelpad. Paragraaf 4.4.2 geeft resultaten voor het zuidelijk gedeelte van Wandelpad.

4.4.1 Noordelijk deel Wandelpad en Entrada

Figuur 4.14 Jaargem. NO_2 concentratie [µg/m³] voor plansituatie (links) en autonome situatie (rechts) in 2017. De twee noordelijke woonblokken met rekenpunten zijn de appartementen aan de Wilhelminastraat en Prins Bernhardstraat (Entrada)



Figuur 4.15 PM10 concentratie [µg/m3] voor plansituatie (links) en autonome situatie (rechts) in 2017

4.4.2 Zuidelijk deel Wandelpad

Figuur 4.16 Jaargem. NO2 concentratie [µg/m^3] voor plansituatie (links) en autonome situatie (rechts) in 2017

Figuur 4.17 Jaargem. PM10 concentratie [µg/m^3] voor plansituatie (links) en autonome situatie (rechts) in 2017

4.5 Overzicht resultaten voor rekenjaar 2017

In tabel 4.1 worden de maximaal berekende jaargemiddelde concentraties, per deelgebied, voor NO_2 en PM10 weergegeven voor de autonome en de plansituatie in 2017. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de wegen in het deelgebied.

Tabel 4.1 Maximaal berekende jaargemiddelde concentraties NO_2 en PM10 per deelgebied

		NO_2 [µg/m³]			PM10 [µg/m³]		
Deelgebied	**Ter hoogte van**	**Plan**	**Autonoom**	**Grenswaarde**	**Plan**	**Autonoom**	**Grenswaarde**
5	Anthony Fokkerweg	18,0	17,8	40	19,6	19,6	40
	Speelstrook	19,0	18,3	40	19,8	19,7	40
6	Oosterengweg N	30,1	25,0	40	23,2	21,5	40
	Oosterengweg Z	28,4	22,7	40	22,4	21,0	40
	Oude Amersfoortseweg	20,0	22,3	40	20,5	20,9	40
	Mussenstraat	19,7	25,1	40	20,4	21,6	40
7	Entrada/Wandelpad N	18,7	18,6	40	20,4	20,4	40
	Wandelpad Z	18,7	18,6	40	20,4	20,4	40

In tabel 4.2 worden de overschrijdingsuren en -dagen voor respectievelijk NO_2 en PM10 in 2017 per deelgebied weergegeven. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen de wegen in het deelgebied.

Tabel 4.2 Maximale aantal uur- en dagoverschrijdingen NO_2 en PM10

		NO_2 [# uren]			PM10 [# dagen]		
Deelgebied	**Ter hoogte van**	**Plan**	**Autonoom**	**Grenswaarde**	**Plan**	**Autonoom**	**Grenswaarde**
5	Anthony Fokkerweg	0	0	18	6	6	35
	Speelstrook	0	0	18	6	6	35
6	Oosterengweg N	0	0	18	11	8	35
	Oosterengweg Z	0	0	18	8	8	35
	Oude Amersfoortseweg	0	0	18	7	7	35
	Mussenstraat	0	0	18	6	8	35
7	Entrada/Wandelpad N	0	0	18	7	7	35
	Wandelpad Z	0	0	18	6	6	35

4.6 Overzicht resultaten voor rekenjaar 2030

In tabel 4.3 worden de maximaal berekende jaargemiddelde concentraties voor NO_2 en PM10 weergegeven voor de plansituatie in 2030. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende wegen in het deelgebied.

Tabel 4.3 Maximale concentraties NO_2 en PM10

		NO_2 [µg/m^3]		PM10 [µg/m^3]	
Deelgebied	**Ter hoogte van**	**Plan**	**Grenswaarde**	**Plan**	**Grenswaarde**
5	Anthony Fokkerweg	12,4	40	17,7	40
	Speelstrook	12,7	40	17,8	40
6	Oosterengweg N	18,1	40	21,0	40
	Oosterengweg Z	17,5	40	20,3	40
	Oude Amersfoortseweg	14,2	40	19,0	40
	Mussenstraat	13,2	40	18,4	40
7	Entrada/Wandelpad N	12,9	40	18,4	40
	Wandelpad Z	12,9	40	18,3	40

In tabel 4.4 worden de overschrijdingsuren en -dagen voor respectievelijk NO_2 en PM10 in 2030 per deelgebied weergegeven. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen de wegen in het deelgebied.

Tabel 4.4 Maximale aantal uur- en dagoverschrijdingen NO_2 en PM10

		NO_2 [# uren]		PM10 [# dagen]	
Deelgebied	**Ter hoogte van**	**Plan**	**Grenswaarde**	**Plan**	**Grenswaarde**
5	Anthony Fokkerweg	0	18	3	35
	Speelstrook	0	18	3	35
6	Oosterengweg N	0	18	7	35
	Oosterengweg Z	0	18	6	35
	Oude Amersfoortseweg	0	18	4	35
	Mussenstraat	0	18	4	35
7	Entrada/Wandelpad N	0	18	4	35
	Wandelpad Z	0	18	4	35

4.7 Resultaten PM2,5

Vanaf 1 januari 2015 dient het toetsen aan de grenswaarde PM2,5 meegenomen te worden in de beoordeling. De resultaten van de berekeningen worden weergegeven voor jaartal 2017 en 2030 en bevinden zich in bijlage 4.

In de autonome situatie bedraagt de maximaal berekende jaargemiddelde concentratie 14,6 µg/m^3. In de plansituatie wordt maximaal 15,2 µg/m^3 berekend. In beide scenario's wordt voldaan aan de vanaf 1 januari 2015 geldende grenswaarde van 25 µg/m^3 PM2,5. Voor jaartal 2030 wordt in de plansituatie een PM2,5 concentratie berekend van 13,0 µg/m^3.

5 Samenvatting en conclusie

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen een Hoogwaardig Openbaar Vervoersverbinding (HOV) aan te leggen van Huizen naar Hilversum. Ten behoeve van het op te stellen Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd.

De HOV-verbinding bestaat uit een aantal deelprojecten. De voorliggende rapportage beschouwt de deelprojecten 5, 6 en 7. Als aanvulling hierop wordt voor deelproject 6 het effect van tunnel in de Oosterengweg nader bekeken.

De resultaten zijn beoordeeld aan de hand van de 'Wet luchtkwaliteit' (hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer). Er is gekeken of het planeffect (verschil in concentratie in de situatie met en zonder planontwikkeling) als 'niet in betekenende mate' kan worden beschouwd. Tevens is gekeken of de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van wegverkeer en de HOV-baan op de relevante beoordelingspunten voldoet aan de grenswaarden uit de 'Wet luchtkwaliteit'. Indien het plan 'niet in betekenende mate' is of de grenswaarden voor NO_2 en PM10 niet worden overschreden, is de ontwikkeling inpasbaar vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit conform de 'Wet luchtkwaliteit'.

5.1 Bijdrage HOV busbaan

In dit onderzoek is de bijdrage van NO_2 en PM10 ten gevolge van de HOV-baan berekend op een grid van rekenpunten en gepresenteerd door middel van contouren. Voor zowel NO_2 als PM10 is de bijdrage ten gevolge van de HOV-verbinding overal minder dan 1,2 µg/m^3 en kan daarom als 'niet-in betekenende-mate' (NIBM) beschouwd worden. Uit het rekengrid blijkt dat de maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie NO_2 0,34 µg/m^3 bedraagt. De maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie PM10 bedraagt 0,03 µg/m^3.

Vervolgens is aanvullend per deelgebied gekeken wat de totale jaargemiddelde concentratie (som van de achtergrondconcentratie, autonoom verkeer en bijdrage van bussen) van de stoffen NO_2 en PM10 is ter plekke van de woningen (gevoelige bestemmingen). De concentraties zijn berekend vóór de gevels van de woningen gelegen aan de betreffende wegen.

5.2 Deelgebied 5

In deelgebied 5 is ten gevolge van het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve een beperkte toename berekend. In de plansituatie en de autonome situatie bedraagt de NO_2 concentratie respectievelijk 17,9 µg/m^3 en 17,7 µg/m^3. De PM10 concentratie bedraagt in beide situaties 19,6 µg/m^3. De toename ten gevolge van de ontwikkeling aan de jaargemiddelde concentratie NO_2 en PM10 draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. Nabij de speelstrook langs de Anthony Fokkerweg worden tevens geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden.

Onderdeel van deelgebied 5 is de tijdelijke bouwweg ten behoeve van de aanleg van het ecoduct. Uit de rekenresultaten blijkt dat de maximale bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie voor de stoffen 1,5 µg/m^3 voor NO_2, 0,1 µg/m^3 voor PM10 en 0,0 µg/m^3 voor PM2,5 bedragen. De GCN achtergrondconcentraties bedragen voor de stoffen NO_2, PM10 en PM2,5 respectievelijk 20,7 µg/m^3, 21,6 µg/m^3 en 13,3 µg/m^3. De bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie NO2 en PM10 is NIBM. Tevens toont de som van de concentraties NO_2, PM10 en PM2,5 aan dat geen grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit worden overschreden.

5.3 Deelgebied 6

In deelgebied 6 zijn de totale concentraties lokaal verhoogd in de plansituatie. Door het realiseren van de tunnel in de Oosterengweg worden voertuigemissies bij de tunnelmonden uitgestoten. Dit leidt tot verhoogde concentraties bij de tunnelmonden. Ter hoogte van de woningen wordt voor de jaargemiddelde NO_2 concentratie in jaartal 2017 maximaal 30,1 µg/m^3 berekend en voor de jaargemiddelde PM10 concentratie 23,2 µg/m^3. Doorkijkend naar de toekomst, wordt voor jaartal 2030 een jaargemiddelde NO_2 concentratie van maximaal 18,1 µg/m^3 berekend en voor PM10 21,0 µg/m^3. Echter, de concentraties nemen af ter hoogte van de Oude Amersfoortseweg, Mussenstraat en de Oosterengweg, daar waar de HOV kruist met de Oosterengweg. Ter plaatse van de tunnel in de Oosterengweg is sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit.

Tevens is er gekeken naar de ontsluiting van het Venetapark op zowel de Liebergerweg als de Mussenstraat. Uit de rekenresultaten van de berekening ten behoeve van de ontsluiting van het Venetapark blijkt dat de bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie 0,7 µg/m^3 voor NO_2, 0,1 µg/m^3 voor PM10 en 0,0 µg/m^3 voor PM2,5 bedragen. De GCN achtergrondconcentraties bedragen voor de stoffen NO_2, PM10 en PM2,5 respectievelijk 20,5 µg/m^3, 22,7 µg/m^3 en 14,5 µg/m^3. De som van deze concentraties toont aan dat geen grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit worden overschreden.

5.4 Deelgebied 7

Deelproject 7 betreft het deel tussen het bedrijfsterrein VSH Fittings BV en het NS station Hilversum. Dit gedeelte ligt in zijn geheel binnen de bebouwde kom van de gemeente Hilversum. Dit betreft de aanleg van een nieuwe weg (busbaan). In de plansituatie en de autonome situatie bedraagt de NO_2 concentratie respectievelijk 18,7 µg/m^3 en 18,6 µg/m^3. De PM10 concentratie bedraagt in beide situaties 20,4 µg/m^3. Doorkijkend naar de toekomst, wordt voor jaartal 2030 een jaargemiddelde NO_2 concentratie van maximaal 12,9 µg/m^3 berekend en voor PM10 18,4 µg/m^3.

5.5 Conclusie

De HOV-busbaan draagt ‘niet in betekende mate’ bij aan de luchtkwaliteit en is inpasbaar op grond van artikel 5.16 lid 1c van de Wet luchtkwaliteit. Tevens leidt de optelsom van de achtergrondconcentratie en de bijdrage verkeer in zowel de autonome als de plansituatie voor NO_2 nergens tot overschrijdingen van de grenswaarden voor de jaargemiddelde en uurgemiddelde concentraties[1]. Voor PM10 worden de maximaal toegestane jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m^3 en de daggemiddelde grenswaarde ook niet overschreden in zowel de autonome als plansituatie. Hieruit wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit op basis van artikel 5.16 lid 1a van de Wet luchtkwaliteit.

Vanaf 1 januari 2015 dient het toetsen aan de grenswaarde PM2,5 meegenomen te worden in de beoordeling. De resultaten van de berekeningen zijn weergegeven voor jaartal 2017 en 2030 en bevinden zich in bijlage 4. In de autonome situatie bedraagt de maximaal berekende concentratie 14,6 µg/m^3. In de plansituatie wordt maximaal 15,2 µg/m^3 berekend. In beide scenario’s wordt voldaan aan de vanaf 1 januari 2015 geldende grenswaarde van 25 µg/m^3 PM2,5. Voor jaartal 2030 wordt in de plansituatie een PM2,5 concentratie berekend van 13,0 µg/m^3.

[1] Bij het berekenen van de totale concentratie is de bijdrage van de gemodelleerde wegen opgeteld bij de achtergrondconcentratie. Dat betekent dat de snelweg niet los is doorgerekend en de bijdrage van de snelweg alleen via de achtergrondconcentratie zit opgenomen in de totale concentratie. Uit de NSL-monitoringstool 2014 blijkt dat deze aanpak op rekenpunten dicht bij de snelweg een onderschatting van ordegrootte 2-3 µg/m^3 (NO_2) kan geven, Bij de woningen (verder weg) zal het verschil minder groot zijn. Omdat de berekende concentraties ruim onder de grenswaarde vallen, zal het gedetailleerd doorrekenen van de snelweg geen andere conclusie geven met betrekking tot het over- of onderschrijden van de grenswaarden

Bijlage

1

Aangeleverde verkeersgegevens

Aantal bussen per etmaal per wegvak HOV het Gooi

			2013				toekomst, met HOV			
			aantal bussen per periode van de dag				aantal bussen per periode van de dag			
			7.00-19.00	19.00-23.00	23.00-7.00	per etmaal	7.00-19.00	19.00-23.00	23.00-7.00	per etmaal
Huizen/Blaricun	t Merk	Bovenmaatweg - Gemeenlandslaan	254	53	49	356	68	16	8	92
	Huizermaatweg	Zuiderzee -De Haar	178	36	28	242	144	24	20	188
	Huizermaatweg	De haar - Fauna	178	36	28	242	144	24	20	188
	Huizermaatweg	Fauna - Bovenmaatweg	178	36	28	242	144	24	20	188
	Bovenmaatweg	Huizermaatweg - Moninickskamp	78	17	20	115	154	24	21	199
	Bovenmaatweg	Moninickskamp - Aristoteleslaan	78	17	20	115	154	24	21	199
	Aristoteleslaan	Bovenmaatweg - Delftland	78	17	20	115	154	24	21	199
	Aristoteleslaan	Delftland - Stroomzijde	78	17	20	115	154	24	21	199
	Stroomzijde	Aristoteleslaan - Floris v Dreef	0	0	0	0	212	40	32	284
	Deltazijde	Floris v Dreef - Stichtseweg	0	0	0	0	212	40	32	284
	Stichtseweg	Deltazijde - De Noord	0	0	0	0	212	40	32	284
	Stichtseweg	De Noord - Randweg Oost	78	17	20	115	260	56	38	354
	Randweg Oost	Blaricummerweg - Stichtseweg	62	14	9	85	10	0	1	11
	Randweg Oost	Stichtseweg - Blaricummerweg	67	13	13	93	10	0	1	11
	Randweg Oost	Stichtseweg - Oprit A27 richting Almere	150	15	21	186	217	44	38	299
	Afrit 35 A27	komende uit Hilversum	116	14	20	150	164	36	31	231
	Oprit 35 A27	naar Almere	34	1	1	36	53	8	7	68
	Afrit 35 A27	komende uit Almere	37	0	1	38	106	16	13	135
	Oprit 35 A27	naar Hilversum	116	14	14	144	164	36	31	231
Hilversum	Oosterengweg	Liebergerweg - Mussenstraat	23	4	1	28	23	4	1	28
	Oosterengweg	Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	23	4	1	28	23	4	1	28
	Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	23	4	1	28	23	4	1	28
	Mussenstraat	Oosterengweg - A. Fokkerweg	0	0	0	0	0	0	0	0
	Oude Amersfoortseweg West	Oosterengweg - Willem Bontekoestraat	0	0	0	0	0	0	0	0
	Oude Amersfoortseweg Oost	Oosterengweg - Compagnieweg	0	0	0	0	0	0	0	0
	Busbaan langs spoor (oost)	A27 - Van Linschotenlaan	0	0	0	0	326	56	46	428
	Busbaan langs spoor (west)	Van Linschotenlaan - station	0	0	0	0	144	24	20	188

Verzamellijst

		Ingevoerde etmaalintensiteiten		Berekende etmaalinstensiteiten					Motervoertuigverdeling voor zowel 2016 als 2027											
		2013	2023	2015	2016	2020	2025	2027	Gem % per uur			LMV			MZMV			ZMV		
Hilversum/Laren		mvt/werkdg	mvt/werkd	mvt/dag	mvt/dag	mvt/dag	mvt/dag	mvt/dag	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
Oosterengweg	Liebergerweg - Mussenstraat	26.837	28.800	27.110	27.242	28.120	29.090	29.380	6,64%	3,47%	0,80%	93,96%	98,07%	92,83%	5,11%	1,76%	6,20%	0,93%	0,17%	0,97%
Oosterengweg	Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	26.696	28.800	26.960	27.098	28.120	29.090	29.380	6,64%	3,47%	0,80%	93,96%	98,07%	92,83%	5,11%	1,76%	6,20%	0,93%	0,17%	0,97%
Oosterengweg	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	23.992	28.800	24.230	24.354	28.120	29.090	29.380	6,64%	3,47%	0,80%	93,96%	98,07%	92,83%	5,11%	1,76%	6,20%	0,93%	0,17%	0,97%
Oosterengweg Parallelweg westzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	1.000	0	0	990	1.010	1.020	6,66%	3,53%	0,75%	96,39%	98,90%	97,66%	2,04%	0,55%	2,18%	1,57%	0,55%	0,16%
Oosterengweg Parallelweg oostzijde	Oude Amersfoortseweg - Van Riebeeckweg	0	500	0	0	490	510	510	6,66%	3,53%	0,75%	96,39%	98,90%	97,66%	2,04%	0,55%	2,18%	1,57%	0,55%	0,16%
Verlegde weg over Anna's Hoeve	Micklerstraat - Mussenstraat	0	10.620	0	nvt	10.460	10.730	10.830	6,79%	3,44%	0,59%	94,71%	98,27%	93,04%	2,65%	0,86%	3,48%	2,65%	0,86%	3,48%
Verlegde weg over Anna´s Hoeve	dr. A. Schweizerweg - Minckelerstraat	0	11.700	0	nvt	11.520	11.810	11.930	6,79%	3,44%	0,59%	94,71%	98,27%	93,04%	2,65%	0,86%	3,48%	2,65%	0,86%	3,48%
Hilversum Vogelbuurt																				
Parallelweg Oosterengweg	Liebergerweg - Venetapark	0	200	0	0	200	200	200	6,66%	3,53%	0,75%	96,39%	98,90%	97,66%	2,04%	0,55%	2,18%	1,57%	0,55%	0,16%
Mussenstraat	Venetapark - Mussenstraat NZ	1.143	300	1.140	1.143	300	300	310	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Mussenstraat	MussenstraatNZ en A. Fokkerweg	401	1.800	400	401	1.770	1.820	1.840	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
A. Fokkerweg zuid	Mussenstraat - Liebergerweg	401	600	400	401	590	610	610	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Liebergerweg midden	Oosterengweg - Mussenstraat NZ	716	1.600	720	716	1.580	1.620	1.630	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Liebergerweg oost	Mussenstraat NZ - A. Fokkerweg	569	1.000	570	569	990	1.010	1.020	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
A. Fokkerweg midden	Liebergerweg - Mincklerstraat	800	100	800	800	100	100	100	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Mussenstraat NZ	Liebergerweg - Mussenstraat	277	600	280	277	590	610	610	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%
Arendstraat	Liebergerweg en Mussenstraat	551	600	550	551	590	610	610	6,80%	3,40%	0,60%	98,27%	97,51%	99,14%	1,29%	1,24%	0,86%	0,43%	1,24%	0,00%

Aangenomen cijfers

Mobiliteitsontwikkeling 202 Er is een economische crisis.
Benzineprijs blijft stijgen
Er is minder bouwprogramma uitgevoerd dan in 2005 gedacht was.

Bijlage

2

Items Geomilieu V2.61

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm
	10684	0	08:34, 16 jan 2015	A. Fokkerw	Mussenstraat - Liebergerweg	Polylijn
	10685	0	08:34, 16 jan 2015	A. Fokkerw	Liebergerweg - Minckelerstraat	Polylijn
	230077	0	11:20, 15 jan 2015	1001	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230078	0	11:20, 15 jan 2015	1002	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230079	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230080	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230081	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230082	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230083	0	11:20, 15 jan 2015	1004	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	315050	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	315051	0	08:50, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	315052	0	08:50, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	315091	0	08:47, 14 mei 2014	Mussenstrt	Oosterengweg - A. Fokkerweg	Polylijn
	315092	0	08:48, 14 mei 2014	OudeAmersf	Oosterengweg - Willem Bontekoestraat	Polylijn
	315093	0	08:48, 14 mei 2014	OudeAmersf	Oosterengweg - Compagnieweg	Polylijn
	315094	0	08:48, 14 mei 2014	OosterengT	Liebergerweg - Mussenstraat T	Polylijn
	315095	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	315097	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	315099	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	315100	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	315101	0	08:48, 14 mei 2014	OosterengT	BT Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg T	Polylijn
	315102	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	315103	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	315104	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	315105	0	08:50, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	315143	0	08:50, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	315144	0	08:50, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten	Lengte	Min.lengte
	142211.71	470170.20	142251.97	470372.90	2	206.66	206.66
	142312.53	470622.87	142251.97	470372.90	7	262.26	3.87
	143632.54	470198.63	143738.00	470252.42	6	118.39	0.30
	143389.60	469846.15	143632.54	470198.63	29	469.54	4.07
	142328.28	470140.52	143024.21	469948.83	5	721.88	53.86
	143311.63	469869.64	143345.49	469858.26	4	35.72	0.58
	143024.26	469948.81	143311.89	469869.57	2	298.34	298.34
	143345.19	469858.23	143390.15	469845.85	2	46.64	46.64
	142312.70	470623.11	142328.28	470140.52	31	540.71	4.47
	141786.83	470464.09	141785.60	470440.92	2	23.20	23.20
	143543.56	470294.88	142253.35	470124.58	23	1606.81	21.46
	141843.03	470238.53	141066.49	470697.21	19	992.40	13.00
	141833.50	470271.29	142211.54	470169.79	6	391.43	29.38
	141860.78	470172.80	141791.65	470172.80	3	69.30	27.18
	141860.85	470172.81	141985.74	470138.17	2	129.60	129.60
	141808.57	470352.24	141880.25	470125.69	5	237.87	23.77
	141880.17	470125.21	141914.45	470043.62	3	88.50	1.21
	141914.45	470043.62	141981.13	469880.93	2	175.81	175.81
	141785.49	470440.70	141808.57	470352.24	4	91.64	7.86
	141787.01	470463.91	141785.78	470440.74	2	23.20	23.20
	141808.78	470352.27	141880.27	470125.19	4	238.29	40.79
	141880.35	470125.03	141914.63	470043.44	3	88.50	1.21
	141914.63	470043.44	141981.31	469880.76	2	175.81	175.81
	141785.67	470440.52	141808.75	470352.06	4	91.64	7.86
	140961.84	470854.51	140958.60	470858.45	7	209.43	12.21
	142253.35	470124.58	141843.03	470238.53	6	425.95	40.60
	141066.49	470697.21	140961.84	470854.51	5	190.80	32.71

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br
	206.66	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	118.92	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	115.58	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	163.99	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	411.78	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	32.17	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	298.34	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	46.64	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	164.18	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	23.20	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	270.73	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	161.93	Verdeling	Normaal	False	70	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	100.33	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	42.12	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	129.60	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	95.08	Verdeling	Normaal (tunnel)	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	87.29	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	175.81	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	53.79	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	23.20	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	146.01	Verdeling	Normaal (tunnel)	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	87.29	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	175.81	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	53.79	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	92.28	Verdeling	Normaal	False	50	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	135.45	Verdeling	Normaal	False	70	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	87.50	Verdeling	Normaal	False	50	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Vent.X	Vent.Y	Vent.H	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	571.00	6.80
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	1009.00	6.80
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	27459.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	428.00	6.35
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	188.00	6.38
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1470.00	6.80
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1933.00	6.66
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1275.00	6.66
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	27459.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	24933.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	24933.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	27459.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	188.00	6.38
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	428.00	6.35
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	188.00	6.38

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)
	3.40	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	3.40	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.27	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.19	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.40	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	3.53	0.75	96.39	97.66	98.90	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16	--	--	--
	3.53	0.75	96.39	97.66	98.90	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.19	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.27	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.19	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)
	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34	38.16	38.16	38.16
	5.90	5.90	5.90	5.90	5.90	5.90	5.90	67.43	67.43	67.43
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	1713.15	1713.15	1713.15
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	98.23	98.23	98.23
	14.34	14.34	14.34	14.34	14.34	14.34	14.34	124.09	124.09	124.09
	9.46	9.46	9.46	9.46	9.46	9.46	9.46	81.85	81.85	81.85
	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	1713.15	1713.15	1713.15
	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	1555.56	1555.56	1555.56
	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	1555.56	1555.56	1555.56
	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	1713.15	1713.15	1713.15
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H11)	LV(H12)	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)
	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	19.25
	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	34.01
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	884.51
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	49.55
	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	66.64
	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	43.95
	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	884.51
	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	803.14
	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	803.14
	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	884.51
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)
	19.25	19.25	19.25	3.34	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03
	34.01	34.01	34.01	5.90	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	884.51	884.51	884.51	215.43	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	49.55	49.55	49.55	8.60	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08
	66.64	66.64	66.64	14.34	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32
	43.95	43.95	43.95	9.46	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21
	884.51	884.51	884.51	215.43	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62
	803.14	803.14	803.14	195.61	12.37	12.37	12.37	12.37	12.37	12.37
	803.14	803.14	803.14	195.61	12.37	12.37	12.37	12.37	12.37	12.37
	884.51	884.51	884.51	215.43	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)
	0.03	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
	0.05	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	13.62	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.08	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29
	0.32	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63
	0.21	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73
	13.62	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17
	12.37	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60
	12.37	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60
	13.62	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H17)	MV(H18)	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)	ZV(H2)
	0.50	0.50	0.50	0.24	0.24	0.24	0.24	0.03	--	--
	0.89	0.89	0.89	0.43	0.43	0.43	0.43	0.05	--	--
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	93.17	93.17	93.17	16.77	16.77	16.77	16.77	13.62	2.13	2.13
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.29	1.29	1.29	0.62	0.62	0.62	0.62	0.08	--	--
	2.63	2.63	2.63	0.38	0.38	0.38	0.38	0.32	0.02	0.02
	1.73	1.73	1.73	0.25	0.25	0.25	0.25	0.21	0.02	0.02
	93.17	93.17	93.17	16.77	16.77	16.77	16.77	13.62	2.13	2.13
	84.60	84.60	84.60	15.23	15.23	15.23	15.23	12.37	1.93	1.93
	84.60	84.60	84.60	15.23	15.23	15.23	15.23	12.37	1.93	1.93
	93.17	93.17	93.17	16.77	16.77	16.77	16.77	13.62	2.13	2.13
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)	ZV(H12)
	--	--	--	--	--	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
	--	--	--	--	--	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.13	2.13	2.13	2.13	2.13	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43
	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02
	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33
	2.13	2.13	2.13	2.13	2.13	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96
	1.93	1.93	1.93	1.93	1.93	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40
	1.93	1.93	1.93	1.93	1.93	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40
	2.13	2.13	2.13	2.13	2.13	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)	ZV(H21)	ZV(H22)
	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.24	0.24	0.24
	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.43	0.43	0.43
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	1.62	1.62	1.62
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.62	0.62	0.62
	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02	0.38	0.38	0.38
	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33	0.25	0.25	0.25
	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	1.62	1.62	1.62
	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	1.47	1.47	1.47
	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	1.47	1.47	1.47
	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	1.62	1.62	1.62
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)
	0.24	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.43	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.62	2.13	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	27.18
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	0.62	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.38	0.02	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.25	0.02	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.62	2.13	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.47	1.93	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.47	1.93	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.62	2.13	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	--	--	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	27.18
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)	Bus(H17)	Bus(H18)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H19)	Bus(H20)	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	27.18	14.00	14.00	14.00	14.00	5.74	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	27.18	14.00	14.00	14.00	14.00	5.74	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)	Stagnatie(H8)	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)
	0	0	0	0	0	0	0

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)
	0	0	0	0	0	0	0

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H18)	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam
	230085	0	16:05, 15 jan 2015	-4702	1	142
	230086	0	16:03, 15 jan 2015	-4703	1	143
	230087	0	16:03, 15 jan 2015	-4704	1	144
	230088	0	16:03, 15 jan 2015	-4705	1	145
	230089	0	16:03, 15 jan 2015	-4706	1	146
	230090	0	16:03, 15 jan 2015	-4707	1	147
	230091	0	16:03, 15 jan 2015	-4708	1	148
	230092	0	16:03, 15 jan 2015	-4709	1	149
	230093	0	16:03, 15 jan 2015	-4710	1	150
	230094	0	16:03, 15 jan 2015	-4711	1	151
	230095	0	16:04, 15 jan 2015	-4712	1	152
	230096	0	16:04, 15 jan 2015	-4713	1	153
	230097	0	16:04, 15 jan 2015	-4714	1	154
	230098	0	16:04, 15 jan 2015	-4715	1	155
	230099	0	16:04, 15 jan 2015	-4716	1	156
	230100	0	16:04, 15 jan 2015	-4717	1	157
	315053	0	08:12, 13 mei 2014	-1047	1	87
	315054	0	08:12, 13 mei 2014	-1048	1	80
	315055	0	08:12, 13 mei 2014	-1049	1	81
	315056	0	08:12, 13 mei 2014	-1050	1	70
	315057	0	08:12, 13 mei 2014	-1051	1	78
	315058	0	08:12, 13 mei 2014	-1052	1	86
	315059	0	08:12, 13 mei 2014	-1053	1	69
	315060	0	08:12, 13 mei 2014	-1054	1	71
	315061	0	08:12, 13 mei 2014	-1055	1	90
	315062	0	08:12, 13 mei 2014	-1056	1	64
	315063	0	08:12, 13 mei 2014	-1057	1	68
	315064	0	08:12, 13 mei 2014	-1058	1	62
	315065	0	08:12, 13 mei 2014	-1059	1	63
	315066	0	08:12, 13 mei 2014	-1060	1	74
	315067	0	08:12, 13 mei 2014	-1061	1	75
	315068	0	08:12, 13 mei 2014	-1062	1	66
	315069	0	08:12, 13 mei 2014	-1063	1	65
	315070	0	08:12, 13 mei 2014	-1064	1	76
	315071	0	08:12, 13 mei 2014	-1065	1	73
	315072	0	08:12, 13 mei 2014	-1066	1	91
	315073	0	08:12, 13 mei 2014	-1067	1	67
	315074	0	08:12, 13 mei 2014	-1068	1	79
	315075	0	08:12, 13 mei 2014	-1069	1	72
	315076	0	08:12, 13 mei 2014	-1070	1	77
	315077	0	08:12, 13 mei 2014	-1071	1	60
	315078	0	08:12, 13 mei 2014	-1072	1	59
	315079	0	08:12, 13 mei 2014	-1073	1	92
	315080	0	08:12, 13 mei 2014	-1074	1	93
	315081	0	08:12, 13 mei 2014	-1075	1	94
	315082	0	08:12, 13 mei 2014	-1076	1	88
	315083	0	08:12, 13 mei 2014	-1077	1	61
	315084	0	08:12, 13 mei 2014	-1078	1	89
	315085	0	08:12, 13 mei 2014	-1079	1	82
	315086	0	08:12, 13 mei 2014	-1080	1	85
	315087	0	08:12, 13 mei 2014	-1081	1	84
	315088	0	08:12, 13 mei 2014	-1082	1	83
	315109	0	09:16, 13 mei 2014	-4362	1	0044
	315110	0	09:16, 13 mei 2014	-4378	1	0048
	315111	0	09:16, 13 mei 2014	-4399	1	0068
	315112	0	09:27, 13 mei 2014	-4406	1	0074
	315113	0	09:16, 13 mei 2014	-4411	1	0082
	315114	0	09:16, 13 mei 2014	-4421	1	0092

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Omschr.	Vorm	X	Y
		Punt	142203.82	470199.00
		Punt	142209.50	470227.02
		Punt	142215.03	470254.32
		Punt	142223.68	470296.94
		Punt	142228.37	470320.08
		Punt	142233.51	470345.39
		Punt	142254.43	470397.89
		Punt	142259.12	470421.11
		Punt	142262.92	470439.36
		Punt	142268.09	470465.30
		Punt	142272.31	470486.23
		Punt	142276.58	470506.10
		Punt	142281.94	470534.33
		Punt	142286.43	470556.97
		Punt	142290.51	470577.02
		Punt	142296.06	470604.17
	Oosterengweg 162-172	Punt	141897.45	470035.98
	Oosterengweg 141-151	Punt	141930.47	470048.48
	Oosterengweg 177-187	Punt	141952.80	469993.87
	Oude Amersfoortsteweg 225-235	Punt	141876.81	470188.63
	Oosterengweg 69-79	Punt	141902.32	470148.67
	Oosterengweg 198-208	Punt	141917.69	469986.53
	Oosterengweg 65	Punt	141863.16	470214.10
	Oude Amersfoortsteweg 263	Punt	141928.58	470174.56
	Oosterengweg 56	Punt	141843.43	470200.17
	Mussenstraat 68	Punt	141838.22	470281.96
	Mussenstraat 42	Punt	141911.67	470258.26
	Oosterengweg 33	Punt	141822.39	470335.29
	Oosterengweg 41	Punt	141829.24	470312.17
	Oude Amersfoortsteweg 297	Punt	142050.23	470141.87
	Oude Amersfoortsteweg 315	Punt	142111.86	470127.88
	Mussenstraat 56	Punt	141876.64	470267.84
	Mussenstraat 64	Punt	141851.71	470275.39
	Oude Amersfoortsteweg 327	Punt	142152.37	470112.15
	Oude Amersfoortsteweg 289	Punt	142020.52	470149.96
	Oosterengweg 46a-50d	Punt	141835.05	470222.56
	Mussenstraat 50	Punt	141891.79	470263.70
	Oosterengweg 97-111	Punt	141901.41	470109.55
	Oude Amersfoortsteweg 277	Punt	141977.95	470162.33
	Van Linschotenlaan 2-12	Punt	142187.70	470131.19
	Oosterengweg 596-630	Punt	141805.07	470403.66
	Oosterengweg 562-594	Punt	141798.68	470426.87
	Oosterengweg 6_1-46	Punt	141785.85	470364.63
	Oosterengweg 4_1-46	Punt	141772.64	470416.52
	Liebergerweg 434-500	Punt	141764.90	470459.26
	Oosterengweg 62-148	Punt	141878.26	470095.37
	Oosterengweg 632-654	Punt	141811.77	470377.10
	Willem Bontekoestraat 1-41	Punt	141837.86	470152.09
	Oosterengweg 213-223	Punt	141972.52	469946.69
	Oosterengweg 246-256	Punt	141941.63	469927.96
	Van Riebeeckweg 85-97	Punt	141955.85	469889.53
	Van Riebeeckweg 99-111	Punt	141993.42	469904.18
	Appartementen Roosendaalstraat 31 t/m 47	Punt	141068.35	470618.25
	Wandelpad 64 a-b	Punt	141208.35	470387.04
	Wandelpad 34	Punt	141127.43	470540.21
	Wandelpad 20	Punt	141064.88	470638.90
	Wandelpad 8	Punt	141036.88	470695.41
	Wandelpad 14	Punt	141047.05	470680.65

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam
	315115	0	09:16, 13 mei 2014	-4432	1	0102
	315116	0	09:16, 13 mei 2014	-4484	1	0155
	315117	0	09:16, 13 mei 2014	-4488	1	0158
	315118	0	09:16, 13 mei 2014	-4493	1	0164
	315119	0	09:16, 13 mei 2014	-4510	1	0188
	315120	0	09:16, 13 mei 2014	-4512	1	0190
	315121	0	09:16, 13 mei 2014	-4522	1	0192
	315122	0	09:16, 13 mei 2014	-4540	1	0210
	315123	0	09:16, 13 mei 2014	-4548	1	0245
	315124	0	09:16, 13 mei 2014	-4562	1	0252
	315125	0	09:16, 13 mei 2014	-4570	1	0265
	315126	0	09:16, 13 mei 2014	-4577	1	0270
	315127	0	09:16, 13 mei 2014	-4579	1	0268
	315128	0	09:16, 13 mei 2014	-4589	1	0301
	315129	0	09:16, 13 mei 2014	-4621	1	0327
	315130	0	09:16, 13 mei 2014	-4623	1	0331
	315131	0	09:16, 13 mei 2014	-4624	1	0336
	315132	0	09:16, 13 mei 2014	-4633	1	0341
	315133	0	09:16, 13 mei 2014	-4635	1	0342
	315134	0	09:16, 13 mei 2014	-4638	1	0349
	315135	0	09:16, 13 mei 2014	-4654	1	0362
	315136	0	09:16, 13 mei 2014	-4664	1	0393
	315137	0	09:16, 13 mei 2014	-4701	1	0398
	315138	0	09:28, 13 mei 2014	-4679	1	0371
	315139	0	09:28, 13 mei 2014	-4680	1	0364
	315140	0	09:16, 13 mei 2014	-4687	1	0383
	315141	0	09:16, 13 mei 2014	-4691	1	0275
	315142	0	09:28, 13 mei 2014	-4693	1	0372

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Omschr.	Vorm	X	Y
	Wandelpad 10	Punt	141041.97	470689.36
	Wandelpad 70	Punt	141213.52	470368.55
	Wandelpad 100	Punt	141252.22	470292.62
	St. Vitusstraat 94	Punt	141168.77	470451.83
	St. Vitusstraat 96	Punt	141176.40	470453.83
	St. Vitusstraat 96	Punt	141179.25	470443.95
	Wandelpad 58	Punt	141199.06	470404.49
	Wandelpad 94	Punt	141240.88	470310.15
	Wandelpad 42a-d	Punt	141146.79	470513.81
	Wandelpad 86	Punt	141231.21	470330.38
	Wandelpad 18c	Punt	141056.53	470644.75
	Wandelpad 46	Punt	141146.96	470492.90
	Wandelpad 46	Punt	141154.34	470489.34
	Wandelpad 18	Punt	141051.11	470667.37
	Wandelpad 18a	Punt	141056.61	470655.02
	Wandelpad 54 (gezondheidszorgfunctie)	Punt	141190.71	470421.84
	Wandelpad 24	Punt	141070.90	470627.38
	Diamantstraat 69	Punt	141260.19	470274.39
	Diamantstraat 69	Punt	141256.53	470266.93
	Wandelpad 46 a-c	Punt	141153.48	470481.11
	Wandelpad 78	Punt	141221.51	470350.65
	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	Punt	140976.94	470797.91
	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	Punt	140964.18	470822.61
	Appartementen Prins Bernhardstraat	Punt	140993.03	470763.28
	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	Punt	140999.05	470758.63
	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	Punt	140971.41	470810.72
	Wandelpad 38	Punt	141136.26	470529.14
	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	Punt	140998.91	470749.61

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm
	10684	0	08:34, 16 jan 2015	A. Fokkerw	Mussenstraat - Liebergerweg	Polylijn
	10685	0	08:34, 16 jan 2015	A. Fokkerw	Liebergerweg - Minckelerstraat	Polylijn
	226907	0	11:18, 15 jan 2015	anna's hoe	zandheuvelweg-sportvelden	Polylijn
	226908	0	11:18, 15 jan 2015	anna's hoe	sportvelden- A.fokkerweg	Polylijn
	319805	0	08:50, 14 mei 2014	Mussenstrt	VR Oosterengweg - A. Fokkerweg	Polylijn
	319806	0	08:51, 14 mei 2014	OudeAmersf	VR Oosterengweg - Willem Bontekoestraat	Polylijn
	319807	0	08:51, 14 mei 2014	OudeAmersf	VR Oosterengweg - Compagnieweg	Polylijn
	339727	0	09:16, 14 mei 2014	Oosterengw	VR Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	339728	0	09:16, 14 mei 2014	Oosterengw	VR Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	Polylijn
	339729	0	09:16, 14 mei 2014	Oosterengw	VR Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	339733	0	09:16, 14 mei 2014	Busref	BR Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	339734	0	09:16, 14 mei 2014	Busref	BR Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	Polylijn
	339735	0	09:16, 14 mei 2014	Busref	BR Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten	Lengte	Min.lengte
	142211.71	470170.20	142251.97	470372.90	2	206.66	206.66
	142312.53	470622.87	142251.97	470372.90	7	262.26	3.87
	143743.16	470253.28	142659.12	470468.37	24	1289.08	11.51
	142659.12	470468.37	142309.32	470633.65	5	389.07	29.44
	141833.50	470271.29	142211.54	470169.79	6	391.43	29.38
	141860.78	470172.80	141790.42	470173.41	3	70.50	27.18
	141860.85	470172.81	141985.37	470139.73	2	128.84	128.84
	141786.20	470463.95	141833.69	470269.28	5	201.39	29.60
	141833.69	470269.32	141860.86	470172.46	3	100.60	41.42
	141860.80	470172.75	141981.13	469880.93	4	315.95	61.93
	141786.20	470463.95	141833.69	470269.28	5	201.39	29.60
	141833.69	470269.32	141860.86	470172.46	3	100.60	41.42
	141860.80	470172.75	141982.61	469877.00	4	320.16	61.93

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br	Vent.X
	206.66	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	118.92	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	132.50	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	169.25	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	100.33	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	43.32	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	128.84	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	77.56	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	59.18	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	177.02	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	77.56	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	59.18	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	181.22	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Vent.Y	Vent.H	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	571.00	6.80	3.40
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	1009.00	6.80	3.40
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79	3.44
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10416.00	6.79	3.44
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1470.00	6.80	3.40
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1933.00	6.66	3.53
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1275.00	6.66	3.53
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	27459.00	6.64	3.47
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	27335.00	6.64	3.47
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	24933.00	6.64	3.47
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85	3.57
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85	3.57
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85	3.57

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)
	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	0.75	96.39	97.66	98.90	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16	--	--	--
	0.75	96.39	97.66	98.90	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16	--	--	--
	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)
	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34	38.16	38.16	38.16
	5.90	5.90	5.90	5.90	5.90	5.90	5.90	67.43	67.43	67.43
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	57.18	57.18	57.18	57.18	57.18	57.18	57.18	669.83	669.83	669.83
	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	98.23	98.23	98.23
	14.34	14.34	14.34	14.34	14.34	14.34	14.34	124.09	124.09	124.09
	9.46	9.46	9.46	9.46	9.46	9.46	9.46	81.85	81.85	81.85
	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	1713.15	1713.15	1713.15
	214.46	214.46	214.46	214.46	214.46	214.46	214.46	1705.42	1705.42	1705.42
	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	1555.56	1555.56	1555.56
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H11)	LV(H12)	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)
	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	19.25
	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	34.01
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	669.83	669.83	669.83	669.83	669.83	669.83	669.83	669.83	669.83	352.11
	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	49.55
	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	66.64
	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	43.95
	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	884.51
	1705.42	1705.42	1705.42	1705.42	1705.42	1705.42	1705.42	1705.42	1705.42	880.52
	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	803.14
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)
	19.25	19.25	19.25	3.34	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03
	34.01	34.01	34.01	5.90	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	352.11	352.11	352.11	57.18	2.14	2.14	2.14	2.14	2.14	2.14
	49.55	49.55	49.55	8.60	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08
	66.64	66.64	66.64	14.34	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32
	43.95	43.95	43.95	9.46	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21
	884.51	884.51	884.51	215.43	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62
	880.52	880.52	880.52	214.46	13.56	13.56	13.56	13.56	13.56	13.56
	803.14	803.14	803.14	195.61	12.37	12.37	12.37	12.37	12.37	12.37
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)
	0.03	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
	0.05	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.14	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74
	0.08	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29
	0.32	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63
	0.21	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73
	13.62	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17
	13.56	92.75	92.75	92.75	92.75	92.75	92.75	92.75	92.75	92.75
	12.37	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H17)	MV(H18)	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)	ZV(H2)
	0.50	0.50	0.50	0.24	0.24	0.24	0.24	0.03	--	--
	0.89	0.89	0.89	0.43	0.43	0.43	0.43	0.05	--	--
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.74	18.74	18.74	3.08	3.08	3.08	3.08	2.14	2.14	2.14
	1.29	1.29	1.29	0.62	0.62	0.62	0.62	0.08	--	--
	2.63	2.63	2.63	0.38	0.38	0.38	0.38	0.32	0.02	0.02
	1.73	1.73	1.73	0.25	0.25	0.25	0.25	0.21	0.02	0.02
	93.17	93.17	93.17	16.77	16.77	16.77	16.77	13.62	2.13	2.13
	92.75	92.75	92.75	16.69	16.69	16.69	16.69	13.56	2.12	2.12
	84.60	84.60	84.60	15.23	15.23	15.23	15.23	12.37	1.93	1.93
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)	ZV(H12)
	--	--	--	--	--	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
	--	--	--	--	--	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.14	2.14	2.14	2.14	2.14	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74
	--	--	--	--	--	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43
	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02
	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33
	2.13	2.13	2.13	2.13	2.13	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96
	2.12	2.12	2.12	2.12	2.12	16.88	16.88	16.88	16.88	16.88
	1.93	1.93	1.93	1.93	1.93	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)	ZV(H21)	ZV(H22)
	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.24	0.24	0.24
	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.43	0.43	0.43
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	3.08	3.08	3.08
	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.62	0.62	0.62
	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02	0.38	0.38	0.38
	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33	0.25	0.25	0.25
	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	1.62	1.62	1.62
	16.88	16.88	16.88	16.88	16.88	16.88	16.88	1.61	1.61	1.61
	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	1.47	1.47	1.47
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)
	0.24	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.43	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.08	2.14	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.62	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.38	0.02	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.25	0.02	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.62	2.13	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.61	2.12	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.47	1.93	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)	Bus(H17)	Bus(H18)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H19)	Bus(H20)	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)	Stagnatie(H8)	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H18)	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm
	323754	0	09:01, 14 mei 2014	Bovenmaatw	Huizermaatweg - Moninickskamp	Polylijn
	323755	0	09:31, 13 mei 2014	t Merk	Bovenmaatweg - Gemeenlandslaan	Polylijn
	323756	0	09:01, 14 mei 2014	Bovenmaatw	Moninickskamp - Aristoteleslaan	Polylijn
	323757	0	09:01, 14 mei 2014	Aristotele	Bovenmaatweg - Delftland	Polylijn
	323758	0	09:01, 14 mei 2014	Aristotele	Delftland - Stroomzijde	Polylijn
	323759	0	09:01, 14 mei 2014	Stichtsewe	De Noord - Randweg Oost	Polylijn
	323760	0	09:00, 14 mei 2014	RandwegO	Blaricummerweg - Stichtseweg	Polylijn
	323761	0	09:00, 14 mei 2014	RandwegO	Stichtseweg - Oprit A27 richting Almere	Polylijn
	323762	0	08:58, 14 mei 2014	Oprit A27	Richting Eemnes	Polylijn
	323763	0	08:58, 14 mei 2014	Afrit A27	Vanuit Almere	Polylijn
	323764	0	08:59, 14 mei 2014	Huizermaat	Fauna - Bovenmaatweg	Polylijn
	323765	0	08:59, 14 mei 2014	Huizermaat	De Haar - Fauna	Polylijn
	323766	0	09:31, 13 mei 2014	Huizermaat	Zuiderzee -De Haar	Polylijn
	323767	0	09:00, 14 mei 2014	RandwegO	Stichtseweg - Blaricummerweg	Polylijn
	323768	0	08:59, 14 mei 2014	t Merk	BT Bovenmaatweg - Gemeenlandslaan	Polylijn
	323769	0	09:00, 14 mei 2014	RandwegO	BT Blaricummerweg - Stichtseweg	Polylijn
	323770	0	08:58, 14 mei 2014	Oprit A27	BT Richting Hilversum	Polylijn
	323771	0	08:58, 14 mei 2014	Afrit A27	BT komende uit Almere	Polylijn
	323772	0	08:59, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323773	0	09:00, 14 mei 2014	RandwegO	BT Stichtseweg - Blaricummerweg	Polylijn
	323774	0	08:58, 14 mei 2014	Oprit A27	BT komende uit Hilversum	Polylijn
	323775	0	08:58, 14 mei 2014	Oprit A27	BT richting Almere	Polylijn
	323776	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323777	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323778	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323779	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323780	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323781	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323782	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323783	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan oo	BT Busbaan HOV 't Gooi oostzijde A27	Polylijn
	323784	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan oo	BT Busbaan HOV 't Gooi oostzijde A27	Polylijn
	323842	0	09:01, 14 mei 2014	Stroomzijd	Aristoteleslaan - Floris v Dreef	Polylijn
	323843	0	09:01, 14 mei 2014	Deltazijde	Floris v Dreef - Stichtseweg	Polylijn
	323844	0	09:01, 14 mei 2014	Stichtsewe	Deltazijde - De Noord	Polylijn
	323895	0	08:59, 14 mei 2014	Huizermaat	Zuiderzee -De Haar	Polylijn
	323896	0	08:59, 14 mei 2014	Huizermaat	De Haar - Fauna	Polylijn
	323897	0	08:59, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323898	0	08:59, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323899	0	08:59, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323900	0	08:59, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323901	0	08:59, 14 mei 2014	Huizermaat	Fauna - Bovenmaatweg	Polylijn
	323902	0	09:01, 14 mei 2014	Bovenmaatw	Moninickskamp - Aristoteleslaan	Polylijn
	323903	0	09:01, 14 mei 2014	Aristotele	Bovenmaatweg - Delftland	Polylijn

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten	Lengte	Min.lengte
	146331.67	478446.01	146460.67	478440.78	9	143.70	5.22
	146331.67	478445.64	146200.46	478055.38	9	415.87	31.28
	146460.67	478440.78	146726.00	478464.07	11	276.37	2.80
	146748.29	478455.50	146748.53	478455.50	14	99.78	3.28
	146801.86	478401.35	147082.95	478141.94	6	386.22	17.88
	147249.77	477465.96	146772.06	477077.26	13	657.28	22.20
	146772.06	477075.98	146456.36	477199.57	5	339.41	24.30
	146773.34	477075.34	147335.26	476987.47	7	575.53	57.51
	146771.72	477074.45	146631.63	476498.60	9	603.98	51.80
	146874.35	476860.23	146778.24	477072.82	12	404.38	20.43
	146332.80	478447.88	146136.63	478715.93	11	398.01	24.68
	146105.11	478724.51	145594.27	478875.10	5	566.01	79.71
	145570.02	478898.46	145570.02	478898.46	2	N/A	N/A
	146781.67	477100.97	146465.97	477224.56	5	339.41	24.30
	146361.55	478498.85	146199.87	478055.37	9	476.95	31.67
	146772.06	477075.98	146456.36	477199.57	5	339.41	24.30
	146771.72	477074.45	146631.63	476498.60	9	603.98	51.80
	146874.35	476860.23	146778.24	477072.82	12	404.38	20.43
	145252.00	479109.00	145569.77	478899.01	4	436.97	28.68
	146781.67	477100.97	146465.97	477224.56	5	339.41	24.30
	147317.60	476985.81	147017.17	476998.80	12	562.79	29.28
	147335.47	476987.44	147523.85	477581.81	8	643.61	83.47
	146364.91	478495.95	146458.02	478442.12	4	107.76	21.71
	146458.02	478442.12	146724.99	478435.21	12	272.37	12.41
	146724.99	478435.21	146795.55	478382.47	3	88.58	25.38
	146795.55	478382.47	147024.69	478013.07	13	474.17	18.99
	147024.69	478013.07	147446.39	477870.51	9	478.67	9.96
	147446.39	477870.51	147548.68	477770.53	7	146.00	12.59
	147548.68	477770.53	147254.53	477411.38	18	470.70	9.41
	147254.53	477411.38	146784.30	477071.35	18	663.32	13.57
	146772.98	477074.89	147334.64	476986.55	6	574.89	72.33
	147464.93	477877.48	147086.08	478141.18	3	462.79	174.77
	147465.77	477877.17	147566.03	477793.35	3	130.83	48.19
	147566.11	477791.26	147249.13	477467.88	6	453.00	37.23
	145570.02	478898.46	145252.00	479109.00	5	438.10	2.00
	145569.80	478898.46	145570.69	478898.90	16	106.92	3.78
	145594.04	478875.32	146104.79	478724.62	7	565.31	15.30
	145594.47	478875.18	145594.47	478875.35	14	106.28	4.56
	146127.31	478736.77	146127.41	478736.56	24	103.54	2.45
	146136.73	478715.40	146364.91	478495.95	9	341.88	14.38
	146115.37	478706.08	146115.16	478706.19	24	103.50	2.24
	146726.00	478464.00	146726.58	478462.83	18	99.06	3.30
	146748.53	478455.57	146802.13	478401.19	4	77.70	13.46

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br	Vent.X
	34.98	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	67.36	Verdeling	Normaal	False	50	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	56.81	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	11.54	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	169.12	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	172.26	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	126.97	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	187.10	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	104.28	Verdeling	Snelweg	False	120	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	114.97	Verdeling	Snelweg	False	120	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	71.58	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	297.91	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	N/A	Verdeling	Normaal	False	50	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	126.97	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	92.31	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	126.97	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	104.28	Verdeling	Snelweg	False	120	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	114.97	Verdeling	Snelweg	False	120	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	345.02	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	126.97	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	172.49	Verdeling	Snelweg	False	120	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	103.94	Verdeling	Snelweg	False	120	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	44.08	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	58.69	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	63.20	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	110.73	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	166.52	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	58.98	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	58.20	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	95.90	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	198.81	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	288.02	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	82.63	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	175.24	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	347.29	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	11.59	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	169.14	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	11.50	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	7.82	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	114.19	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	7.62	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	8.56	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	47.74	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Vent.Y	Vent.H	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	23159.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	24749.00	6.65	3.45
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	18517.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	4969.00	6.65	3.54
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	8016.00	6.65	3.54
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	27915.00	6.46	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	20489.00	6.47	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	2.00	1.00	27672.00	6.47	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	16575.00	6.35	3.32
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	11691.00	6.35	3.32
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	17691.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	16912.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	13287.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	20104.00	6.47	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	92.00	6.16	4.35
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	11.00	7.58	--
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	231.00	5.92	3.90
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	135.00	6.54	2.96
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	188.00	6.38	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	11.00	7.58	--
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	231.00	5.92	3.90
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	68.00	6.54	2.96
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	199.00	6.45	3.02
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	199.00	6.45	3.02
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	199.00	6.45	3.02
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	199.00	6.45	3.02
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	284.00	6.22	3.52
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	284.00	6.22	3.52
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	284.00	6.22	3.52
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	354.00	6.12	3.95
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	2.00	1.00	299.00	6.06	3.69
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28852.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	67095.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	30284.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	13287.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	8456.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	188.00	6.38	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	94.00	6.38	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	94.00	6.38	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	188.00	6.38	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	8846.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	9259.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	9937.00	6.65	3.54

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.80	93.06	91.76	97.76	5.88	2.04	7.12	1.07	0.20	1.12	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.75	95.83	97.28	98.72	2.36	0.64	2.53	1.81	0.64	0.18	--	--	--
	0.75	95.83	97.28	98.72	2.36	0.64	2.53	1.81	0.64	0.18	--	--	--
	1.20	94.30	91.40	95.90	2.80	1.60	3.50	2.90	2.50	5.10	--	--	--
	1.20	91.20	87.00	93.80	4.30	2.40	5.20	4.50	3.80	7.80	--	--	--
	1.20	91.20	87.00	93.80	4.30	2.40	5.20	4.50	3.80	7.80	--	--	--
	1.32	98.21	98.35	98.41	1.05	0.83	0.78	0.75	0.76	0.87	--	--	--
	1.32	98.21	98.35	98.41	1.05	0.83	0.78	0.75	0.76	0.87	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	1.20	91.20	87.00	93.80	4.30	2.40	5.20	4.50	3.80	7.80	--	--	--
	1.09	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.68	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.68	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.41	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.41	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.41	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.57	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.75	95.83	97.28	98.72	2.36	0.64	2.53	1.81	0.64	0.18	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)
	144.85	144.85	144.85	144.85	144.85	144.85	144.85	1483.04	1483.04	1483.04
	193.56	193.56	193.56	193.56	193.56	193.56	193.56	1531.59	1531.59	1531.59
	115.82	115.82	115.82	115.82	115.82	115.82	115.82	1185.78	1185.78	1185.78
	36.79	36.79	36.79	36.79	36.79	36.79	36.79	316.66	316.66	316.66
	59.35	59.35	59.35	59.35	59.35	59.35	59.35	510.84	510.84	510.84
	321.25	321.25	321.25	321.25	321.25	321.25	321.25	1700.52	1700.52	1700.52
	230.62	230.62	230.62	230.62	230.62	230.62	230.62	1208.98	1208.98	1208.98
	311.48	311.48	311.48	311.48	311.48	311.48	311.48	1632.83	1632.83	1632.83
	215.31	215.31	215.31	215.31	215.31	215.31	215.31	1033.67	1033.67	1033.67
	151.87	151.87	151.87	151.87	151.87	151.87	151.87	729.09	729.09	729.09
	110.65	110.65	110.65	110.65	110.65	110.65	110.65	1132.89	1132.89	1132.89
	105.78	105.78	105.78	105.78	105.78	105.78	105.78	1083.00	1083.00	1083.00
	83.11	83.11	83.11	83.11	83.11	83.11	83.11	850.87	850.87	850.87
	226.29	226.29	226.29	226.29	226.29	226.29	226.29	1186.26	1186.26	1186.26
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	180.46	180.46	180.46	180.46	180.46	180.46	180.46	1847.61	1847.61	1847.61
	419.66	419.66	419.66	419.66	419.66	419.66	419.66	4296.59	4296.59	4296.59
	189.42	189.42	189.42	189.42	189.42	189.42	189.42	1939.31	1939.31	1939.31
	83.11	83.11	83.11	83.11	83.11	83.11	83.11	850.87	850.87	850.87
	52.89	52.89	52.89	52.89	52.89	52.89	52.89	541.50	541.50	541.50
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	55.33	55.33	55.33	55.33	55.33	55.33	55.33	566.48	566.48	566.48
	57.91	57.91	57.91	57.91	57.91	57.91	57.91	592.92	592.92	592.92
	73.57	73.57	73.57	73.57	73.57	73.57	73.57	633.25	633.25	633.25

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H11)	LV(H12)	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)
	1483.04	1483.04	1483.04	1483.04	1483.04	1483.04	1483.04	1483.04	1483.04	746.21
	1531.59	1531.59	1531.59	1531.59	1531.59	1531.59	1531.59	1531.59	1531.59	783.48
	1185.78	1185.78	1185.78	1185.78	1185.78	1185.78	1185.78	1185.78	1185.78	596.64
	316.66	316.66	316.66	316.66	316.66	316.66	316.66	316.66	316.66	171.12
	510.84	510.84	510.84	510.84	510.84	510.84	510.84	510.84	510.84	276.05
	1700.52	1700.52	1700.52	1700.52	1700.52	1700.52	1700.52	1700.52	1700.52	813.91
	1208.98	1208.98	1208.98	1208.98	1208.98	1208.98	1208.98	1208.98	1208.98	568.63
	1632.83	1632.83	1632.83	1632.83	1632.83	1632.83	1632.83	1632.83	1632.83	767.98
	1033.67	1033.67	1033.67	1033.67	1033.67	1033.67	1033.67	1033.67	1033.67	541.21
	729.09	729.09	729.09	729.09	729.09	729.09	729.09	729.09	729.09	381.74
	1132.89	1132.89	1132.89	1132.89	1132.89	1132.89	1132.89	1132.89	1132.89	570.02
	1083.00	1083.00	1083.00	1083.00	1083.00	1083.00	1083.00	1083.00	1083.00	544.92
	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	428.12
	1186.26	1186.26	1186.26	1186.26	1186.26	1186.26	1186.26	1186.26	1186.26	557.95
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1847.61	1847.61	1847.61	1847.61	1847.61	1847.61	1847.61	1847.61	1847.61	929.64
	4296.59	4296.59	4296.59	4296.59	4296.59	4296.59	4296.59	4296.59	4296.59	2161.87
	1939.31	1939.31	1939.31	1939.31	1939.31	1939.31	1939.31	1939.31	1939.31	975.78
	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	428.12
	541.50	541.50	541.50	541.50	541.50	541.50	541.50	541.50	541.50	272.46
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	566.48	566.48	566.48	566.48	566.48	566.48	566.48	566.48	566.48	285.03
	592.92	592.92	592.92	592.92	592.92	592.92	592.92	592.92	592.92	298.34
	633.25	633.25	633.25	633.25	633.25	633.25	633.25	633.25	633.25	342.20

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)
	746.21	746.21	746.21	144.85	7.16	7.16	7.16	7.16	7.16	7.16
	783.48	783.48	783.48	193.56	14.10	14.10	14.10	14.10	14.10	14.10
	596.64	596.64	596.64	115.82	5.72	5.72	5.72	5.72	5.72	5.72
	171.12	171.12	171.12	36.79	0.94	0.94	0.94	0.94	0.94	0.94
	276.05	276.05	276.05	59.35	1.52	1.52	1.52	1.52	1.52	1.52
	813.91	813.91	813.91	321.25	11.72	11.72	11.72	11.72	11.72	11.72
	568.63	568.63	568.63	230.62	12.79	12.79	12.79	12.79	12.79	12.79
	767.98	767.98	767.98	311.48	17.27	17.27	17.27	17.27	17.27	17.27
	541.21	541.21	541.21	215.31	1.71	1.71	1.71	1.71	1.71	1.71
	381.74	381.74	381.74	151.87	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20
	570.02	570.02	570.02	110.65	5.47	5.47	5.47	5.47	5.47	5.47
	544.92	544.92	544.92	105.78	5.23	5.23	5.23	5.23	5.23	5.23
	428.12	428.12	428.12	83.11	4.11	4.11	4.11	4.11	4.11	4.11
	557.95	557.95	557.95	226.29	12.54	12.54	12.54	12.54	12.54	12.54
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	929.64	929.64	929.64	180.46	8.92	8.92	8.92	8.92	8.92	8.92
	2161.87	2161.87	2161.87	419.66	20.74	20.74	20.74	20.74	20.74	20.74
	975.78	975.78	975.78	189.42	9.36	9.36	9.36	9.36	9.36	9.36
	428.12	428.12	428.12	83.11	4.11	4.11	4.11	4.11	4.11	4.11
	272.46	272.46	272.46	52.89	2.61	2.61	2.61	2.61	2.61	2.61
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	285.03	285.03	285.03	55.33	2.73	2.73	2.73	2.73	2.73	2.73
	298.34	298.34	298.34	57.91	2.86	2.86	2.86	2.86	2.86	2.86
	342.20	342.20	342.20	73.57	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)
	7.16	72.59	72.59	72.59	72.59	72.59	72.59	72.59	72.59	72.59
	14.10	96.77	96.77	96.77	96.77	96.77	96.77	96.77	96.77	96.77
	5.72	58.04	58.04	58.04	58.04	58.04	58.04	58.04	58.04	58.04
	0.94	7.80	7.80	7.80	7.80	7.80	7.80	7.80	7.80	7.80
	1.52	12.58	12.58	12.58	12.58	12.58	12.58	12.58	12.58	12.58
	11.72	50.49	50.49	50.49	50.49	50.49	50.49	50.49	50.49	50.49
	12.79	57.00	57.00	57.00	57.00	57.00	57.00	57.00	57.00	57.00
	17.27	76.99	76.99	76.99	76.99	76.99	76.99	76.99	76.99	76.99
	1.71	11.05	11.05	11.05	11.05	11.05	11.05	11.05	11.05	11.05
	1.20	7.79	7.79	7.79	7.79	7.79	7.79	7.79	7.79	7.79
	5.47	55.45	55.45	55.45	55.45	55.45	55.45	55.45	55.45	55.45
	5.23	53.01	53.01	53.01	53.01	53.01	53.01	53.01	53.01	53.01
	4.11	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65
	12.54	55.93	55.93	55.93	55.93	55.93	55.93	55.93	55.93	55.93
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	8.92	90.44	90.44	90.44	90.44	90.44	90.44	90.44	90.44	90.44
	20.74	210.31	210.31	210.31	210.31	210.31	210.31	210.31	210.31	210.31
	9.36	94.93	94.93	94.93	94.93	94.93	94.93	94.93	94.93	94.93
	4.11	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65
	2.61	26.51	26.51	26.51	26.51	26.51	26.51	26.51	26.51	26.51
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.73	27.73	27.73	27.73	27.73	27.73	27.73	27.73	27.73	27.73
	2.86	29.02	29.02	29.02	29.02	29.02	29.02	29.02	29.02	29.02
	1.89	15.60	15.60	15.60	15.60	15.60	15.60	15.60	15.60	15.60

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H17)	MV(H18)	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)	ZV(H2)
	72.59	72.59	72.59	14.37	14.37	14.37	14.37	7.16	1.02	1.02
	96.77	96.77	96.77	17.42	17.42	17.42	17.42	14.10	2.22	2.22
	58.04	58.04	58.04	11.49	11.49	11.49	11.49	5.72	0.82	0.82
	7.80	7.80	7.80	1.13	1.13	1.13	1.13	0.94	0.07	0.07
	12.58	12.58	12.58	1.82	1.82	1.82	1.82	1.52	0.11	0.11
	50.49	50.49	50.49	14.25	14.25	14.25	14.25	11.72	17.08	17.08
	57.00	57.00	57.00	15.69	15.69	15.69	15.69	12.79	19.18	19.18
	76.99	76.99	76.99	21.19	21.19	21.19	21.19	17.27	25.90	25.90
	11.05	11.05	11.05	4.57	4.57	4.57	4.57	1.71	1.90	1.90
	7.79	7.79	7.79	3.22	3.22	3.22	3.22	1.20	1.34	1.34
	55.45	55.45	55.45	10.98	10.98	10.98	10.98	5.47	0.78	0.78
	53.01	53.01	53.01	10.50	10.50	10.50	10.50	5.23	0.75	0.75
	41.65	41.65	41.65	8.25	8.25	8.25	8.25	4.11	0.59	0.59
	55.93	55.93	55.93	15.39	15.39	15.39	15.39	12.54	18.82	18.82
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	90.44	90.44	90.44	17.91	17.91	17.91	17.91	8.92	1.27	1.27
	210.31	210.31	210.31	41.64	41.64	41.64	41.64	20.74	2.96	2.96
	94.93	94.93	94.93	18.79	18.79	18.79	18.79	9.36	1.34	1.34
	41.65	41.65	41.65	8.25	8.25	8.25	8.25	4.11	0.59	0.59
	26.51	26.51	26.51	5.25	5.25	5.25	5.25	2.61	0.37	0.37
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	27.73	27.73	27.73	5.49	5.49	5.49	5.49	2.73	0.39	0.39
	29.02	29.02	29.02	5.75	5.75	5.75	5.75	2.86	0.41	0.41
	15.60	15.60	15.60	2.25	2.25	2.25	2.25	1.89	0.13	0.13

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)	ZV(H12)
	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	12.07	12.07	12.07	12.07	12.07
	2.22	2.22	2.22	2.22	2.22	17.61	17.61	17.61	17.61	17.61
	0.82	0.82	0.82	0.82	0.82	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65
	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	5.98	5.98	5.98	5.98	5.98
	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65
	17.08	17.08	17.08	17.08	17.08	52.30	52.30	52.30	52.30	52.30
	19.18	19.18	19.18	19.18	19.18	59.65	59.65	59.65	59.65	59.65
	25.90	25.90	25.90	25.90	25.90	80.57	80.57	80.57	80.57	80.57
	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	7.89	7.89	7.89	7.89	7.89
	1.34	1.34	1.34	1.34	1.34	5.57	5.57	5.57	5.57	5.57
	0.78	0.78	0.78	0.78	0.78	9.22	9.22	9.22	9.22	9.22
	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	8.82	8.82	8.82	8.82	8.82
	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93
	18.82	18.82	18.82	18.82	18.82	58.53	58.53	58.53	58.53	58.53
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.27	1.27	1.27	1.27	1.27	15.04	15.04	15.04	15.04	15.04
	2.96	2.96	2.96	2.96	2.96	34.98	34.98	34.98	34.98	34.98
	1.34	1.34	1.34	1.34	1.34	15.79	15.79	15.79	15.79	15.79
	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93
	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37	4.41	4.41	4.41	4.41	4.41
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.39	0.39	0.39	0.39	0.39	4.61	4.61	4.61	4.61	4.61
	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	4.83	4.83	4.83	4.83	4.83
	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	11.96	11.96	11.96	11.96	11.96

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)	ZV(H21)	ZV(H22)
	12.07	12.07	12.07	12.07	12.07	12.07	12.07	3.55	3.55	3.55
	17.61	17.61	17.61	17.61	17.61	17.61	17.61	1.71	1.71	1.71
	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65	2.84	2.84	2.84
	5.98	5.98	5.98	5.98	5.98	5.98	5.98	1.13	1.13	1.13
	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65	1.82	1.82	1.82
	52.30	52.30	52.30	52.30	52.30	52.30	52.30	22.26	22.26	22.26
	59.65	59.65	59.65	59.65	59.65	59.65	59.65	24.84	24.84	24.84
	80.57	80.57	80.57	80.57	80.57	80.57	80.57	33.54	33.54	33.54
	7.89	7.89	7.89	7.89	7.89	7.89	7.89	4.18	4.18	4.18
	5.57	5.57	5.57	5.57	5.57	5.57	5.57	2.95	2.95	2.95
	9.22	9.22	9.22	9.22	9.22	9.22	9.22	2.71	2.71	2.71
	8.82	8.82	8.82	8.82	8.82	8.82	8.82	2.60	2.60	2.60
	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93	2.04	2.04	2.04
	58.53	58.53	58.53	58.53	58.53	58.53	58.53	24.37	24.37	24.37
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	15.04	15.04	15.04	15.04	15.04	15.04	15.04	4.43	4.43	4.43
	34.98	34.98	34.98	34.98	34.98	34.98	34.98	10.30	10.30	10.30
	15.79	15.79	15.79	15.79	15.79	15.79	15.79	4.65	4.65	4.65
	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93	2.04	2.04	2.04
	4.41	4.41	4.41	4.41	4.41	4.41	4.41	1.30	1.30	1.30
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	4.61	4.61	4.61	4.61	4.61	4.61	4.61	1.36	1.36	1.36
	4.83	4.83	4.83	4.83	4.83	4.83	4.83	1.42	1.42	1.42
	11.96	11.96	11.96	11.96	11.96	11.96	11.96	2.25	2.25	2.25

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)
	3.55	1.02	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.71	2.22	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.84	0.82	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.13	0.07	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.82	0.11	--	--	--	--	--	--	--	--
	22.26	17.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	24.84	19.18	--	--	--	--	--	--	--	--
	33.54	25.90	--	--	--	--	--	--	--	--
	4.18	1.90	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.95	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.71	0.78	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.60	0.75	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.04	0.59	--	--	--	--	--	--	--	--
	24.37	18.82	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	5.67
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.83
	--	--	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	13.68
	--	--	1.62	1.62	1.62	1.62	1.62	1.62	1.62	8.83
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.83
	--	--	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	13.68
	--	--	0.82	0.82	0.82	0.82	0.82	0.82	0.82	4.45
	--	--	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	12.84
	--	--	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	12.84
	--	--	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	12.84
	--	--	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	12.84
	--	--	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	17.66
	--	--	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	17.66
	--	--	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	17.66
	--	--	4.74	4.74	4.74	4.74	4.74	4.74	4.74	21.66
	--	--	4.69	4.69	4.69	4.69	4.69	4.69	4.69	18.12
	4.43	1.27	--	--	--	--	--	--	--	--
	10.30	2.96	--	--	--	--	--	--	--	--
	4.65	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.04	0.59	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.30	0.37	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	--	--	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	6.00
	--	--	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	6.00
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	1.36	0.39	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.42	0.41	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.25	0.13	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)	Bus(H17)	Bus(H18)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	5.67	5.67	5.67	5.67	5.67	5.67	5.67	5.67	5.67	5.67
	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83
	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68
	8.83	8.83	8.83	8.83	8.83	8.83	8.83	8.83	8.83	8.83
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83
	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68
	4.45	4.45	4.45	4.45	4.45	4.45	4.45	4.45	4.45	4.45
	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84
	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84
	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84
	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84
	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66
	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66
	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66
	21.66	21.66	21.66	21.66	21.66	21.66	21.66	21.66	21.66	21.66
	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H19)	Bus(H20)	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	5.67	4.00	4.00	4.00	4.00	1.00	0	0	0
	0.83	--	--	--	--	0.13	0	0	0
	13.68	9.01	9.01	9.01	9.01	3.88	0	0	0
	8.83	4.00	4.00	4.00	4.00	1.62	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	0.83	--	--	--	--	0.13	0	0	0
	13.68	9.01	9.01	9.01	9.01	3.88	0	0	0
	4.45	2.01	2.01	2.01	2.01	0.82	0	0	0
	12.84	6.01	6.01	6.01	6.01	2.63	0	0	0
	12.84	6.01	6.01	6.01	6.01	2.63	0	0	0
	12.84	6.01	6.01	6.01	6.01	2.63	0	0	0
	12.84	6.01	6.01	6.01	6.01	2.63	0	0	0
	17.66	10.00	10.00	10.00	10.00	4.00	0	0	0
	17.66	10.00	10.00	10.00	10.00	4.00	0	0	0
	17.66	10.00	10.00	10.00	10.00	4.00	0	0	0
	21.66	13.98	13.98	13.98	13.98	4.74	0	0	0
	18.12	11.03	11.03	11.03	11.03	4.69	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	6.00	3.00	3.00	3.00	3.00	1.25	0	0	0
	6.00	3.00	3.00	3.00	3.00	1.25	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)	Stagnatie(H8)	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)
	0	0	0	0	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)
	0	0	0	0	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H18)	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm
	10684	0	11:21, 19 jan 2015	A. Fokkerw	Mussenstraat - Liebergerweg	Polylijn
	10685	0	11:21, 19 jan 2015	A. Fokkerw	Liebergerweg - Minckelerstraat	Polylijn
	230077	0	11:20, 15 jan 2015	1001	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230078	0	11:20, 15 jan 2015	1002	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230079	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230080	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230081	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230082	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230083	0	11:20, 15 jan 2015	1004	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	328561	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	328562	0	09:02, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	328563	0	09:03, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	328602	0	09:03, 14 mei 2014	Mussenstrt	Oosterengweg - A. Fokkerweg	Polylijn
	328603	0	09:03, 14 mei 2014	OudeAmersf	Oosterengweg - Willem Bontekoestraat	Polylijn
	328604	0	09:03, 14 mei 2014	OudeAmersf	Oosterengweg - Compagnieweg	Polylijn
	328605	0	09:04, 14 mei 2014	OosterengT	Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	328606	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	328608	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	328610	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	328611	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	328612	0	09:04, 14 mei 2014	OosterengT	BT Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg T	Polylijn
	328613	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	328614	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	328615	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	328616	0	09:31, 13 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	328654	0	09:02, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	328655	0	09:03, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten	Lengte	Min.lengte
	142211.71	470170.20	142251.97	470372.90	2	206.66	206.66
	142312.53	470622.87	142251.97	470372.90	7	262.26	3.87
	143632.54	470198.63	143738.00	470252.42	6	118.39	0.30
	143389.60	469846.15	143632.54	470198.63	29	469.54	4.07
	142328.28	470140.52	143024.21	469948.83	5	721.88	53.86
	143311.63	469869.64	143345.49	469858.26	4	35.72	0.58
	143024.26	469948.81	143311.89	469869.57	2	298.34	298.34
	143345.19	469858.23	143390.15	469845.85	2	46.64	46.64
	142312.70	470623.11	142328.28	470140.52	31	540.71	4.47
	141786.83	470464.09	141785.60	470440.92	2	23.20	23.20
	143543.56	470294.88	142352.80	470098.58	22	1504.02	21.46
	141843.03	470238.53	141066.49	470697.21	19	992.40	13.00
	141833.50	470271.29	142211.54	470169.79	6	391.43	29.38
	141860.78	470172.80	141791.65	470172.80	3	69.30	27.18
	141860.85	470172.81	141985.74	470138.17	2	129.60	129.60
	141808.57	470352.24	141880.25	470125.69	5	237.87	23.77
	141880.17	470125.21	141914.45	470043.62	3	88.50	1.21
	141914.45	470043.62	141981.13	469880.93	2	175.81	175.81
	141785.49	470440.70	141808.57	470352.24	4	91.64	7.86
	141787.01	470463.91	141785.78	470440.74	2	23.20	23.20
	141808.78	470352.27	141880.27	470125.19	4	238.29	40.79
	141880.35	470125.03	141914.63	470043.44	3	88.50	1.21
	141914.63	470043.44	141981.31	469880.76	2	175.81	175.81
	141785.67	470440.52	141808.75	470352.06	4	91.64	7.86
	140961.84	470854.51	140958.60	470858.45	7	209.43	12.21
	142352.80	470098.58	141843.03	470238.53	7	528.74	40.60
	141066.49	470697.21	140961.84	470854.51	5	190.80	32.71

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br
	206.66	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	118.92	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	115.58	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	163.99	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	411.78	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	32.17	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	298.34	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	46.64	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	164.18	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	23.20	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	270.73	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	161.93	Verdeling	Normaal	False	70	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	100.33	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	42.12	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	129.60	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	95.08	Verdeling	Normaal (tunnel)	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	87.29	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	175.81	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	53.79	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	23.20	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	146.01	Verdeling	Normaal (tunnel)	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	87.29	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	175.81	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	53.79	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	92.28	Verdeling	Normaal	False	50	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	135.45	Verdeling	Normaal	False	70	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	87.50	Verdeling	Normaal	False	70	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Vent.X	Vent.Y	Vent.H	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	1553.00	6.80
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	2278.00	6.80
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	29823.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	428.00	6.35
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	188.00	6.38
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1036.00	6.80
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1036.00	6.66
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1036.00	6.66
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	29823.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	29720.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	29720.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	29823.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	188.00	6.38
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	428.00	6.35
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	188.00	6.38

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)
	3.40	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	3.40	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.27	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.19	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.40	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	3.53	0.75	96.39	97.66	98.90	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16	--	--	--
	3.53	0.75	96.39	97.66	98.90	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.19	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.27	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.19	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)
	9.09	9.09	9.09	9.09	9.09	9.09	9.09	103.78	103.78	103.78
	13.33	13.33	13.33	13.33	13.33	13.33	13.33	152.22	152.22	152.22
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	1860.64	1860.64	1860.64
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	6.06	6.06	6.06	6.06	6.06	6.06	6.06	69.23	69.23	69.23
	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	66.51	66.51	66.51
	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	66.51	66.51	66.51
	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	1860.64	1860.64	1860.64
	233.17	233.17	233.17	233.17	233.17	233.17	233.17	1854.21	1854.21	1854.21
	233.17	233.17	233.17	233.17	233.17	233.17	233.17	1854.21	1854.21	1854.21
	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	1860.64	1860.64	1860.64
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H11)	LV(H12)	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)
	103.78	103.78	103.78	103.78	103.78	103.78	103.78	103.78	103.78	52.35
	152.22	152.22	152.22	152.22	152.22	152.22	152.22	152.22	152.22	76.79
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	960.66
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	69.23	69.23	69.23	69.23	69.23	69.23	69.23	69.23	69.23	34.92
	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	35.72
	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	35.72
	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	960.66
	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	957.34
	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	957.34
	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	960.66
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)
	52.35	52.35	52.35	9.09	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08
	76.79	76.79	76.79	13.33	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	960.66	960.66	960.66	233.98	14.79	14.79	14.79	14.79	14.79	14.79
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	34.92	34.92	34.92	6.06	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
	35.72	35.72	35.72	7.68	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
	35.72	35.72	35.72	7.68	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
	960.66	960.66	960.66	233.98	14.79	14.79	14.79	14.79	14.79	14.79
	957.34	957.34	957.34	233.17	14.74	14.74	14.74	14.74	14.74	14.74
	957.34	957.34	957.34	233.17	14.74	14.74	14.74	14.74	14.74	14.74
	960.66	960.66	960.66	233.98	14.79	14.79	14.79	14.79	14.79	14.79
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)
	0.08	1.36	1.36	1.36	1.36	1.36	1.36	1.36	1.36	1.36
	0.12	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	14.79	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.05	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91
	0.17	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41
	0.17	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41
	14.79	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19
	14.74	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84
	14.74	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84
	14.79	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H17)	MV(H18)	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)	ZV(H2)
	1.36	1.36	1.36	0.65	0.65	0.65	0.65	0.08	--	--
	2.00	2.00	2.00	0.96	0.96	0.96	0.96	0.12	--	--
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	101.19	101.19	101.19	18.21	18.21	18.21	18.21	14.79	2.31	2.31
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.91	0.91	0.91	0.44	0.44	0.44	0.44	0.05	--	--
	1.41	1.41	1.41	0.20	0.20	0.20	0.20	0.17	0.01	0.01
	1.41	1.41	1.41	0.20	0.20	0.20	0.20	0.17	0.01	0.01
	101.19	101.19	101.19	18.21	18.21	18.21	18.21	14.79	2.31	2.31
	100.84	100.84	100.84	18.15	18.15	18.15	18.15	14.74	2.31	2.31
	100.84	100.84	100.84	18.15	18.15	18.15	18.15	14.74	2.31	2.31
	101.19	101.19	101.19	18.21	18.21	18.21	18.21	14.79	2.31	2.31
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)	ZV(H12)
	--	--	--	--	--	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
	--	--	--	--	--	0.67	0.67	0.67	0.67	0.67
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.31	2.31	2.31	2.31	2.31	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08
	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08
	2.31	2.31	2.31	2.31	2.31	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42
	2.31	2.31	2.31	2.31	2.31	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35
	2.31	2.31	2.31	2.31	2.31	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35
	2.31	2.31	2.31	2.31	2.31	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)	ZV(H21)	ZV(H22)
	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.65	0.65	0.65
	0.67	0.67	0.67	0.67	0.67	0.67	0.67	0.96	0.96	0.96
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	1.76	1.76	1.76
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.44	0.44	0.44
	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	0.20	0.20	0.20
	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	0.20	0.20	0.20
	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	1.76	1.76	1.76
	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	1.75	1.75	1.75
	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	1.75	1.75	1.75
	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	1.76	1.76	1.76
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)
	0.65	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.96	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.76	2.31	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	27.18
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	0.44	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.20	0.01	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.20	0.01	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.76	2.31	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.75	2.31	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.75	2.31	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.76	2.31	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	--	--	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	27.18
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)	Bus(H17)	Bus(H18)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H19)	Bus(H20)	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	27.18	14.00	14.00	14.00	14.00	5.74	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	27.18	14.00	14.00	14.00	14.00	5.74	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)	Stagnatie(H8)	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)
	0	0	0	0	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H18)	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten	Lengte	Min.lengte
	757311	0	10:18, 6 mrt 2015	m001	vrachtwagen 30 km/uur	Polylijn	143570,41	469585,51	143373,41	469813,54	18	409,38	1,28

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br	Vent.X	Vent.Y	Vent.H	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg
	60,55	Verdeling	Normaal	False	13	5,00	0,00	0,00	--	--	0,00	--	--	1,50	1,00	1,10	0,100	285,0	0,00	0,00

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)
	1.00	300,00	8,33	--	--	--	--	--	--	--	--	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)	LV(H11)	LV(H12)	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)	MV(H17)	MV(H18)	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H2)	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)	ZV(H12)	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)
	--	--	--	--	--	--	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	--

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H21)	ZV(H22)	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H17)	Bus(H18)	Bus(H19)	Bus(H20)	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)
	--	--	--	--	--	--	--	--	0	0	0	0	0	0	0

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H8)	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)	Stagnatie(H18)	Stagnatie(H19)
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y
	757312	0	10:18, 6 mrt 2015	-1	1	1003	Dr. Albert Schweitzerweg 4, Laren	Punt	143605,90	469776,76
	757313	0	10:22, 6 mrt 2015	-37	1			Punt	143597,94	469736,87

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten
	751299	0	08:54, 6 mrt 2015	001	Nieuwe ontsluiting Venetapark	Polylijn	141729,58	470486,32	141729,54	470486,33	2
	751301	0	08:54, 6 mrt 2015	001	Nieuwe ontsluiting Venetapark	Polylijn	141704,86	470491,20	141704,84	470491,21	2
	757459	0	10:34, 25 mei 2016	mussenstr	mussenstr	Polylijn	141708,18	470486,06	142211,91	470172,62	12

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Lengte	Min.lengte	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br	Vent.X	Vent.Y	Vent.H
	0,04	0,04	0,04	Verdeling	Normaal	False	50	5,00	0,00	0,00	--	--	0,00	--	--	1,50
	0,02	0,02	0,02	Verdeling	Normaal	False	50	5,00	0,00	0,00	--	--	0,00	--	--	1,50
	691,21	11,26	400,08	Verdeling	Normaal	False	13	4,00	0,00	0,00	--	--	0,00	--	--	1,50

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)
	1,00	1,10	0,100	285,0	0,00	0,00	1.00	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1,00	1,10	0,100	285,0	0,00	0,00	1.00	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1,00	1,10	0,100	285,0	0,00	0,00	1.00	1800,00	6,80	3,40	0,60	98,27	97,51	99,14	1,29	1,24	0,86	0,43	1,24

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)	LV(H11)	LV(H12)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	10,71	10,71	10,71	10,71	10,71	10,71	10,71	120,28	120,28	120,28	120,28	120,28

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	120,28	120,28	120,28	120,28	120,28	120,28	120,28	59,68	59,68	59,68	59,68	10,71	0,09	0,09	0,09

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)	MV(H17)	MV(H18)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0,09	0,09	0,09	0,09	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)	ZV(H2)	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1,58	0,76	0,76	0,76	0,76	0,09	--	--	--	--	--	--	--	0,53	0,53	0,53	0,53

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H12)	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)	ZV(H21)	ZV(H22)	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,76	0,76	0,76	0,76	--	--	--	--

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)	Bus(H17)	Bus(H18)	Bus(H19)	Bus(H20)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)	Stagnatie(H8)
	--	--	--	--	0	0	0	0	0	0	0	0
	--	--	--	--	0	0	0	0	0	0	0	0
	--	--	--	--	0	0	0	0	0	0	0	0

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)	Stagnatie(H18)
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y
	319820	0	09:30, 13 mei 2014	-146	1	64	Mussenstraat 68	Punt	141838,22	470281,96
	319821	0	09:30, 13 mei 2014	-147	1	68	Mussenstraat 42	Punt	141911,67	470258,26
	319826	0	09:30, 13 mei 2014	-148	1	66	Mussenstraat 56	Punt	141876,64	470267,84
	319827	0	09:30, 13 mei 2014	-149	1	65	Mussenstraat 64	Punt	141851,71	470275,39
	319831	0	09:30, 13 mei 2014	-150	1	67	Mussenstraat 50	Punt	141891,79	470263,70
	755646	0	08:55, 6 mrt 2015	-47	1	0210	Liebergerweg 434-500	Punt	141724,74	470462,24
	755648	0	08:55, 6 mrt 2015	-151	1	0208	Liebergerweg 434-500	Punt	141716,74	470464,78
	755649	0	08:55, 6 mrt 2015	-50	1	0211	Liebergerweg 434-500	Punt	141717,81	470471,49
	755650	0	08:55, 6 mrt 2015	-51	1	0214	Liebergerweg 434-500	Punt	141721,37	470478,70
	755652	0	08:55, 6 mrt 2015	-53	1	0212	Liebergerweg 434-500	Punt	141732,07	470476,10
	755653	0	08:55, 6 mrt 2015	-135	1	37757	Liebergweweg 200-310	Punt	141731,09	470353,49
	755656	0	08:55, 6 mrt 2015	-138	1	37757	Liebergweweg 200-310	Punt	141725,10	470391,16
	755659	0	08:55, 6 mrt 2015	-141	1	37757	Liebergweweg 200-310	Punt	141727,70	470371,33
	755660	0	08:55, 6 mrt 2015	-142	1	37757	Liebergweweg 200-310	Punt	141722,50	470410,99
	755662	0	08:55, 6 mrt 2015	-144	1	37757	Liebergweweg 200-310	Punt	141723,32	470420,78
	755663	0	08:55, 6 mrt 2015	-145	1	37757	Liebergweweg 200-310	Punt	141729,33	470423,22
	757537	0	10:41, 25 mei 2016	-152	1	1	25-5-2016 1	Punt	141700,08	470405,16
	757538	0	10:41, 25 mei 2016	-153	1	2	25-5-2016 2	Punt	141699,95	470379,93
	757539	0	10:41, 25 mei 2016	-154	1	3	25-5-2016 3	Punt	141704,57	470355,10
	757540	0	10:41, 25 mei 2016	-155	1	4	25-5-2016 4	Punt	141716,84	470333,62
	757541	0	10:41, 25 mei 2016	-156	1	5	25-5-2016 5	Punt	141738,65	470320,92
	757542	0	10:41, 25 mei 2016	-157	1	6	25-5-2016 6	Punt	141762,19	470312,02
	757543	0	10:41, 25 mei 2016	-158	1	7	25-5-2016 7	Punt	141804,25	470297,97
	757544	0	10:41, 25 mei 2016	-159	1	8	25-5-2016 8	Punt	141811,64	470273,73
	757545	0	10:41, 25 mei 2016	-160	1	9	25-5-2016 9	Punt	141829,59	470258,73
	757546	0	10:41, 25 mei 2016	-161	1	10	25-5-2016 10	Punt	141854,10	470252,24
	757547	0	10:41, 25 mei 2016	-162	1	11	25-5-2016 11	Punt	141878,62	470245,93
	757548	0	10:41, 25 mei 2016	-163	1	12	25-5-2016 12	Punt	141903,25	470239,98
	757549	0	10:41, 25 mei 2016	-164	1	13	25-5-2016 13	Punt	141927,70	470233,31
	757550	0	10:41, 25 mei 2016	-165	1	14	25-5-2016 14	Punt	141952,22	470227,00
	757551	0	10:41, 25 mei 2016	-166	1	15	25-5-2016 15	Punt	141976,81	470220,85
	757552	0	10:41, 25 mei 2016	-167	1	16	25-5-2016 16	Punt	142001,30	470214,38
	757553	0	10:41, 25 mei 2016	-168	1	17	25-5-2016 17	Punt	142025,84	470208,16
	757554	0	10:41, 25 mei 2016	-169	1	18	25-5-2016 18	Punt	142050,50	470202,33
	757555	0	10:41, 25 mei 2016	-170	1	19	25-5-2016 19	Punt	142074,90	470195,46
	757556	0	10:41, 25 mei 2016	-171	1	20	25-5-2016 20	Punt	142099,49	470189,42

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y
	757557	0	10:41, 25 mei 2016	-172	1	21	25-5-2016 21	Punt	142123,97	470182,87
	757558	0	10:41, 25 mei 2016	-173	1	22	25-5-2016 22	Punt	142148,48	470176,54
	757559	0	10:41, 25 mei 2016	-174	1	23	25-5-2016 23	Punt	142173,12	470170,63
	757560	0	10:41, 25 mei 2016	-175	1	24	25-5-2016 24	Punt	142197,56	470163,92
	757561	0	10:41, 25 mei 2016	-176	1	25	25-5-2016 25	Punt	142221,55	470165,60
	757562	0	10:41, 25 mei 2016	-177	1	26	25-5-2016 26	Punt	142211,93	470184,33
	757563	0	10:41, 25 mei 2016	-178	1	27	25-5-2016 27	Punt	142187,56	470191,27
	757564	0	10:41, 25 mei 2016	-179	1	28	25-5-2016 28	Punt	142064,88	470222,82
	757565	0	10:41, 25 mei 2016	-180	1	29	25-5-2016 29	Punt	142040,37	470229,12
	757566	0	10:41, 25 mei 2016	-181	1	30	25-5-2016 30	Punt	142015,75	470235,07
	757567	0	10:41, 25 mei 2016	-182	1	31	25-5-2016 31	Punt	141991,29	470241,74
	757568	0	10:41, 25 mei 2016	-183	1	32	25-5-2016 32	Punt	141942,21	470254,35
	757569	0	10:41, 25 mei 2016	-184	1	33	25-5-2016 33	Punt	141829,34	470297,86
	757570	0	10:41, 25 mei 2016	-185	1	34	25-5-2016 34	Punt	141822,09	470322,12
	757571	0	10:41, 25 mei 2016	-186	1	35	25-5-2016 35	Punt	141803,39	470334,03
	757572	0	10:41, 25 mei 2016	-187	1	36	25-5-2016 36	Punt	141753,91	470339,95
	757573	0	10:41, 25 mei 2016	-188	1	37	25-5-2016 37	Punt	141724,11	470376,41
	757574	0	10:41, 25 mei 2016	-189	1	38	25-5-2016 38	Punt	141720,45	470426,69
	757575	0	10:41, 25 mei 2016	-190	1	39	25-5-2016 39	Punt	141716,38	470451,59
	757576	0	10:41, 25 mei 2016	-191	1	40	25-5-2016 40	Punt	141709,89	470497,67
	757577	0	10:41, 25 mei 2016	-192	1	41	25-5-2016 41	Punt	141695,47	470480,40
	757578	0	10:41, 25 mei 2016	-193	1	42	25-5-2016 42	Punt	141693,17	470455,17
	757579	0	10:41, 25 mei 2016	-194	1	43	25-5-2016 43	Punt	141695,41	470430,08

Model: zuidelijke aftakking HOV
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: zuidaftakking HOV
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten	Lengte
zuidaftakking HOV	750108	1	11:46, 7 aug 2015	004	LMV nieuwe weg Monnikenberg	Polylijn	142280,73	470116,98	142231,95	469891,46	2	230,74
zuidaftakking HOV	750109	1	11:46, 7 aug 2015	005	HOV nieuwe weg Monnikenberg	Polylijn	142280,73	470117,18	142114,27	469627,31	6	536,96

Model: zuidelijke aftakking HOV
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: zuidaftakking HOV
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Min.lengte	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br	Vent.X	Vent.Y	Vent.H	Int.diam.	Ext.diam.	Flux
zuidaftakking HOV	230,74	230,74	Verdeling	Normaal	False	50	5,00	0,00	0,00	--	--	0,00	--	--	1,50	1,00	1,10	0,100
zuidaftakking HOV	33,78	230,90	Verdeling	Normaal	False	22	5,00	0,00	0,00	--	--	0,00	--	--	1,50	1,00	1,10	0,100

Model: zuidelijke aftakking HOV
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: zuidaftakking HOV
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Gas temp	Warmte	Hweg	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)
zuidaftakking HOV	285,0	0,00	0,00	1.00	1800,00	6,25	4,50	0,88	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--
zuidaftakking HOV	285,0	0,00	0,00	1.00	240,04	6,32	3,33	1,35	--	--	--	--	--	--	100,00	100,00	100,00	--	--	--

Model: zuidelijke aftakking HOV
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: zuidaftakking HOV
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)	LV(H11)	LV(H12)	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)
zuidaftakking HOV	15,84	15,84	15,84	15,84	15,84	15,84	15,84	112,50	112,50	112,50	112,50	112,50	112,50	112,50	112,50	112,50
zuidaftakking HOV	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: zuidelijke aftakking HOV
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: zuidaftakking HOV
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)
zuidaftakking HOV	112,50	112,50	112,50	81,00	81,00	81,00	81,00	15,84	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
zuidaftakking HOV	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: zuidelijke aftakking HOV
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: zuidaftakking HOV
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)	MV(H17)	MV(H18)	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)	ZV(H2)	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)
zuidaftakking HOV	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
zuidaftakking HOV	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24	3,24

Model: zuidelijke aftakking HOV
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: zuidaftakking HOV
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)	ZV(H12)	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)	ZV(H21)	ZV(H22)
zuidaftakking HOV	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
zuidaftakking HOV	3,24	15,17	15,17	15,17	15,17	15,17	15,17	15,17	15,17	15,17	15,17	15,17	15,17	7,99	7,99	7,99

Model: zuidelijke aftakking HOV
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: zuidaftakking HOV
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)	Bus(H17)
zuidaftakking HOV	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
zuidaftakking HOV	7,99	3,24	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: zuidelijke aftakking HOV
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: zuidaftakking HOV
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H18)	Bus(H19)	Bus(H20)	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)
zuidaftakking HOV	--	--	--	--	--	--	--	0	0	0	0	0	0	0
zuidaftakking HOV	--	--	--	--	--	--	--	0	0	0	0	0	0	0

Model: zuidelijke aftakking HOV
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: zuidaftakking HOV
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H8)	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)	Stagnatie(H18)
zuidaftakking HOV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
zuidaftakking HOV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Model: zuidelijke aftakking HOV
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: zuidaftakking HOV
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
zuidaftakking HOV	0	0	0	0	0	0
zuidaftakking HOV	0	0	0	0	0	0

Model: zuidelijke aftakking HOV
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: zuidaftakking HOV
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y
zuidaftakking HOV	751194	1	11:46, 7 aug 2015	-4464	1	0104	BP Monnikenberg	Punt	142288,53	470041,66
zuidaftakking HOV	751206	1	11:46, 7 aug 2015	-4476	1	0116	BP Monnikenberg	Punt	142294,47	470073,53
zuidaftakking HOV	751219	1	11:46, 7 aug 2015	-4536	1	0719	Van Linschotenlaan 1- gezondheidszorgfunctie	Punt	142253,54	470100,55
zuidaftakking HOV	751248	1	11:46, 7 aug 2015	-4494	1	0732	Van Linschotenlaan 3-23	Punt	142228,92	470038,23
zuidaftakking HOV	751249	1	11:46, 7 aug 2015	-4495	1	0731	Van Linschotenlaan 25-45	Punt	142232,50	469996,63
zuidaftakking HOV	751250	1	11:46, 7 aug 2015	-4496	1	0734	Van Linschotenlaan 47-67	Punt	142224,31	469955,04
zuidaftakking HOV	751251	1	11:46, 7 aug 2015	-4497	1	0736	Van Linschotenlaan 69-89	Punt	142216,70	469916,25
zuidaftakking HOV	751252	1	11:46, 7 aug 2015	-4498	1	0737	Van Linschotenlaan 91-161	Punt	142194,22	469865,18
zuidaftakking HOV	751253	1	11:46, 7 aug 2015	-4499	1	0725	Van Linschotenlaan 163-233	Punt	142187,95	469812,60
zuidaftakking HOV	751254	1	11:46, 7 aug 2015	-4500	1	0730	Van Linschotenlaan 235-305	Punt	142171,96	469761,93
zuidaftakking HOV	751255	1	11:46, 7 aug 2015	-4501	1	0733	Van Linschotenlaan 307-377	Punt	142154,88	469710,39
zuidaftakking HOV	751256	1	11:46, 7 aug 2015	-4502	1	0735	Van Linschotenlaan 501 (onderwijsfunctie)	Punt	142082,66	469621,96
zuidaftakking HOV	751258	1	11:46, 7 aug 2015	-4504	1	0137	BP Monnikenberg	Punt	142268,53	469933,45
zuidaftakking HOV	751259	1	11:46, 7 aug 2015	-4505	1	0127	BP Monnikenberg	Punt	142277,08	469979,70
zuidaftakking HOV	751260	1	11:46, 7 aug 2015	-4506	1	0123	BP Monnikenberg	Punt	142283,48	470014,32
zuidaftakking HOV	751261	1	11:46, 7 aug 2015	-4507	1	0122	BP Monnikenberg	Punt	142288,54	470041,71
zuidaftakking HOV	751263	1	11:46, 7 aug 2015	-4509	1	0126	BP Monnikenberg	Punt	142178,72	469664,63
zuidaftakking HOV	751264	1	11:46, 7 aug 2015	-4510	1	0125	BP Monnikenberg	Punt	142201,69	469715,67
zuidaftakking HOV	751265	1	11:46, 7 aug 2015	-4511	1	0124	BP Monnikenberg	Punt	142220,73	469766,84
zuidaftakking HOV	751266	1	11:46, 7 aug 2015	-4512	1	0136	BP Monnikenberg	Punt	142229,97	469812,69
zuidaftakking HOV	751267	1	11:46, 7 aug 2015	-4513	1	0138	BP Monnikenberg	Punt	142239,30	469858,96
zuidaftakking HOV	751270	1	11:46, 7 aug 2015	-4516	1	0130	BP Monnikenberg	Punt	142186,11	469581,99
zuidaftakking HOV	751272	1	11:46, 7 aug 2015	-4518	1	0132	BP Monnikenberg	Punt	142152,42	469552,12
zuidaftakking HOV	751274	1	11:46, 7 aug 2015	-4520	1	0134	BP Monnikenberg	Punt	142294,46	470073,54
zuidaftakking HOV	751277	1	11:46, 7 aug 2015	-4523	1	0141	Van Linschotenlaan 381-485	Punt	142131,00	469650,63

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK (speelstrook)
Groep: toetspunten speelstrook
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y
toetspunten speelstrook	757428	1	11:08, 18 mei 2016	-4746	1	31	4-5-2016 31	Punt	142317,25	470383,32
toetspunten speelstrook	757429	1	11:08, 18 mei 2016	-4747	1	32	4-5-2016 32	Punt	142323,85	470407,58
toetspunten speelstrook	757430	1	11:08, 18 mei 2016	-4748	1	33	4-5-2016 33	Punt	142329,26	470432,22
toetspunten speelstrook	757431	1	11:08, 18 mei 2016	-4749	1	34	4-5-2016 34	Punt	142333,63	470457,01
toetspunten speelstrook	757432	1	11:08, 18 mei 2016	-4750	1	35	4-5-2016 35	Punt	142339,05	470481,65
toetspunten speelstrook	757433	1	11:08, 18 mei 2016	-4751	1	36	4-5-2016 36	Punt	142343,42	470506,47
toetspunten speelstrook	757434	1	11:08, 18 mei 2016	-4752	1	37	4-5-2016 37	Punt	142348,85	470531,11
toetspunten speelstrook	757435	1	11:08, 18 mei 2016	-4753	1	38	4-5-2016 38	Punt	142353,19	470555,93
toetspunten speelstrook	757436	1	11:08, 18 mei 2016	-4754	1	39	4-5-2016 39	Punt	142353,78	470580,93
toetspunten speelstrook	757442	1	11:08, 18 mei 2016	-4760	1	51	4-5-2016 51	Punt	142287,17	470429,96
toetspunten speelstrook	757443	1	11:08, 18 mei 2016	-4761	1	52	4-5-2016 52	Punt	142291,21	470455,22
toetspunten speelstrook	757444	1	11:08, 18 mei 2016	-4762	1	53	4-5-2016 53	Punt	142297,41	470480,26
toetspunten speelstrook	757445	1	11:08, 18 mei 2016	-4763	1	54	4-5-2016 54	Punt	142301,02	470505,55
toetspunten speelstrook	757446	1	11:08, 18 mei 2016	-4764	1	55	4-5-2016 55	Punt	142307,49	470530,57
toetspunten speelstrook	757447	1	11:08, 18 mei 2016	-4765	1	56	4-5-2016 56	Punt	142311,28	470555,86
toetspunten speelstrook	757448	1	11:08, 18 mei 2016	-4766	1	57	4-5-2016 57	Punt	142318,93	470580,30
toetspunten speelstrook	757449	1	11:08, 18 mei 2016	-4767	1	58	4-5-2016 58	Punt	142330,58	470573,46
toetspunten speelstrook	757450	1	11:08, 18 mei 2016	-4768	1	59	4-5-2016 59	Punt	142326,73	470548,08
toetspunten speelstrook	757451	1	11:08, 18 mei 2016	-4769	1	60	4-5-2016 60	Punt	142321,77	470523,07
toetspunten speelstrook	757452	1	11:08, 18 mei 2016	-4770	1	61	4-5-2016 61	Punt	142316,77	470497,77
toetspunten speelstrook	757453	1	11:08, 18 mei 2016	-4771	1	62	4-5-2016 62	Punt	142311,80	470472,74
toetspunten speelstrook	757454	1	11:08, 18 mei 2016	-4772	1	63	4-5-2016 63	Punt	142306,80	470447,41
toetspunten speelstrook	757455	1	11:08, 18 mei 2016	-4773	1	64	4-5-2016 64	Punt	142301,81	470422,35
toetspunten speelstrook	757456	1	11:08, 18 mei 2016	-4774	1	65	4-5-2016 65	Punt	142294,88	470397,88
toetspunten speelstrook	757457	1	11:08, 18 mei 2016	-4775	1	66	4-5-2016 66	Punt	142283,56	470381,59
toetspunten speelstrook	757458	1	11:08, 18 mei 2016	-4776	1	67	4-5-2016 67	Punt	142280,98	470404,89

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm
	10684	0	08:34, 16 jan 2015	A. Fokkerw	Mussenstraat - Liebergerweg	Polylijn
	10685	0	08:34, 16 jan 2015	A. Fokkerw	Liebergerweg - Minckelerstraat	Polylijn
	230077	0	11:20, 15 jan 2015	1001	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230078	0	11:20, 15 jan 2015	1002	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230079	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230080	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230081	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230082	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230083	0	11:20, 15 jan 2015	1004	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	315050	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	315051	0	08:50, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	315052	0	08:50, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	315091	0	08:47, 14 mei 2014	Mussenstrt	Oosterengweg - A. Fokkerweg	Polylijn
	315092	0	08:48, 14 mei 2014	OudeAmersf	Oosterengweg - Willem Bontekoestraat	Polylijn
	315093	0	08:48, 14 mei 2014	OudeAmersf	Oosterengweg - Compagnieweg	Polylijn
	315094	0	08:48, 14 mei 2014	OosterengT	Liebergerweg - Mussenstraat T	Polylijn
	315095	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	315097	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	315099	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	315100	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	315101	0	08:48, 14 mei 2014	OosterengT	BT Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg T	Polylijn
	315102	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	315103	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	315104	0	08:48, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	315105	0	08:50, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	315143	0	08:50, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	315144	0	08:50, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten	Lengte	Min.lengte
	142211.71	470170.20	142251.97	470372.90	2	206.66	206.66
	142312.53	470622.87	142251.97	470372.90	7	262.26	3.87
	143632.54	470198.63	143738.00	470252.42	6	118.39	0.30
	143389.60	469846.15	143632.54	470198.63	29	469.54	4.07
	142328.28	470140.52	143024.21	469948.83	5	721.88	53.86
	143311.63	469869.64	143345.49	469858.26	4	35.72	0.58
	143024.26	469948.81	143311.89	469869.57	2	298.34	298.34
	143345.19	469858.23	143390.15	469845.85	2	46.64	46.64
	142312.70	470623.11	142328.28	470140.52	31	540.71	4.47
	141786.83	470464.09	141785.60	470440.92	2	23.20	23.20
	143543.56	470294.88	142253.35	470124.58	23	1606.81	21.46
	141843.03	470238.53	141066.49	470697.21	19	992.40	13.00
	141833.50	470271.29	142211.54	470169.79	6	391.43	29.38
	141860.78	470172.80	141791.65	470172.80	3	69.30	27.18
	141860.85	470172.81	141985.74	470138.17	2	129.60	129.60
	141808.57	470352.24	141880.25	470125.69	5	237.87	23.77
	141880.17	470125.21	141914.45	470043.62	3	88.50	1.21
	141914.45	470043.62	141981.13	469880.93	2	175.81	175.81
	141785.49	470440.70	141808.57	470352.24	4	91.64	7.86
	141787.01	470463.91	141785.78	470440.74	2	23.20	23.20
	141808.78	470352.27	141880.27	470125.19	4	238.29	40.79
	141880.35	470125.03	141914.63	470043.44	3	88.50	1.21
	141914.63	470043.44	141981.31	469880.76	2	175.81	175.81
	141785.67	470440.52	141808.75	470352.06	4	91.64	7.86
	140961.84	470854.51	140958.60	470858.45	7	209.43	12.21
	142253.35	470124.58	141843.03	470238.53	6	425.95	40.60
	141066.49	470697.21	140961.84	470854.51	5	190.80	32.71

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br
	206.66	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	118.92	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	115.58	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	163.99	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	411.78	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	32.17	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	298.34	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	46.64	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	164.18	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	23.20	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	270.73	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	161.93	Verdeling	Normaal	False	70	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	100.33	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	42.12	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	129.60	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	95.08	Verdeling	Normaal (tunnel)	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	87.29	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	175.81	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	53.79	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	23.20	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	146.01	Verdeling	Normaal (tunnel)	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	87.29	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	175.81	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	53.79	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	92.28	Verdeling	Normaal	False	50	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	135.45	Verdeling	Normaal	False	70	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	87.50	Verdeling	Normaal	False	50	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Vent.X	Vent.Y	Vent.H	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	571.00	6.80
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	1009.00	6.80
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	27459.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	428.00	6.35
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	188.00	6.38
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1470.00	6.80
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1933.00	6.66
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1275.00	6.66
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	27459.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	24933.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	24933.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	27459.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	188.00	6.38
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	428.00	6.35
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	188.00	6.38

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)
	3.40	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	3.40	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.27	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.19	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.40	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	3.53	0.75	96.39	97.66	98.90	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16	--	--	--
	3.53	0.75	96.39	97.66	98.90	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.19	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.27	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.19	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)
	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34	38.16	38.16	38.16
	5.90	5.90	5.90	5.90	5.90	5.90	5.90	67.43	67.43	67.43
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	1713.15	1713.15	1713.15
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	98.23	98.23	98.23
	14.34	14.34	14.34	14.34	14.34	14.34	14.34	124.09	124.09	124.09
	9.46	9.46	9.46	9.46	9.46	9.46	9.46	81.85	81.85	81.85
	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	1713.15	1713.15	1713.15
	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	1555.56	1555.56	1555.56
	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	1555.56	1555.56	1555.56
	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	1713.15	1713.15	1713.15
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H11)	LV(H12)	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)
	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	19.25
	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	34.01
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	884.51
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	49.55
	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	66.64
	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	43.95
	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	884.51
	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	803.14
	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	803.14
	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	884.51
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)
	19.25	19.25	19.25	3.34	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03
	34.01	34.01	34.01	5.90	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	884.51	884.51	884.51	215.43	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	49.55	49.55	49.55	8.60	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08
	66.64	66.64	66.64	14.34	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32
	43.95	43.95	43.95	9.46	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21
	884.51	884.51	884.51	215.43	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62
	803.14	803.14	803.14	195.61	12.37	12.37	12.37	12.37	12.37	12.37
	803.14	803.14	803.14	195.61	12.37	12.37	12.37	12.37	12.37	12.37
	884.51	884.51	884.51	215.43	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)
	0.03	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
	0.05	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	13.62	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.08	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29
	0.32	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63
	0.21	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73
	13.62	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17
	12.37	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60
	12.37	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60
	13.62	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H17)	MV(H18)	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)	ZV(H2)
	0.50	0.50	0.50	0.24	0.24	0.24	0.24	0.03	--	--
	0.89	0.89	0.89	0.43	0.43	0.43	0.43	0.05	--	--
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	93.17	93.17	93.17	16.77	16.77	16.77	16.77	13.62	2.13	2.13
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.29	1.29	1.29	0.62	0.62	0.62	0.62	0.08	--	--
	2.63	2.63	2.63	0.38	0.38	0.38	0.38	0.32	0.02	0.02
	1.73	1.73	1.73	0.25	0.25	0.25	0.25	0.21	0.02	0.02
	93.17	93.17	93.17	16.77	16.77	16.77	16.77	13.62	2.13	2.13
	84.60	84.60	84.60	15.23	15.23	15.23	15.23	12.37	1.93	1.93
	84.60	84.60	84.60	15.23	15.23	15.23	15.23	12.37	1.93	1.93
	93.17	93.17	93.17	16.77	16.77	16.77	16.77	13.62	2.13	2.13
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)	ZV(H12)
	--	--	--	--	--	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
	--	--	--	--	--	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.13	2.13	2.13	2.13	2.13	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43
	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02
	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33
	2.13	2.13	2.13	2.13	2.13	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96
	1.93	1.93	1.93	1.93	1.93	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40
	1.93	1.93	1.93	1.93	1.93	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40
	2.13	2.13	2.13	2.13	2.13	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)	ZV(H21)	ZV(H22)
	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.24	0.24	0.24
	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.43	0.43	0.43
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	1.62	1.62	1.62
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.62	0.62	0.62
	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02	0.38	0.38	0.38
	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33	0.25	0.25	0.25
	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	1.62	1.62	1.62
	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	1.47	1.47	1.47
	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	1.47	1.47	1.47
	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	1.62	1.62	1.62
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)
	0.24	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.43	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.62	2.13	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	27.18
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	0.62	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.38	0.02	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.25	0.02	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.62	2.13	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.47	1.93	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.47	1.93	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.62	2.13	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	--	--	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	27.18
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)	Bus(H17)	Bus(H18)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H19)	Bus(H20)	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	27.18	14.00	14.00	14.00	14.00	5.74	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	27.18	14.00	14.00	14.00	14.00	5.74	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)	Stagnatie(H8)	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)
	0	0	0	0	0	0	0

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)
	0	0	0	0	0	0	0

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H18)	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam
	230085	0	16:05, 15 jan 2015	-4702	1	142
	230086	0	16:03, 15 jan 2015	-4703	1	143
	230087	0	16:03, 15 jan 2015	-4704	1	144
	230088	0	16:03, 15 jan 2015	-4705	1	145
	230089	0	16:03, 15 jan 2015	-4706	1	146
	230090	0	16:03, 15 jan 2015	-4707	1	147
	230091	0	16:03, 15 jan 2015	-4708	1	148
	230092	0	16:03, 15 jan 2015	-4709	1	149
	230093	0	16:03, 15 jan 2015	-4710	1	150
	230094	0	16:03, 15 jan 2015	-4711	1	151
	230095	0	16:04, 15 jan 2015	-4712	1	152
	230096	0	16:04, 15 jan 2015	-4713	1	153
	230097	0	16:04, 15 jan 2015	-4714	1	154
	230098	0	16:04, 15 jan 2015	-4715	1	155
	230099	0	16:04, 15 jan 2015	-4716	1	156
	230100	0	16:04, 15 jan 2015	-4717	1	157
	315053	0	08:12, 13 mei 2014	-1047	1	87
	315054	0	08:12, 13 mei 2014	-1048	1	80
	315055	0	08:12, 13 mei 2014	-1049	1	81
	315056	0	08:12, 13 mei 2014	-1050	1	70
	315057	0	08:12, 13 mei 2014	-1051	1	78
	315058	0	08:12, 13 mei 2014	-1052	1	86
	315059	0	08:12, 13 mei 2014	-1053	1	69
	315060	0	08:12, 13 mei 2014	-1054	1	71
	315061	0	08:12, 13 mei 2014	-1055	1	90
	315062	0	08:12, 13 mei 2014	-1056	1	64
	315063	0	08:12, 13 mei 2014	-1057	1	68
	315064	0	08:12, 13 mei 2014	-1058	1	62
	315065	0	08:12, 13 mei 2014	-1059	1	63
	315066	0	08:12, 13 mei 2014	-1060	1	74
	315067	0	08:12, 13 mei 2014	-1061	1	75
	315068	0	08:12, 13 mei 2014	-1062	1	66
	315069	0	08:12, 13 mei 2014	-1063	1	65
	315070	0	08:12, 13 mei 2014	-1064	1	76
	315071	0	08:12, 13 mei 2014	-1065	1	73
	315072	0	08:12, 13 mei 2014	-1066	1	91
	315073	0	08:12, 13 mei 2014	-1067	1	67
	315074	0	08:12, 13 mei 2014	-1068	1	79
	315075	0	08:12, 13 mei 2014	-1069	1	72
	315076	0	08:12, 13 mei 2014	-1070	1	77
	315077	0	08:12, 13 mei 2014	-1071	1	60
	315078	0	08:12, 13 mei 2014	-1072	1	59
	315079	0	08:12, 13 mei 2014	-1073	1	92
	315080	0	08:12, 13 mei 2014	-1074	1	93
	315081	0	08:12, 13 mei 2014	-1075	1	94
	315082	0	08:12, 13 mei 2014	-1076	1	88
	315083	0	08:12, 13 mei 2014	-1077	1	61
	315084	0	08:12, 13 mei 2014	-1078	1	89
	315085	0	08:12, 13 mei 2014	-1079	1	82
	315086	0	08:12, 13 mei 2014	-1080	1	85
	315087	0	08:12, 13 mei 2014	-1081	1	84
	315088	0	08:12, 13 mei 2014	-1082	1	83
	315109	0	09:16, 13 mei 2014	-4362	1	0044
	315110	0	09:16, 13 mei 2014	-4378	1	0048
	315111	0	09:16, 13 mei 2014	-4399	1	0068
	315112	0	09:27, 13 mei 2014	-4406	1	0074
	315113	0	09:16, 13 mei 2014	-4411	1	0082
	315114	0	09:16, 13 mei 2014	-4421	1	0092

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Omschr.	Vorm	X	Y
		Punt	142203.82	470199.00
		Punt	142209.50	470227.02
		Punt	142215.03	470254.32
		Punt	142223.68	470296.94
		Punt	142228.37	470320.08
		Punt	142233.51	470345.39
		Punt	142254.43	470397.89
		Punt	142259.12	470421.11
		Punt	142262.92	470439.36
		Punt	142268.09	470465.30
		Punt	142272.31	470486.23
		Punt	142276.58	470506.10
		Punt	142281.94	470534.33
		Punt	142286.43	470556.97
		Punt	142290.51	470577.02
		Punt	142296.06	470604.17
	Oosterengweg 162-172	Punt	141897.45	470035.98
	Oosterengweg 141-151	Punt	141930.47	470048.48
	Oosterengweg 177-187	Punt	141952.80	469993.87
	Oude Amersfoortsteweg 225-235	Punt	141876.81	470188.63
	Oosterengweg 69-79	Punt	141902.32	470148.67
	Oosterengweg 198-208	Punt	141917.69	469986.53
	Oosterengweg 65	Punt	141863.16	470214.10
	Oude Amersfoortsteweg 263	Punt	141928.58	470174.56
	Oosterengweg 56	Punt	141843.43	470200.17
	Mussenstraat 68	Punt	141838.22	470281.96
	Mussenstraat 42	Punt	141911.67	470258.26
	Oosterengweg 33	Punt	141822.39	470335.29
	Oosterengweg 41	Punt	141829.24	470312.17
	Oude Amersfoortsteweg 297	Punt	142050.23	470141.87
	Oude Amersfoortsteweg 315	Punt	142111.86	470127.88
	Mussenstraat 56	Punt	141876.64	470267.84
	Mussenstraat 64	Punt	141851.71	470275.39
	Oude Amersfoortsteweg 327	Punt	142152.37	470112.15
	Oude Amersfoortsteweg 289	Punt	142020.52	470149.96
	Oosterengweg 46a-50d	Punt	141835.05	470222.56
	Mussenstraat 50	Punt	141891.79	470263.70
	Oosterengweg 97-111	Punt	141901.41	470109.55
	Oude Amersfoortsteweg 277	Punt	141977.95	470162.33
	Van Linschotenlaan 2-12	Punt	142187.70	470131.19
	Oosterengweg 596-630	Punt	141805.07	470403.66
	Oosterengweg 562-594	Punt	141798.68	470426.87
	Oosterengweg 6_1-46	Punt	141785.85	470364.63
	Oosterengweg 4_1-46	Punt	141772.64	470416.52
	Liebergerweg 434-500	Punt	141764.90	470459.26
	Oosterengweg 62-148	Punt	141878.26	470095.37
	Oosterengweg 632-654	Punt	141811.77	470377.10
	Willem Bontekoestraat 1-41	Punt	141837.86	470152.09
	Oosterengweg 213-223	Punt	141972.52	469946.69
	Oosterengweg 246-256	Punt	141941.63	469927.96
	Van Riebeeckweg 85-97	Punt	141955.85	469889.53
	Van Riebeeckweg 99-111	Punt	141993.42	469904.18
	Appartementen Roosendaalstraat 31 t/m 47	Punt	141068.35	470618.25
	Wandelpad 64 a-b	Punt	141208.35	470387.04
	Wandelpad 34	Punt	141127.43	470540.21
	Wandelpad 20	Punt	141064.88	470638.90
	Wandelpad 8	Punt	141036.88	470695.41
	Wandelpad 14	Punt	141047.05	470680.65

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam
	315115	0	09:16, 13 mei 2014	-4432	1	0102
	315116	0	09:16, 13 mei 2014	-4484	1	0155
	315117	0	09:16, 13 mei 2014	-4488	1	0158
	315118	0	09:16, 13 mei 2014	-4493	1	0164
	315119	0	09:16, 13 mei 2014	-4510	1	0188
	315120	0	09:16, 13 mei 2014	-4512	1	0190
	315121	0	09:16, 13 mei 2014	-4522	1	0192
	315122	0	09:16, 13 mei 2014	-4540	1	0210
	315123	0	09:16, 13 mei 2014	-4548	1	0245
	315124	0	09:16, 13 mei 2014	-4562	1	0252
	315125	0	09:16, 13 mei 2014	-4570	1	0265
	315126	0	09:16, 13 mei 2014	-4577	1	0270
	315127	0	09:16, 13 mei 2014	-4579	1	0268
	315128	0	09:16, 13 mei 2014	-4589	1	0301
	315129	0	09:16, 13 mei 2014	-4621	1	0327
	315130	0	09:16, 13 mei 2014	-4623	1	0331
	315131	0	09:16, 13 mei 2014	-4624	1	0336
	315132	0	09:16, 13 mei 2014	-4633	1	0341
	315133	0	09:16, 13 mei 2014	-4635	1	0342
	315134	0	09:16, 13 mei 2014	-4638	1	0349
	315135	0	09:16, 13 mei 2014	-4654	1	0362
	315136	0	09:16, 13 mei 2014	-4664	1	0393
	315137	0	09:16, 13 mei 2014	-4701	1	0398
	315138	0	09:28, 13 mei 2014	-4679	1	0371
	315139	0	09:28, 13 mei 2014	-4680	1	0364
	315140	0	09:16, 13 mei 2014	-4687	1	0383
	315141	0	09:16, 13 mei 2014	-4691	1	0275
	315142	0	09:28, 13 mei 2014	-4693	1	0372

Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Omschr.	Vorm	X	Y
	Wandelpad 10	Punt	141041.97	470689.36
	Wandelpad 70	Punt	141213.52	470368.55
	Wandelpad 100	Punt	141252.22	470292.62
	St. Vitusstraat 94	Punt	141168.77	470451.83
	St. Vitusstraat 96	Punt	141176.40	470453.83
	St. Vitusstraat 96	Punt	141179.25	470443.95
	Wandelpad 58	Punt	141199.06	470404.49
	Wandelpad 94	Punt	141240.88	470310.15
	Wandelpad 42a-d	Punt	141146.79	470513.81
	Wandelpad 86	Punt	141231.21	470330.38
	Wandelpad 18c	Punt	141056.53	470644.75
	Wandelpad 46	Punt	141146.96	470492.90
	Wandelpad 46	Punt	141154.34	470489.34
	Wandelpad 18	Punt	141051.11	470667.37
	Wandelpad 18a	Punt	141056.61	470655.02
	Wandelpad 54 (gezondheidszorgfunctie)	Punt	141190.71	470421.84
	Wandelpad 24	Punt	141070.90	470627.38
	Diamantstraat 69	Punt	141260.19	470274.39
	Diamantstraat 69	Punt	141256.53	470266.93
	Wandelpad 46 a-c	Punt	141153.48	470481.11
	Wandelpad 78	Punt	141221.51	470350.65
	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	Punt	140976.94	470797.91
	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	Punt	140964.18	470822.61
	Appartementen Prins Bernhardstraat	Punt	140993.03	470763.28
	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	Punt	140999.05	470758.63
	Appartementen Wilhelminastraat 2 t/m 70	Punt	140971.41	470810.72
	Wandelpad 38	Punt	141136.26	470529.14
	Appartementen Prins Bernhardstraat 43 t/m 113	Punt	140998.91	470749.61

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm
	10684	0	08:34, 16 jan 2015	A. Fokkerw	Mussenstraat - Liebergerweg	Polylijn
	10685	0	08:34, 16 jan 2015	A. Fokkerw	Liebergerweg - Minckelerstraat	Polylijn
	226907	0	11:18, 15 jan 2015	anna's hoe	zandheuvelweg-sportvelden	Polylijn
	226908	0	11:18, 15 jan 2015	anna's hoe	sportvelden- A.fokkerweg	Polylijn
	319805	0	08:50, 14 mei 2014	Mussenstrt	VR Oosterengweg - A. Fokkerweg	Polylijn
	319806	0	08:51, 14 mei 2014	OudeAmersf	VR Oosterengweg - Willem Bontekoestraat	Polylijn
	319807	0	08:51, 14 mei 2014	OudeAmersf	VR Oosterengweg - Compagnieweg	Polylijn
	339727	0	09:16, 14 mei 2014	Oosterengw	VR Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	339728	0	09:16, 14 mei 2014	Oosterengw	VR Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	Polylijn
	339729	0	09:16, 14 mei 2014	Oosterengw	VR Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	339733	0	09:16, 14 mei 2014	Busref	BR Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	339734	0	09:16, 14 mei 2014	Busref	BR Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg	Polylijn
	339735	0	09:16, 14 mei 2014	Busref	BR Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten	Lengte	Min.lengte
	142211.71	470170.20	142251.97	470372.90	2	206.66	206.66
	142312.53	470622.87	142251.97	470372.90	7	262.26	3.87
	143743.16	470253.28	142659.12	470468.37	24	1289.08	11.51
	142659.12	470468.37	142309.32	470633.65	5	389.07	29.44
	141833.50	470271.29	142211.54	470169.79	6	391.43	29.38
	141860.78	470172.80	141790.42	470173.41	3	70.50	27.18
	141860.85	470172.81	141985.37	470139.73	2	128.84	128.84
	141786.20	470463.95	141833.69	470269.28	5	201.39	29.60
	141833.69	470269.32	141860.86	470172.46	3	100.60	41.42
	141860.80	470172.75	141981.13	469880.93	4	315.95	61.93
	141786.20	470463.95	141833.69	470269.28	5	201.39	29.60
	141833.69	470269.32	141860.86	470172.46	3	100.60	41.42
	141860.80	470172.75	141982.61	469877.00	4	320.16	61.93

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br	Vent.X
	206.66	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	118.92	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	132.50	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	169.25	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	100.33	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	43.32	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	128.84	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	77.56	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	59.18	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	177.02	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	77.56	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	59.18	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	181.22	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Vent.Y	Vent.H	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	571.00	6.80	3.40
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	1009.00	6.80	3.40
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79	3.44
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10416.00	6.79	3.44
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1470.00	6.80	3.40
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1933.00	6.66	3.53
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1275.00	6.66	3.53
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	27459.00	6.64	3.47
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	27335.00	6.64	3.47
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	24933.00	6.64	3.47
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85	3.57
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85	3.57
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85	3.57

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)
	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	0.75	96.39	97.66	98.90	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16	--	--	--
	0.75	96.39	97.66	98.90	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16	--	--	--
	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)
	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34	3.34	38.16	38.16	38.16
	5.90	5.90	5.90	5.90	5.90	5.90	5.90	67.43	67.43	67.43
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	57.18	57.18	57.18	57.18	57.18	57.18	57.18	669.83	669.83	669.83
	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	8.60	98.23	98.23	98.23
	14.34	14.34	14.34	14.34	14.34	14.34	14.34	124.09	124.09	124.09
	9.46	9.46	9.46	9.46	9.46	9.46	9.46	81.85	81.85	81.85
	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	215.43	1713.15	1713.15	1713.15
	214.46	214.46	214.46	214.46	214.46	214.46	214.46	1705.42	1705.42	1705.42
	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	195.61	1555.56	1555.56	1555.56
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H11)	LV(H12)	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)
	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	38.16	19.25
	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	67.43	34.01
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	669.83	669.83	669.83	669.83	669.83	669.83	669.83	669.83	669.83	352.11
	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	98.23	49.55
	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	124.09	66.64
	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	81.85	43.95
	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	1713.15	884.51
	1705.42	1705.42	1705.42	1705.42	1705.42	1705.42	1705.42	1705.42	1705.42	880.52
	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	1555.56	803.14
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)
	19.25	19.25	19.25	3.34	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03
	34.01	34.01	34.01	5.90	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	352.11	352.11	352.11	57.18	2.14	2.14	2.14	2.14	2.14	2.14
	49.55	49.55	49.55	8.60	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08
	66.64	66.64	66.64	14.34	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32	0.32
	43.95	43.95	43.95	9.46	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21	0.21
	884.51	884.51	884.51	215.43	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62	13.62
	880.52	880.52	880.52	214.46	13.56	13.56	13.56	13.56	13.56	13.56
	803.14	803.14	803.14	195.61	12.37	12.37	12.37	12.37	12.37	12.37
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)
	0.03	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
	0.05	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89	0.89
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.14	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74
	0.08	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29	1.29
	0.32	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63
	0.21	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73	1.73
	13.62	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17	93.17
	13.56	92.75	92.75	92.75	92.75	92.75	92.75	92.75	92.75	92.75
	12.37	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60	84.60
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H17)	MV(H18)	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)	ZV(H2)
	0.50	0.50	0.50	0.24	0.24	0.24	0.24	0.03	--	--
	0.89	0.89	0.89	0.43	0.43	0.43	0.43	0.05	--	--
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.74	18.74	18.74	3.08	3.08	3.08	3.08	2.14	2.14	2.14
	1.29	1.29	1.29	0.62	0.62	0.62	0.62	0.08	--	--
	2.63	2.63	2.63	0.38	0.38	0.38	0.38	0.32	0.02	0.02
	1.73	1.73	1.73	0.25	0.25	0.25	0.25	0.21	0.02	0.02
	93.17	93.17	93.17	16.77	16.77	16.77	16.77	13.62	2.13	2.13
	92.75	92.75	92.75	16.69	16.69	16.69	16.69	13.56	2.12	2.12
	84.60	84.60	84.60	15.23	15.23	15.23	15.23	12.37	1.93	1.93
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)	ZV(H12)
	--	--	--	--	--	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
	--	--	--	--	--	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.14	2.14	2.14	2.14	2.14	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74
	--	--	--	--	--	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43
	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02
	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33
	2.13	2.13	2.13	2.13	2.13	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96
	2.12	2.12	2.12	2.12	2.12	16.88	16.88	16.88	16.88	16.88
	1.93	1.93	1.93	1.93	1.93	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)	ZV(H21)	ZV(H22)
	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.24	0.24	0.24
	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.43	0.43	0.43
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	18.74	3.08	3.08	3.08
	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.43	0.62	0.62	0.62
	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02	2.02	0.38	0.38	0.38
	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33	1.33	0.25	0.25	0.25
	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	16.96	1.62	1.62	1.62
	16.88	16.88	16.88	16.88	16.88	16.88	16.88	1.61	1.61	1.61
	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	15.40	1.47	1.47	1.47
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)
	0.24	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.43	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.08	2.14	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.62	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.38	0.02	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.25	0.02	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.62	2.13	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.61	2.12	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.47	1.93	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)	Bus(H17)	Bus(H18)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H19)	Bus(H20)	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)	Stagnatie(H8)	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H18)	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm
	323754	0	09:01, 14 mei 2014	Bovenmaatw	Huizermaatweg - Moninickskamp	Polylijn
	323755	0	09:31, 13 mei 2014	t Merk	Bovenmaatweg - Gemeenlandslaan	Polylijn
	323756	0	09:01, 14 mei 2014	Bovenmaatw	Moninickskamp - Aristoteleslaan	Polylijn
	323757	0	09:01, 14 mei 2014	Aristotele	Bovenmaatweg - Delftland	Polylijn
	323758	0	09:01, 14 mei 2014	Aristotele	Delftland - Stroomzijde	Polylijn
	323759	0	09:01, 14 mei 2014	Stichtsewe	De Noord - Randweg Oost	Polylijn
	323760	0	09:00, 14 mei 2014	RandwegO	Blaricummerweg - Stichtseweg	Polylijn
	323761	0	09:00, 14 mei 2014	RandwegO	Stichtseweg - Oprit A27 richting Almere	Polylijn
	323762	0	08:58, 14 mei 2014	Oprit A27	Richting Eemnes	Polylijn
	323763	0	08:58, 14 mei 2014	Afrit A27	Vanuit Almere	Polylijn
	323764	0	08:59, 14 mei 2014	Huizermaat	Fauna - Bovenmaatweg	Polylijn
	323765	0	08:59, 14 mei 2014	Huizermaat	De Haar - Fauna	Polylijn
	323766	0	09:31, 13 mei 2014	Huizermaat	Zuiderzee -De Haar	Polylijn
	323767	0	09:00, 14 mei 2014	RandwegO	Stichtseweg - Blaricummerweg	Polylijn
	323768	0	08:59, 14 mei 2014	t Merk	BT Bovenmaatweg - Gemeenlandslaan	Polylijn
	323769	0	09:00, 14 mei 2014	RandwegO	BT Blaricummerweg - Stichtseweg	Polylijn
	323770	0	08:58, 14 mei 2014	Oprit A27	BT Richting Hilversum	Polylijn
	323771	0	08:58, 14 mei 2014	Afrit A27	BT komende uit Almere	Polylijn
	323772	0	08:59, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323773	0	09:00, 14 mei 2014	RandwegO	BT Stichtseweg - Blaricummerweg	Polylijn
	323774	0	08:58, 14 mei 2014	Oprit A27	BT komende uit Hilversum	Polylijn
	323775	0	08:58, 14 mei 2014	Oprit A27	BT richting Almere	Polylijn
	323776	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323777	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323778	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323779	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323780	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323781	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323782	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323783	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan oo	BT Busbaan HOV 't Gooi oostzijde A27	Polylijn
	323784	0	09:00, 14 mei 2014	Busbaan oo	BT Busbaan HOV 't Gooi oostzijde A27	Polylijn
	323842	0	09:01, 14 mei 2014	Stroomzijd	Aristoteleslaan - Floris v Dreef	Polylijn
	323843	0	09:01, 14 mei 2014	Deltazijde	Floris v Dreef - Stichtseweg	Polylijn
	323844	0	09:01, 14 mei 2014	Stichtsewe	Deltazijde - De Noord	Polylijn
	323895	0	08:59, 14 mei 2014	Huizermaat	Zuiderzee -De Haar	Polylijn
	323896	0	08:59, 14 mei 2014	Huizermaat	De Haar - Fauna	Polylijn
	323897	0	08:59, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323898	0	08:59, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323899	0	08:59, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323900	0	08:59, 14 mei 2014	Busbaan	BT Busbaan HOV 't Gooi	Polylijn
	323901	0	08:59, 14 mei 2014	Huizermaat	Fauna - Bovenmaatweg	Polylijn
	323902	0	09:01, 14 mei 2014	Bovenmaatw	Moninickskamp - Aristoteleslaan	Polylijn
	323903	0	09:01, 14 mei 2014	Aristotele	Bovenmaatweg - Delftland	Polylijn

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten	Lengte	Min.lengte
	146331.67	478446.01	146460.67	478440.78	9	143.70	5.22
	146331.67	478445.64	146200.46	478055.38	9	415.87	31.28
	146460.67	478440.78	146726.00	478464.07	11	276.37	2.80
	146748.29	478455.50	146748.53	478455.50	14	99.78	3.28
	146801.86	478401.35	147082.95	478141.94	6	386.22	17.88
	147249.77	477465.96	146772.06	477077.26	13	657.28	22.20
	146772.06	477075.98	146456.36	477199.57	5	339.41	24.30
	146773.34	477075.34	147335.26	476987.47	7	575.53	57.51
	146771.72	477074.45	146631.63	476498.60	9	603.98	51.80
	146874.35	476860.23	146778.24	477072.82	12	404.38	20.43
	146332.80	478447.88	146136.63	478715.93	11	398.01	24.68
	146105.11	478724.51	145594.27	478875.10	5	566.01	79.71
	145570.02	478898.46	145570.02	478898.46	2	N/A	N/A
	146781.67	477100.97	146465.97	477224.56	5	339.41	24.30
	146361.55	478498.85	146199.87	478055.37	9	476.95	31.67
	146772.06	477075.98	146456.36	477199.57	5	339.41	24.30
	146771.72	477074.45	146631.63	476498.60	9	603.98	51.80
	146874.35	476860.23	146778.24	477072.82	12	404.38	20.43
	145252.00	479109.00	145569.77	478899.01	4	436.97	28.68
	146781.67	477100.97	146465.97	477224.56	5	339.41	24.30
	147317.60	476985.81	147017.17	476998.80	12	562.79	29.28
	147335.47	476987.44	147523.85	477581.81	8	643.61	83.47
	146364.91	478495.95	146458.02	478442.12	4	107.76	21.71
	146458.02	478442.12	146724.99	478435.21	12	272.37	12.41
	146724.99	478435.21	146795.55	478382.47	3	88.58	25.38
	146795.55	478382.47	147024.69	478013.07	13	474.17	18.99
	147024.69	478013.07	147446.39	477870.51	9	478.67	9.96
	147446.39	477870.51	147548.68	477770.53	7	146.00	12.59
	147548.68	477770.53	147254.53	477411.38	18	470.70	9.41
	147254.53	477411.38	146784.30	477071.35	18	663.32	13.57
	146772.98	477074.89	147334.64	476986.55	6	574.89	72.33
	147464.93	477877.48	147086.08	478141.18	3	462.79	174.77
	147465.77	477877.17	147566.03	477793.35	3	130.83	48.19
	147566.11	477791.26	147249.13	477467.88	6	453.00	37.23
	145570.02	478898.46	145252.00	479109.00	5	438.10	2.00
	145569.80	478898.46	145570.69	478898.90	16	106.92	3.78
	145594.04	478875.32	146104.79	478724.62	7	565.31	15.30
	145594.47	478875.18	145594.47	478875.35	14	106.28	4.56
	146127.31	478736.77	146127.41	478736.56	24	103.54	2.45
	146136.73	478715.40	146364.91	478495.95	9	341.88	14.38
	146115.37	478706.08	146115.16	478706.19	24	103.50	2.24
	146726.00	478464.00	146726.58	478462.83	18	99.06	3.30
	146748.53	478455.57	146802.13	478401.19	4	77.70	13.46

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br	Vent.X
	34.98	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	67.36	Verdeling	Normaal	False	50	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	56.81	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	11.54	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	169.12	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	172.26	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	126.97	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	187.10	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	104.28	Verdeling	Snelweg	False	120	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	114.97	Verdeling	Snelweg	False	120	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	71.58	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	297.91	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	N/A	Verdeling	Normaal	False	50	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	126.97	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	92.31	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	126.97	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	104.28	Verdeling	Snelweg	False	120	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	114.97	Verdeling	Snelweg	False	120	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	345.02	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	126.97	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	172.49	Verdeling	Snelweg	False	120	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	103.94	Verdeling	Snelweg	False	120	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	44.08	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	58.69	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	63.20	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	110.73	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	166.52	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	58.98	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	58.20	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	95.90	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	198.81	Verdeling	Normaal	False	60	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	288.02	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	82.63	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	175.24	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	347.29	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	11.59	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	169.14	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	11.50	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	7.82	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	114.19	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	7.62	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	8.56	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--
	47.74	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Vent.Y	Vent.H	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	23159.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	24749.00	6.65	3.45
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	18517.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	4969.00	6.65	3.54
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	8016.00	6.65	3.54
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	27915.00	6.46	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	20489.00	6.47	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	2.00	1.00	27672.00	6.47	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	16575.00	6.35	3.32
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	11691.00	6.35	3.32
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	17691.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	16912.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	13287.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	20104.00	6.47	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	92.00	6.16	4.35
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	11.00	7.58	--
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	231.00	5.92	3.90
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	135.00	6.54	2.96
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	188.00	6.38	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	11.00	7.58	--
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	231.00	5.92	3.90
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	68.00	6.54	2.96
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	199.00	6.45	3.02
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	199.00	6.45	3.02
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	199.00	6.45	3.02
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	199.00	6.45	3.02
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	284.00	6.22	3.52
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	284.00	6.22	3.52
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	284.00	6.22	3.52
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	354.00	6.12	3.95
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	2.00	1.00	299.00	6.06	3.69
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28852.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	67095.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	30284.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	13287.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	8456.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	188.00	6.38	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	94.00	6.38	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	94.00	6.38	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	188.00	6.38	3.19
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	8846.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.50	9259.00	6.77	3.41
	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	9937.00	6.65	3.54

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.80	93.06	91.76	97.76	5.88	2.04	7.12	1.07	0.20	1.12	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.75	95.83	97.28	98.72	2.36	0.64	2.53	1.81	0.64	0.18	--	--	--
	0.75	95.83	97.28	98.72	2.36	0.64	2.53	1.81	0.64	0.18	--	--	--
	1.20	94.30	91.40	95.90	2.80	1.60	3.50	2.90	2.50	5.10	--	--	--
	1.20	91.20	87.00	93.80	4.30	2.40	5.20	4.50	3.80	7.80	--	--	--
	1.20	91.20	87.00	93.80	4.30	2.40	5.20	4.50	3.80	7.80	--	--	--
	1.32	98.21	98.35	98.41	1.05	0.83	0.78	0.75	0.76	0.87	--	--	--
	1.32	98.21	98.35	98.41	1.05	0.83	0.78	0.75	0.76	0.87	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	1.20	91.20	87.00	93.80	4.30	2.40	5.20	4.50	3.80	7.80	--	--	--
	1.09	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.68	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.14	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.68	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.20	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.32	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.41	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.41	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.41	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.57	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.64	94.59	94.49	97.73	4.63	1.82	4.83	0.77	0.45	0.69	--	--	--
	0.75	95.83	97.28	98.72	2.36	0.64	2.53	1.81	0.64	0.18	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)
	144.85	144.85	144.85	144.85	144.85	144.85	144.85	1483.04	1483.04	1483.04
	193.56	193.56	193.56	193.56	193.56	193.56	193.56	1531.59	1531.59	1531.59
	115.82	115.82	115.82	115.82	115.82	115.82	115.82	1185.78	1185.78	1185.78
	36.79	36.79	36.79	36.79	36.79	36.79	36.79	316.66	316.66	316.66
	59.35	59.35	59.35	59.35	59.35	59.35	59.35	510.84	510.84	510.84
	321.25	321.25	321.25	321.25	321.25	321.25	321.25	1700.52	1700.52	1700.52
	230.62	230.62	230.62	230.62	230.62	230.62	230.62	1208.98	1208.98	1208.98
	311.48	311.48	311.48	311.48	311.48	311.48	311.48	1632.83	1632.83	1632.83
	215.31	215.31	215.31	215.31	215.31	215.31	215.31	1033.67	1033.67	1033.67
	151.87	151.87	151.87	151.87	151.87	151.87	151.87	729.09	729.09	729.09
	110.65	110.65	110.65	110.65	110.65	110.65	110.65	1132.89	1132.89	1132.89
	105.78	105.78	105.78	105.78	105.78	105.78	105.78	1083.00	1083.00	1083.00
	83.11	83.11	83.11	83.11	83.11	83.11	83.11	850.87	850.87	850.87
	226.29	226.29	226.29	226.29	226.29	226.29	226.29	1186.26	1186.26	1186.26
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	180.46	180.46	180.46	180.46	180.46	180.46	180.46	1847.61	1847.61	1847.61
	419.66	419.66	419.66	419.66	419.66	419.66	419.66	4296.59	4296.59	4296.59
	189.42	189.42	189.42	189.42	189.42	189.42	189.42	1939.31	1939.31	1939.31
	83.11	83.11	83.11	83.11	83.11	83.11	83.11	850.87	850.87	850.87
	52.89	52.89	52.89	52.89	52.89	52.89	52.89	541.50	541.50	541.50
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	55.33	55.33	55.33	55.33	55.33	55.33	55.33	566.48	566.48	566.48
	57.91	57.91	57.91	57.91	57.91	57.91	57.91	592.92	592.92	592.92
	73.57	73.57	73.57	73.57	73.57	73.57	73.57	633.25	633.25	633.25

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H11)	LV(H12)	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)
	1483.04	1483.04	1483.04	1483.04	1483.04	1483.04	1483.04	1483.04	1483.04	746.21
	1531.59	1531.59	1531.59	1531.59	1531.59	1531.59	1531.59	1531.59	1531.59	783.48
	1185.78	1185.78	1185.78	1185.78	1185.78	1185.78	1185.78	1185.78	1185.78	596.64
	316.66	316.66	316.66	316.66	316.66	316.66	316.66	316.66	316.66	171.12
	510.84	510.84	510.84	510.84	510.84	510.84	510.84	510.84	510.84	276.05
	1700.52	1700.52	1700.52	1700.52	1700.52	1700.52	1700.52	1700.52	1700.52	813.91
	1208.98	1208.98	1208.98	1208.98	1208.98	1208.98	1208.98	1208.98	1208.98	568.63
	1632.83	1632.83	1632.83	1632.83	1632.83	1632.83	1632.83	1632.83	1632.83	767.98
	1033.67	1033.67	1033.67	1033.67	1033.67	1033.67	1033.67	1033.67	1033.67	541.21
	729.09	729.09	729.09	729.09	729.09	729.09	729.09	729.09	729.09	381.74
	1132.89	1132.89	1132.89	1132.89	1132.89	1132.89	1132.89	1132.89	1132.89	570.02
	1083.00	1083.00	1083.00	1083.00	1083.00	1083.00	1083.00	1083.00	1083.00	544.92
	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	428.12
	1186.26	1186.26	1186.26	1186.26	1186.26	1186.26	1186.26	1186.26	1186.26	557.95
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1847.61	1847.61	1847.61	1847.61	1847.61	1847.61	1847.61	1847.61	1847.61	929.64
	4296.59	4296.59	4296.59	4296.59	4296.59	4296.59	4296.59	4296.59	4296.59	2161.87
	1939.31	1939.31	1939.31	1939.31	1939.31	1939.31	1939.31	1939.31	1939.31	975.78
	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	850.87	428.12
	541.50	541.50	541.50	541.50	541.50	541.50	541.50	541.50	541.50	272.46
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	566.48	566.48	566.48	566.48	566.48	566.48	566.48	566.48	566.48	285.03
	592.92	592.92	592.92	592.92	592.92	592.92	592.92	592.92	592.92	298.34
	633.25	633.25	633.25	633.25	633.25	633.25	633.25	633.25	633.25	342.20

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)
	746.21	746.21	746.21	144.85	7.16	7.16	7.16	7.16	7.16	7.16
	783.48	783.48	783.48	193.56	14.10	14.10	14.10	14.10	14.10	14.10
	596.64	596.64	596.64	115.82	5.72	5.72	5.72	5.72	5.72	5.72
	171.12	171.12	171.12	36.79	0.94	0.94	0.94	0.94	0.94	0.94
	276.05	276.05	276.05	59.35	1.52	1.52	1.52	1.52	1.52	1.52
	813.91	813.91	813.91	321.25	11.72	11.72	11.72	11.72	11.72	11.72
	568.63	568.63	568.63	230.62	12.79	12.79	12.79	12.79	12.79	12.79
	767.98	767.98	767.98	311.48	17.27	17.27	17.27	17.27	17.27	17.27
	541.21	541.21	541.21	215.31	1.71	1.71	1.71	1.71	1.71	1.71
	381.74	381.74	381.74	151.87	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20	1.20
	570.02	570.02	570.02	110.65	5.47	5.47	5.47	5.47	5.47	5.47
	544.92	544.92	544.92	105.78	5.23	5.23	5.23	5.23	5.23	5.23
	428.12	428.12	428.12	83.11	4.11	4.11	4.11	4.11	4.11	4.11
	557.95	557.95	557.95	226.29	12.54	12.54	12.54	12.54	12.54	12.54
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	929.64	929.64	929.64	180.46	8.92	8.92	8.92	8.92	8.92	8.92
	2161.87	2161.87	2161.87	419.66	20.74	20.74	20.74	20.74	20.74	20.74
	975.78	975.78	975.78	189.42	9.36	9.36	9.36	9.36	9.36	9.36
	428.12	428.12	428.12	83.11	4.11	4.11	4.11	4.11	4.11	4.11
	272.46	272.46	272.46	52.89	2.61	2.61	2.61	2.61	2.61	2.61
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	285.03	285.03	285.03	55.33	2.73	2.73	2.73	2.73	2.73	2.73
	298.34	298.34	298.34	57.91	2.86	2.86	2.86	2.86	2.86	2.86
	342.20	342.20	342.20	73.57	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89	1.89

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)
	7.16	72.59	72.59	72.59	72.59	72.59	72.59	72.59	72.59	72.59
	14.10	96.77	96.77	96.77	96.77	96.77	96.77	96.77	96.77	96.77
	5.72	58.04	58.04	58.04	58.04	58.04	58.04	58.04	58.04	58.04
	0.94	7.80	7.80	7.80	7.80	7.80	7.80	7.80	7.80	7.80
	1.52	12.58	12.58	12.58	12.58	12.58	12.58	12.58	12.58	12.58
	11.72	50.49	50.49	50.49	50.49	50.49	50.49	50.49	50.49	50.49
	12.79	57.00	57.00	57.00	57.00	57.00	57.00	57.00	57.00	57.00
	17.27	76.99	76.99	76.99	76.99	76.99	76.99	76.99	76.99	76.99
	1.71	11.05	11.05	11.05	11.05	11.05	11.05	11.05	11.05	11.05
	1.20	7.79	7.79	7.79	7.79	7.79	7.79	7.79	7.79	7.79
	5.47	55.45	55.45	55.45	55.45	55.45	55.45	55.45	55.45	55.45
	5.23	53.01	53.01	53.01	53.01	53.01	53.01	53.01	53.01	53.01
	4.11	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65
	12.54	55.93	55.93	55.93	55.93	55.93	55.93	55.93	55.93	55.93
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	8.92	90.44	90.44	90.44	90.44	90.44	90.44	90.44	90.44	90.44
	20.74	210.31	210.31	210.31	210.31	210.31	210.31	210.31	210.31	210.31
	9.36	94.93	94.93	94.93	94.93	94.93	94.93	94.93	94.93	94.93
	4.11	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65	41.65
	2.61	26.51	26.51	26.51	26.51	26.51	26.51	26.51	26.51	26.51
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.73	27.73	27.73	27.73	27.73	27.73	27.73	27.73	27.73	27.73
	2.86	29.02	29.02	29.02	29.02	29.02	29.02	29.02	29.02	29.02
	1.89	15.60	15.60	15.60	15.60	15.60	15.60	15.60	15.60	15.60

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H17)	MV(H18)	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)	ZV(H2)
	72.59	72.59	72.59	14.37	14.37	14.37	14.37	7.16	1.02	1.02
	96.77	96.77	96.77	17.42	17.42	17.42	17.42	14.10	2.22	2.22
	58.04	58.04	58.04	11.49	11.49	11.49	11.49	5.72	0.82	0.82
	7.80	7.80	7.80	1.13	1.13	1.13	1.13	0.94	0.07	0.07
	12.58	12.58	12.58	1.82	1.82	1.82	1.82	1.52	0.11	0.11
	50.49	50.49	50.49	14.25	14.25	14.25	14.25	11.72	17.08	17.08
	57.00	57.00	57.00	15.69	15.69	15.69	15.69	12.79	19.18	19.18
	76.99	76.99	76.99	21.19	21.19	21.19	21.19	17.27	25.90	25.90
	11.05	11.05	11.05	4.57	4.57	4.57	4.57	1.71	1.90	1.90
	7.79	7.79	7.79	3.22	3.22	3.22	3.22	1.20	1.34	1.34
	55.45	55.45	55.45	10.98	10.98	10.98	10.98	5.47	0.78	0.78
	53.01	53.01	53.01	10.50	10.50	10.50	10.50	5.23	0.75	0.75
	41.65	41.65	41.65	8.25	8.25	8.25	8.25	4.11	0.59	0.59
	55.93	55.93	55.93	15.39	15.39	15.39	15.39	12.54	18.82	18.82
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	90.44	90.44	90.44	17.91	17.91	17.91	17.91	8.92	1.27	1.27
	210.31	210.31	210.31	41.64	41.64	41.64	41.64	20.74	2.96	2.96
	94.93	94.93	94.93	18.79	18.79	18.79	18.79	9.36	1.34	1.34
	41.65	41.65	41.65	8.25	8.25	8.25	8.25	4.11	0.59	0.59
	26.51	26.51	26.51	5.25	5.25	5.25	5.25	2.61	0.37	0.37
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	27.73	27.73	27.73	5.49	5.49	5.49	5.49	2.73	0.39	0.39
	29.02	29.02	29.02	5.75	5.75	5.75	5.75	2.86	0.41	0.41
	15.60	15.60	15.60	2.25	2.25	2.25	2.25	1.89	0.13	0.13

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)	ZV(H12)
	1.02	1.02	1.02	1.02	1.02	12.07	12.07	12.07	12.07	12.07
	2.22	2.22	2.22	2.22	2.22	17.61	17.61	17.61	17.61	17.61
	0.82	0.82	0.82	0.82	0.82	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65
	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	5.98	5.98	5.98	5.98	5.98
	0.11	0.11	0.11	0.11	0.11	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65
	17.08	17.08	17.08	17.08	17.08	52.30	52.30	52.30	52.30	52.30
	19.18	19.18	19.18	19.18	19.18	59.65	59.65	59.65	59.65	59.65
	25.90	25.90	25.90	25.90	25.90	80.57	80.57	80.57	80.57	80.57
	1.90	1.90	1.90	1.90	1.90	7.89	7.89	7.89	7.89	7.89
	1.34	1.34	1.34	1.34	1.34	5.57	5.57	5.57	5.57	5.57
	0.78	0.78	0.78	0.78	0.78	9.22	9.22	9.22	9.22	9.22
	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	8.82	8.82	8.82	8.82	8.82
	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93
	18.82	18.82	18.82	18.82	18.82	58.53	58.53	58.53	58.53	58.53
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.27	1.27	1.27	1.27	1.27	15.04	15.04	15.04	15.04	15.04
	2.96	2.96	2.96	2.96	2.96	34.98	34.98	34.98	34.98	34.98
	1.34	1.34	1.34	1.34	1.34	15.79	15.79	15.79	15.79	15.79
	0.59	0.59	0.59	0.59	0.59	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93
	0.37	0.37	0.37	0.37	0.37	4.41	4.41	4.41	4.41	4.41
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.39	0.39	0.39	0.39	0.39	4.61	4.61	4.61	4.61	4.61
	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	4.83	4.83	4.83	4.83	4.83
	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	11.96	11.96	11.96	11.96	11.96

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)	ZV(H21)	ZV(H22)
	12.07	12.07	12.07	12.07	12.07	12.07	12.07	3.55	3.55	3.55
	17.61	17.61	17.61	17.61	17.61	17.61	17.61	1.71	1.71	1.71
	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65	2.84	2.84	2.84
	5.98	5.98	5.98	5.98	5.98	5.98	5.98	1.13	1.13	1.13
	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65	9.65	1.82	1.82	1.82
	52.30	52.30	52.30	52.30	52.30	52.30	52.30	22.26	22.26	22.26
	59.65	59.65	59.65	59.65	59.65	59.65	59.65	24.84	24.84	24.84
	80.57	80.57	80.57	80.57	80.57	80.57	80.57	33.54	33.54	33.54
	7.89	7.89	7.89	7.89	7.89	7.89	7.89	4.18	4.18	4.18
	5.57	5.57	5.57	5.57	5.57	5.57	5.57	2.95	2.95	2.95
	9.22	9.22	9.22	9.22	9.22	9.22	9.22	2.71	2.71	2.71
	8.82	8.82	8.82	8.82	8.82	8.82	8.82	2.60	2.60	2.60
	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93	2.04	2.04	2.04
	58.53	58.53	58.53	58.53	58.53	58.53	58.53	24.37	24.37	24.37
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	15.04	15.04	15.04	15.04	15.04	15.04	15.04	4.43	4.43	4.43
	34.98	34.98	34.98	34.98	34.98	34.98	34.98	10.30	10.30	10.30
	15.79	15.79	15.79	15.79	15.79	15.79	15.79	4.65	4.65	4.65
	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93	6.93	2.04	2.04	2.04
	4.41	4.41	4.41	4.41	4.41	4.41	4.41	1.30	1.30	1.30
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	4.61	4.61	4.61	4.61	4.61	4.61	4.61	1.36	1.36	1.36
	4.83	4.83	4.83	4.83	4.83	4.83	4.83	1.42	1.42	1.42
	11.96	11.96	11.96	11.96	11.96	11.96	11.96	2.25	2.25	2.25

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)
	3.55	1.02	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.71	2.22	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.84	0.82	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.13	0.07	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.82	0.11	--	--	--	--	--	--	--	--
	22.26	17.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	24.84	19.18	--	--	--	--	--	--	--	--
	33.54	25.90	--	--	--	--	--	--	--	--
	4.18	1.90	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.95	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.71	0.78	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.60	0.75	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.04	0.59	--	--	--	--	--	--	--	--
	24.37	18.82	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	5.67
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.83
	--	--	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	13.68
	--	--	1.62	1.62	1.62	1.62	1.62	1.62	1.62	8.83
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.83
	--	--	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	3.88	13.68
	--	--	0.82	0.82	0.82	0.82	0.82	0.82	0.82	4.45
	--	--	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	12.84
	--	--	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	12.84
	--	--	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	12.84
	--	--	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	12.84
	--	--	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	17.66
	--	--	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	17.66
	--	--	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	17.66
	--	--	4.74	4.74	4.74	4.74	4.74	4.74	4.74	21.66
	--	--	4.69	4.69	4.69	4.69	4.69	4.69	4.69	18.12
	4.43	1.27	--	--	--	--	--	--	--	--
	10.30	2.96	--	--	--	--	--	--	--	--
	4.65	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.04	0.59	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.30	0.37	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	--	--	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	6.00
	--	--	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	6.00
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	1.36	0.39	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.42	0.41	--	--	--	--	--	--	--	--
	2.25	0.13	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)	Bus(H17)	Bus(H18)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	5.67	5.67	5.67	5.67	5.67	5.67	5.67	5.67	5.67	5.67
	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83
	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68
	8.83	8.83	8.83	8.83	8.83	8.83	8.83	8.83	8.83	8.83
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83
	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68	13.68
	4.45	4.45	4.45	4.45	4.45	4.45	4.45	4.45	4.45	4.45
	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84
	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84
	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84
	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84	12.84
	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66
	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66
	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66	17.66
	21.66	21.66	21.66	21.66	21.66	21.66	21.66	21.66	21.66	21.66
	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H19)	Bus(H20)	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	5.67	4.00	4.00	4.00	4.00	1.00	0	0	0
	0.83	--	--	--	--	0.13	0	0	0
	13.68	9.01	9.01	9.01	9.01	3.88	0	0	0
	8.83	4.00	4.00	4.00	4.00	1.62	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	0.83	--	--	--	--	0.13	0	0	0
	13.68	9.01	9.01	9.01	9.01	3.88	0	0	0
	4.45	2.01	2.01	2.01	2.01	0.82	0	0	0
	12.84	6.01	6.01	6.01	6.01	2.63	0	0	0
	12.84	6.01	6.01	6.01	6.01	2.63	0	0	0
	12.84	6.01	6.01	6.01	6.01	2.63	0	0	0
	12.84	6.01	6.01	6.01	6.01	2.63	0	0	0
	17.66	10.00	10.00	10.00	10.00	4.00	0	0	0
	17.66	10.00	10.00	10.00	10.00	4.00	0	0	0
	17.66	10.00	10.00	10.00	10.00	4.00	0	0	0
	21.66	13.98	13.98	13.98	13.98	4.74	0	0	0
	18.12	11.03	11.03	11.03	11.03	4.69	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	6.00	3.00	3.00	3.00	3.00	1.25	0	0	0
	6.00	3.00	3.00	3.00	3.00	1.25	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)	Stagnatie(H8)	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)
	0	0	0	0	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)
	0	0	0	0	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP2en3]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H18)	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm
	10684	0	11:21, 19 jan 2015	A. Fokkerw	Mussenstraat - Liebergerweg	Polylijn
	10685	0	11:21, 19 jan 2015	A. Fokkerw	Liebergerweg - Minckelerstraat	Polylijn
	230077	0	11:20, 15 jan 2015	1001	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230078	0	11:20, 15 jan 2015	1002	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230079	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230080	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230081	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230082	0	11:20, 15 jan 2015	1003	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	230083	0	11:20, 15 jan 2015	1004	Nieuwe weg over Anna's Hoeve	Polylijn
	328561	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	328562	0	09:02, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	328563	0	09:03, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	328602	0	09:03, 14 mei 2014	Mussenstrt	Oosterengweg - A. Fokkerweg	Polylijn
	328603	0	09:03, 14 mei 2014	OudeAmersf	Oosterengweg - Willem Bontekoestraat	Polylijn
	328604	0	09:03, 14 mei 2014	OudeAmersf	Oosterengweg - Compagnieweg	Polylijn
	328605	0	09:04, 14 mei 2014	OosterengT	Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	328606	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	328608	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	328610	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	328611	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	328612	0	09:04, 14 mei 2014	OosterengT	BT Mussenstraat - Oude Amersfoortseweg T	Polylijn
	328613	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	328614	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Oude Amersfoortseweg - van Riebeeckweg	Polylijn
	328615	0	09:04, 14 mei 2014	Oosterengw	BT Liebergerweg - Mussenstraat	Polylijn
	328616	0	09:31, 13 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	328654	0	09:02, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn
	328655	0	09:03, 14 mei 2014	Busbaan H	BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum	Polylijn

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten	Lengte	Min.lengte
	142211.71	470170.20	142251.97	470372.90	2	206.66	206.66
	142312.53	470622.87	142251.97	470372.90	7	262.26	3.87
	143632.54	470198.63	143738.00	470252.42	6	118.39	0.30
	143389.60	469846.15	143632.54	470198.63	29	469.54	4.07
	142328.28	470140.52	143024.21	469948.83	5	721.88	53.86
	143311.63	469869.64	143345.49	469858.26	4	35.72	0.58
	143024.26	469948.81	143311.89	469869.57	2	298.34	298.34
	143345.19	469858.23	143390.15	469845.85	2	46.64	46.64
	142312.70	470623.11	142328.28	470140.52	31	540.71	4.47
	141786.83	470464.09	141785.60	470440.92	2	23.20	23.20
	143543.56	470294.88	142352.80	470098.58	22	1504.02	21.46
	141843.03	470238.53	141066.49	470697.21	19	992.40	13.00
	141833.50	470271.29	142211.54	470169.79	6	391.43	29.38
	141860.78	470172.80	141791.65	470172.80	3	69.30	27.18
	141860.85	470172.81	141985.74	470138.17	2	129.60	129.60
	141808.57	470352.24	141880.25	470125.69	5	237.87	23.77
	141880.17	470125.21	141914.45	470043.62	3	88.50	1.21
	141914.45	470043.62	141981.13	469880.93	2	175.81	175.81
	141785.49	470440.70	141808.57	470352.24	4	91.64	7.86
	141787.01	470463.91	141785.78	470440.74	2	23.20	23.20
	141808.78	470352.27	141880.27	470125.19	4	238.29	40.79
	141880.35	470125.03	141914.63	470043.44	3	88.50	1.21
	141914.63	470043.44	141981.31	469880.76	2	175.81	175.81
	141785.67	470440.52	141808.75	470352.06	4	91.64	7.86
	140961.84	470854.51	140958.60	470858.45	7	209.43	12.21
	142352.80	470098.58	141843.03	470238.53	7	528.74	40.60
	141066.49	470697.21	140961.84	470854.51	5	190.80	32.71

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br
	206.66	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	118.92	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	115.58	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	163.99	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	411.78	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	32.17	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	298.34	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	46.64	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	164.18	Verdeling	Normaal	False	60	5.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	23.20	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	270.73	Verdeling	Normaal	False	80	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	161.93	Verdeling	Normaal	False	70	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	100.33	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	42.12	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	129.60	Verdeling	Normaal	False	22	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	95.08	Verdeling	Normaal (tunnel)	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	87.29	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	175.81	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	53.79	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	23.20	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	146.01	Verdeling	Normaal (tunnel)	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	87.29	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	175.81	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	53.79	Verdeling	Normaal	False	37	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	92.28	Verdeling	Normaal	False	50	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	135.45	Verdeling	Normaal	False	70	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00
	87.50	Verdeling	Normaal	False	70	7.00	0.00	0.00	--	--	0.00

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Vent.X	Vent.Y	Vent.H	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	1553.00	6.80
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.25	2278.00	6.80
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	10134.00	6.79
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	29823.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	428.00	6.35
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	188.00	6.38
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1036.00	6.80
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1036.00	6.66
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	1036.00	6.66
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	29823.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	29720.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	29720.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	29823.00	6.64
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	-2.00	1.00	28.00	6.85
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	188.00	6.38
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	428.00	6.35
	--	--	1.50	1.00	1.10	0.100	285.0	0.00	0.00	1.00	188.00	6.38

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)
	3.40	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	3.40	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.44	0.59	94.71	98.27	93.04	2.65	0.86	3.48	2.65	0.86	3.48	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.27	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.19	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.40	0.60	98.27	99.14	97.51	1.29	1.24	0.86	0.43	1.24	--	--	--	--
	3.53	0.75	96.39	97.66	98.90	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16	--	--	--
	3.53	0.75	96.39	97.66	98.90	2.04	0.55	2.18	1.57	0.55	0.16	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.47	0.80	93.96	92.83	98.07	5.11	1.76	6.20	0.93	0.17	0.97	--	--	--
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.57	0.45	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.19	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.27	1.34	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00
	3.19	1.33	--	--	--	--	--	--	--	--	--	100.00	100.00	100.00

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)
	9.09	9.09	9.09	9.09	9.09	9.09	9.09	103.78	103.78	103.78
	13.33	13.33	13.33	13.33	13.33	13.33	13.33	152.22	152.22	152.22
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	55.63	651.70	651.70	651.70
	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	1860.64	1860.64	1860.64
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	6.06	6.06	6.06	6.06	6.06	6.06	6.06	69.23	69.23	69.23
	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	66.51	66.51	66.51
	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	7.68	66.51	66.51	66.51
	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	1860.64	1860.64	1860.64
	233.17	233.17	233.17	233.17	233.17	233.17	233.17	1854.21	1854.21	1854.21
	233.17	233.17	233.17	233.17	233.17	233.17	233.17	1854.21	1854.21	1854.21
	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	233.98	1860.64	1860.64	1860.64
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H11)	LV(H12)	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)
	103.78	103.78	103.78	103.78	103.78	103.78	103.78	103.78	103.78	52.35
	152.22	152.22	152.22	152.22	152.22	152.22	152.22	152.22	152.22	76.79
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	651.70	342.58
	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	960.66
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	69.23	69.23	69.23	69.23	69.23	69.23	69.23	69.23	69.23	34.92
	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	35.72
	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	66.51	35.72
	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	960.66
	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	957.34
	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	1854.21	957.34
	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	1860.64	960.66
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)
	52.35	52.35	52.35	9.09	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08	0.08
	76.79	76.79	76.79	13.33	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12	0.12
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	342.58	342.58	342.58	55.63	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08
	960.66	960.66	960.66	233.98	14.79	14.79	14.79	14.79	14.79	14.79
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	34.92	34.92	34.92	6.06	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
	35.72	35.72	35.72	7.68	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
	35.72	35.72	35.72	7.68	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17	0.17
	960.66	960.66	960.66	233.98	14.79	14.79	14.79	14.79	14.79	14.79
	957.34	957.34	957.34	233.17	14.74	14.74	14.74	14.74	14.74	14.74
	957.34	957.34	957.34	233.17	14.74	14.74	14.74	14.74	14.74	14.74
	960.66	960.66	960.66	233.98	14.79	14.79	14.79	14.79	14.79	14.79
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)
	0.08	1.36	1.36	1.36	1.36	1.36	1.36	1.36	1.36	1.36
	0.12	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	14.79	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.05	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91	0.91
	0.17	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41
	0.17	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41	1.41
	14.79	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19
	14.74	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84
	14.74	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84	100.84
	14.79	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19	101.19
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H17)	MV(H18)	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)	ZV(H2)
	1.36	1.36	1.36	0.65	0.65	0.65	0.65	0.08	--	--
	2.00	2.00	2.00	0.96	0.96	0.96	0.96	0.12	--	--
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00	3.00	2.08	2.08	2.08
	101.19	101.19	101.19	18.21	18.21	18.21	18.21	14.79	2.31	2.31
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.91	0.91	0.91	0.44	0.44	0.44	0.44	0.05	--	--
	1.41	1.41	1.41	0.20	0.20	0.20	0.20	0.17	0.01	0.01
	1.41	1.41	1.41	0.20	0.20	0.20	0.20	0.17	0.01	0.01
	101.19	101.19	101.19	18.21	18.21	18.21	18.21	14.79	2.31	2.31
	100.84	100.84	100.84	18.15	18.15	18.15	18.15	14.74	2.31	2.31
	100.84	100.84	100.84	18.15	18.15	18.15	18.15	14.74	2.31	2.31
	101.19	101.19	101.19	18.21	18.21	18.21	18.21	14.79	2.31	2.31
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)	ZV(H12)
	--	--	--	--	--	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45
	--	--	--	--	--	0.67	0.67	0.67	0.67	0.67
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.08	2.08	2.08	2.08	2.08	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23
	2.31	2.31	2.31	2.31	2.31	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08
	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08
	2.31	2.31	2.31	2.31	2.31	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42
	2.31	2.31	2.31	2.31	2.31	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35
	2.31	2.31	2.31	2.31	2.31	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35
	2.31	2.31	2.31	2.31	2.31	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)	ZV(H21)	ZV(H22)
	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.45	0.65	0.65	0.65
	0.67	0.67	0.67	0.67	0.67	0.67	0.67	0.96	0.96	0.96
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	18.23	3.00	3.00	3.00
	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	1.76	1.76	1.76
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	0.44	0.44	0.44
	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	0.20	0.20	0.20
	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	0.20	0.20	0.20
	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	1.76	1.76	1.76
	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	1.75	1.75	1.75
	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	18.35	1.75	1.75	1.75
	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	18.42	1.76	1.76	1.76
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)
	0.65	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.96	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	3.00	2.08	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.76	2.31	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	27.18
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	0.44	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.20	0.01	--	--	--	--	--	--	--	--
	0.20	0.01	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.76	2.31	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.75	2.31	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.75	2.31	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.76	2.31	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	1.92
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99
	--	--	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	5.74	27.18
	--	--	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	11.99

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)	Bus(H17)	Bus(H18)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92	1.92
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99
	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18	27.18
	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99	11.99

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H19)	Bus(H20)	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	27.18	14.00	14.00	14.00	14.00	5.74	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	--	--	--	--	--	--	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	1.92	1.00	1.00	1.00	1.00	0.13	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0
	27.18	14.00	14.00	14.00	14.00	5.74	0	0	0
	11.99	6.00	6.00	6.00	6.00	2.50	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)	Stagnatie(H8)	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)
	0	0	0	0	0	0	0

Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H18)	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten	Lengte	Min.lengte
	757311	0	10:18, 6 mrt 2015	m001	vrachtwagen 30 km/uur	Polylijn	143570,41	469585,51	143373,41	469813,54	18	409,38	1,28

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br	Vent.X	Vent.Y	Vent.H	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg
	60,55	Verdeling	Normaal	False	13	5,00	0,00	0,00	--	--	0,00	--	--	1,50	1,00	1,10	0,100	285,0	0,00	0,00

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)
	1.00	300,00	8,33	--	--	--	--	--	--	--	--	100,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)	LV(H11)	LV(H12)	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)	MV(H17)	MV(H18)	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H2)	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)	ZV(H12)	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)
	--	--	--	--	--	--	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	24,99	--

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H21)	ZV(H22)	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H17)	Bus(H18)	Bus(H19)	Bus(H20)	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)
	--	--	--	--	--	--	--	--	0	0	0	0	0	0	0

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H8)	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)	Stagnatie(H18)	Stagnatie(H19)
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0

Model: Locatie 3 - bouwweg
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y
	757312	0	10:18, 6 mrt 2015	-1	1	1003	Dr. Albert Schweitzerweg 4, Laren	Punt	143605,90	469776,76
	757313	0	10:22, 6 mrt 2015	-37	1			Punt	143597,94	469736,87

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	Naam	Omschr.	Vorm	X-1	Y-1	X-n	Y-n	Vormpunten
	751299	0	08:54, 6 mrt 2015	001	Nieuwe ontsluiting Venetapark	Polylijn	141729,58	470486,32	141729,54	470486,33	2
	751301	0	08:54, 6 mrt 2015	001	Nieuwe ontsluiting Venetapark	Polylijn	141704,86	470491,20	141704,84	470491,21	2
	757459	0	10:34, 25 mei 2016	mussenstr	mussenstr	Polylijn	141708,18	470486,06	142211,91	470172,62	12

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Lengte	Min.lengte	Max.lengte	Type	Wegtype	MZ	V	Breedte	Vent.F	Hscherm	Can. H(L)	Can. H(R)	Can. br	Vent.X	Vent.Y	Vent.H
	0,04	0,04	0,04	Verdeling	Normaal	False	50	5,00	0,00	0,00	--	--	0,00	--	--	1,50
	0,02	0,02	0,02	Verdeling	Normaal	False	50	5,00	0,00	0,00	--	--	0,00	--	--	1,50
	691,21	11,26	400,08	Verdeling	Normaal	False	13	4,00	0,00	0,00	--	--	0,00	--	--	1,50

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Int.diam.	Ext.diam.	Flux	Gas temp	Warmte	Hweg	Fboom	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)
	1,00	1,10	0,100	285,0	0,00	0,00	1.00	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1,00	1,10	0,100	285,0	0,00	0,00	1.00	0,00	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1,00	1,10	0,100	285,0	0,00	0,00	1.00	1800,00	6,80	3,40	0,60	98,27	97,51	99,14	1,29	1,24	0,86	0,43	1,24

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	%ZV(N)	%Bus(D)	%Bus(A)	%Bus(N)	LV(H1)	LV(H2)	LV(H3)	LV(H4)	LV(H5)	LV(H6)	LV(H7)	LV(H8)	LV(H9)	LV(H10)	LV(H11)	LV(H12)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	10,71	10,71	10,71	10,71	10,71	10,71	10,71	120,28	120,28	120,28	120,28	120,28

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	LV(H13)	LV(H14)	LV(H15)	LV(H16)	LV(H17)	LV(H18)	LV(H19)	LV(H20)	LV(H21)	LV(H22)	LV(H23)	LV(H24)	MV(H1)	MV(H2)	MV(H3)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	120,28	120,28	120,28	120,28	120,28	120,28	120,28	59,68	59,68	59,68	59,68	10,71	0,09	0,09	0,09

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H4)	MV(H5)	MV(H6)	MV(H7)	MV(H8)	MV(H9)	MV(H10)	MV(H11)	MV(H12)	MV(H13)	MV(H14)	MV(H15)	MV(H16)	MV(H17)	MV(H18)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0,09	0,09	0,09	0,09	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58	1,58

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	MV(H19)	MV(H20)	MV(H21)	MV(H22)	MV(H23)	MV(H24)	ZV(H1)	ZV(H2)	ZV(H3)	ZV(H4)	ZV(H5)	ZV(H6)	ZV(H7)	ZV(H8)	ZV(H9)	ZV(H10)	ZV(H11)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	1,58	0,76	0,76	0,76	0,76	0,09	--	--	--	--	--	--	--	0,53	0,53	0,53	0,53

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	ZV(H12)	ZV(H13)	ZV(H14)	ZV(H15)	ZV(H16)	ZV(H17)	ZV(H18)	ZV(H19)	ZV(H20)	ZV(H21)	ZV(H22)	ZV(H23)	ZV(H24)	Bus(H1)	Bus(H2)	Bus(H3)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,53	0,76	0,76	0,76	0,76	--	--	--	--

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H4)	Bus(H5)	Bus(H6)	Bus(H7)	Bus(H8)	Bus(H9)	Bus(H10)	Bus(H11)	Bus(H12)	Bus(H13)	Bus(H14)	Bus(H15)	Bus(H16)	Bus(H17)	Bus(H18)	Bus(H19)	Bus(H20)
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Bus(H21)	Bus(H22)	Bus(H23)	Bus(H24)	Stagnatie(H1)	Stagnatie(H2)	Stagnatie(H3)	Stagnatie(H4)	Stagnatie(H5)	Stagnatie(H6)	Stagnatie(H7)	Stagnatie(H8)
	--	--	--	--	0	0	0	0	0	0	0	0
	--	--	--	--	0	0	0	0	0	0	0	0
	--	--	--	--	0	0	0	0	0	0	0	0

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H9)	Stagnatie(H10)	Stagnatie(H11)	Stagnatie(H12)	Stagnatie(H13)	Stagnatie(H14)	Stagnatie(H15)	Stagnatie(H16)	Stagnatie(H17)	Stagnatie(H18)
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Stagnatie(H19)	Stagnatie(H20)	Stagnatie(H21)	Stagnatie(H22)	Stagnatie(H23)	Stagnatie(H24)
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y
	319820	0	09:30, 13 mei 2014	-146	1	64	Mussenstraat 68	Punt	141838,22	470281,96
	319821	0	09:30, 13 mei 2014	-147	1	68	Mussenstraat 42	Punt	141911,67	470258,26
	319826	0	09:30, 13 mei 2014	-148	1	66	Mussenstraat 56	Punt	141876,64	470267,84
	319827	0	09:30, 13 mei 2014	-149	1	65	Mussenstraat 64	Punt	141851,71	470275,39
	319831	0	09:30, 13 mei 2014	-150	1	67	Mussenstraat 50	Punt	141891,79	470263,70
	755646	0	08:55, 6 mrt 2015	-47	1	0210	Liebergerweg 434-500	Punt	141724,74	470462,24
	755648	0	08:55, 6 mrt 2015	-151	1	0208	Liebergerweg 434-500	Punt	141716,74	470464,78
	755649	0	08:55, 6 mrt 2015	-50	1	0211	Liebergerweg 434-500	Punt	141717,81	470471,49
	755650	0	08:55, 6 mrt 2015	-51	1	0214	Liebergerweg 434-500	Punt	141721,37	470478,70
	755652	0	08:55, 6 mrt 2015	-53	1	0212	Liebergerweg 434-500	Punt	141732,07	470476,10
	755653	0	08:55, 6 mrt 2015	-135	1	37757	Liebergweweg 200-310	Punt	141731,09	470353,49
	755656	0	08:55, 6 mrt 2015	-138	1	37757	Liebergweweg 200-310	Punt	141725,10	470391,16
	755659	0	08:55, 6 mrt 2015	-141	1	37757	Liebergweweg 200-310	Punt	141727,70	470371,33
	755660	0	08:55, 6 mrt 2015	-142	1	37757	Liebergweweg 200-310	Punt	141722,50	470410,99
	755662	0	08:55, 6 mrt 2015	-144	1	37757	Liebergweweg 200-310	Punt	141723,32	470420,78
	755663	0	08:55, 6 mrt 2015	-145	1	37757	Liebergweweg 200-310	Punt	141729,33	470423,22
	757537	0	10:41, 25 mei 2016	-152	1	1	25-5-2016 1	Punt	141700,08	470405,16
	757538	0	10:41, 25 mei 2016	-153	1	2	25-5-2016 2	Punt	141699,95	470379,93
	757539	0	10:41, 25 mei 2016	-154	1	3	25-5-2016 3	Punt	141704,57	470355,10
	757540	0	10:41, 25 mei 2016	-155	1	4	25-5-2016 4	Punt	141716,84	470333,62
	757541	0	10:41, 25 mei 2016	-156	1	5	25-5-2016 5	Punt	141738,65	470320,92
	757542	0	10:41, 25 mei 2016	-157	1	6	25-5-2016 6	Punt	141762,19	470312,02
	757543	0	10:41, 25 mei 2016	-158	1	7	25-5-2016 7	Punt	141804,25	470297,97
	757544	0	10:41, 25 mei 2016	-159	1	8	25-5-2016 8	Punt	141811,64	470273,73
	757545	0	10:41, 25 mei 2016	-160	1	9	25-5-2016 9	Punt	141829,59	470258,73
	757546	0	10:41, 25 mei 2016	-161	1	10	25-5-2016 10	Punt	141854,10	470252,24
	757547	0	10:41, 25 mei 2016	-162	1	11	25-5-2016 11	Punt	141878,62	470245,93
	757548	0	10:41, 25 mei 2016	-163	1	12	25-5-2016 12	Punt	141903,25	470239,98
	757549	0	10:41, 25 mei 2016	-164	1	13	25-5-2016 13	Punt	141927,70	470233,31
	757550	0	10:41, 25 mei 2016	-165	1	14	25-5-2016 14	Punt	141952,22	470227,00
	757551	0	10:41, 25 mei 2016	-166	1	15	25-5-2016 15	Punt	141976,81	470220,85
	757552	0	10:41, 25 mei 2016	-167	1	16	25-5-2016 16	Punt	142001,30	470214,38
	757553	0	10:41, 25 mei 2016	-168	1	17	25-5-2016 17	Punt	142025,84	470208,16
	757554	0	10:41, 25 mei 2016	-169	1	18	25-5-2016 18	Punt	142050,50	470202,33
	757555	0	10:41, 25 mei 2016	-170	1	19	25-5-2016 19	Punt	142074,90	470195,46
	757556	0	10:41, 25 mei 2016	-171	1	20	25-5-2016 20	Punt	142099,49	470189,42

Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
versie van Gebied - LK extra maatregelen
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y
	757557	0	10:41, 25 mei 2016	-172	1	21	25-5-2016 21	Punt	142123,97	470182,87
	757558	0	10:41, 25 mei 2016	-173	1	22	25-5-2016 22	Punt	142148,48	470176,54
	757559	0	10:41, 25 mei 2016	-174	1	23	25-5-2016 23	Punt	142173,12	470170,63
	757560	0	10:41, 25 mei 2016	-175	1	24	25-5-2016 24	Punt	142197,56	470163,92
	757561	0	10:41, 25 mei 2016	-176	1	25	25-5-2016 25	Punt	142221,55	470165,60
	757562	0	10:41, 25 mei 2016	-177	1	26	25-5-2016 26	Punt	142211,93	470184,33
	757563	0	10:41, 25 mei 2016	-178	1	27	25-5-2016 27	Punt	142187,56	470191,27
	757564	0	10:41, 25 mei 2016	-179	1	28	25-5-2016 28	Punt	142064,88	470222,82
	757565	0	10:41, 25 mei 2016	-180	1	29	25-5-2016 29	Punt	142040,37	470229,12
	757566	0	10:41, 25 mei 2016	-181	1	30	25-5-2016 30	Punt	142015,75	470235,07
	757567	0	10:41, 25 mei 2016	-182	1	31	25-5-2016 31	Punt	141991,29	470241,74
	757568	0	10:41, 25 mei 2016	-183	1	32	25-5-2016 32	Punt	141942,21	470254,35
	757569	0	10:41, 25 mei 2016	-184	1	33	25-5-2016 33	Punt	141829,34	470297,86
	757570	0	10:41, 25 mei 2016	-185	1	34	25-5-2016 34	Punt	141822,09	470322,12
	757571	0	10:41, 25 mei 2016	-186	1	35	25-5-2016 35	Punt	141803,39	470334,03
	757572	0	10:41, 25 mei 2016	-187	1	36	25-5-2016 36	Punt	141753,91	470339,95
	757573	0	10:41, 25 mei 2016	-188	1	37	25-5-2016 37	Punt	141724,11	470376,41
	757574	0	10:41, 25 mei 2016	-189	1	38	25-5-2016 38	Punt	141720,45	470426,69
	757575	0	10:41, 25 mei 2016	-190	1	39	25-5-2016 39	Punt	141716,38	470451,59
	757576	0	10:41, 25 mei 2016	-191	1	40	25-5-2016 40	Punt	141709,89	470497,67
	757577	0	10:41, 25 mei 2016	-192	1	41	25-5-2016 41	Punt	141695,47	470480,40
	757578	0	10:41, 25 mei 2016	-193	1	42	25-5-2016 42	Punt	141693,17	470455,17
	757579	0	10:41, 25 mei 2016	-194	1	43	25-5-2016 43	Punt	141695,41	470430,08

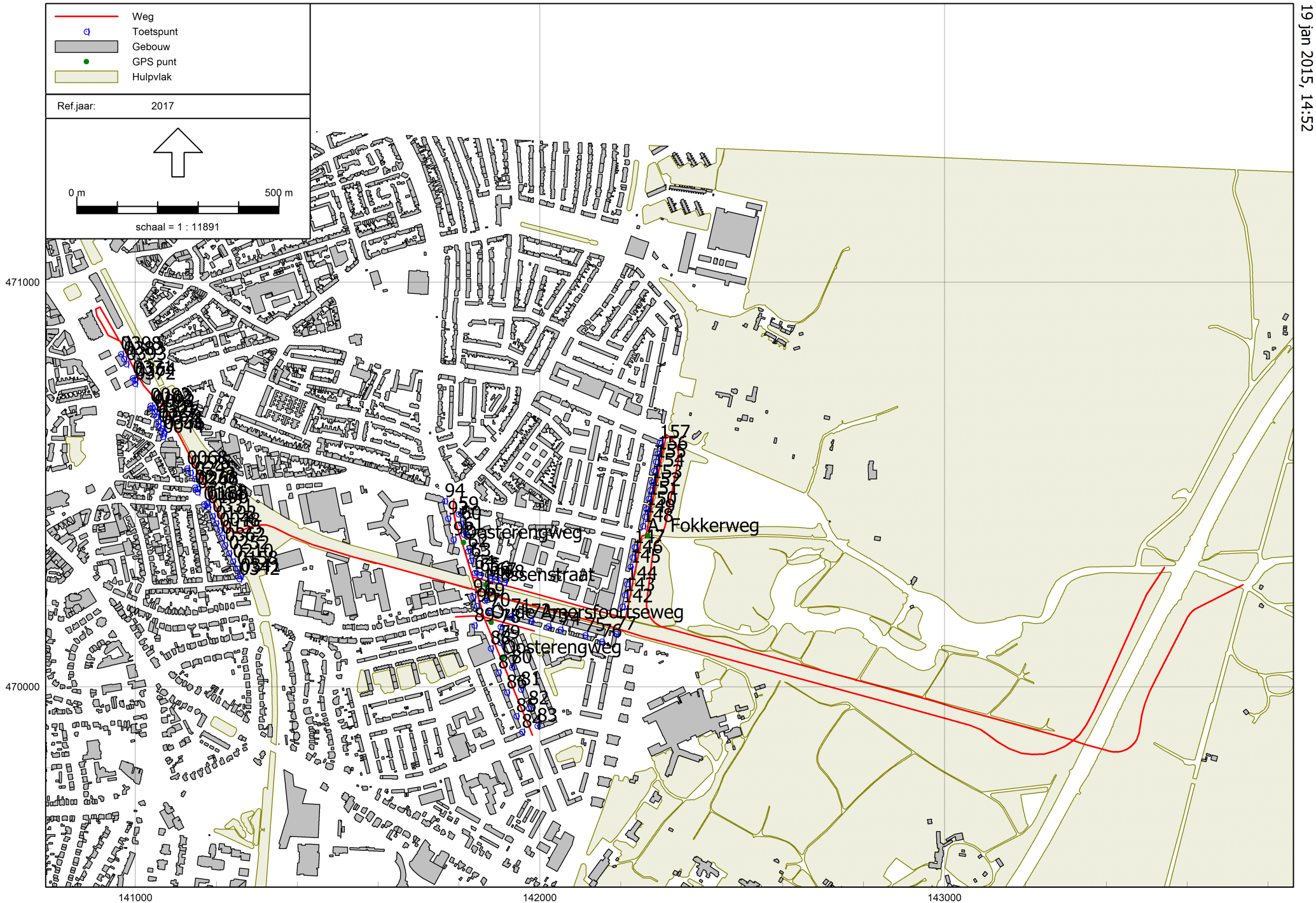
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
versie van Oppervlak No2 en PM10 - LK (speelstrook)
Groep: toetspunten speelstrook
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Luchtkwaliteit - STACKS

Groep	Item ID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm	X	Y
toetspunten speelstrook	757428	1	11:08, 18 mei 2016	-4746	1	31	4-5-2016 31	Punt	142317,25	470383,32
toetspunten speelstrook	757429	1	11:08, 18 mei 2016	-4747	1	32	4-5-2016 32	Punt	142323,85	470407,58
toetspunten speelstrook	757430	1	11:08, 18 mei 2016	-4748	1	33	4-5-2016 33	Punt	142329,26	470432,22
toetspunten speelstrook	757431	1	11:08, 18 mei 2016	-4749	1	34	4-5-2016 34	Punt	142333,63	470457,01
toetspunten speelstrook	757432	1	11:08, 18 mei 2016	-4750	1	35	4-5-2016 35	Punt	142339,05	470481,65
toetspunten speelstrook	757433	1	11:08, 18 mei 2016	-4751	1	36	4-5-2016 36	Punt	142343,42	470506,47
toetspunten speelstrook	757434	1	11:08, 18 mei 2016	-4752	1	37	4-5-2016 37	Punt	142348,85	470531,11
toetspunten speelstrook	757435	1	11:08, 18 mei 2016	-4753	1	38	4-5-2016 38	Punt	142353,19	470555,93
toetspunten speelstrook	757436	1	11:08, 18 mei 2016	-4754	1	39	4-5-2016 39	Punt	142353,78	470580,93
toetspunten speelstrook	757442	1	11:08, 18 mei 2016	-4760	1	51	4-5-2016 51	Punt	142287,17	470429,96
toetspunten speelstrook	757443	1	11:08, 18 mei 2016	-4761	1	52	4-5-2016 52	Punt	142291,21	470455,22
toetspunten speelstrook	757444	1	11:08, 18 mei 2016	-4762	1	53	4-5-2016 53	Punt	142297,41	470480,26
toetspunten speelstrook	757445	1	11:08, 18 mei 2016	-4763	1	54	4-5-2016 54	Punt	142301,02	470505,55
toetspunten speelstrook	757446	1	11:08, 18 mei 2016	-4764	1	55	4-5-2016 55	Punt	142307,49	470530,57
toetspunten speelstrook	757447	1	11:08, 18 mei 2016	-4765	1	56	4-5-2016 56	Punt	142311,28	470555,86
toetspunten speelstrook	757448	1	11:08, 18 mei 2016	-4766	1	57	4-5-2016 57	Punt	142318,93	470580,30
toetspunten speelstrook	757449	1	11:08, 18 mei 2016	-4767	1	58	4-5-2016 58	Punt	142330,58	470573,46
toetspunten speelstrook	757450	1	11:08, 18 mei 2016	-4768	1	59	4-5-2016 59	Punt	142326,73	470548,08
toetspunten speelstrook	757451	1	11:08, 18 mei 2016	-4769	1	60	4-5-2016 60	Punt	142321,77	470523,07
toetspunten speelstrook	757452	1	11:08, 18 mei 2016	-4770	1	61	4-5-2016 61	Punt	142316,77	470497,77
toetspunten speelstrook	757453	1	11:08, 18 mei 2016	-4771	1	62	4-5-2016 62	Punt	142311,80	470472,74
toetspunten speelstrook	757454	1	11:08, 18 mei 2016	-4772	1	63	4-5-2016 63	Punt	142306,80	470447,41
toetspunten speelstrook	757455	1	11:08, 18 mei 2016	-4773	1	64	4-5-2016 64	Punt	142301,81	470422,35
toetspunten speelstrook	757456	1	11:08, 18 mei 2016	-4774	1	65	4-5-2016 65	Punt	142294,88	470397,88
toetspunten speelstrook	757457	1	11:08, 18 mei 2016	-4775	1	66	4-5-2016 66	Punt	142283,56	470381,59
toetspunten speelstrook	757458	1	11:08, 18 mei 2016	-4776	1	67	4-5-2016 67	Punt	142280,98	470404,89

Bijlage

3

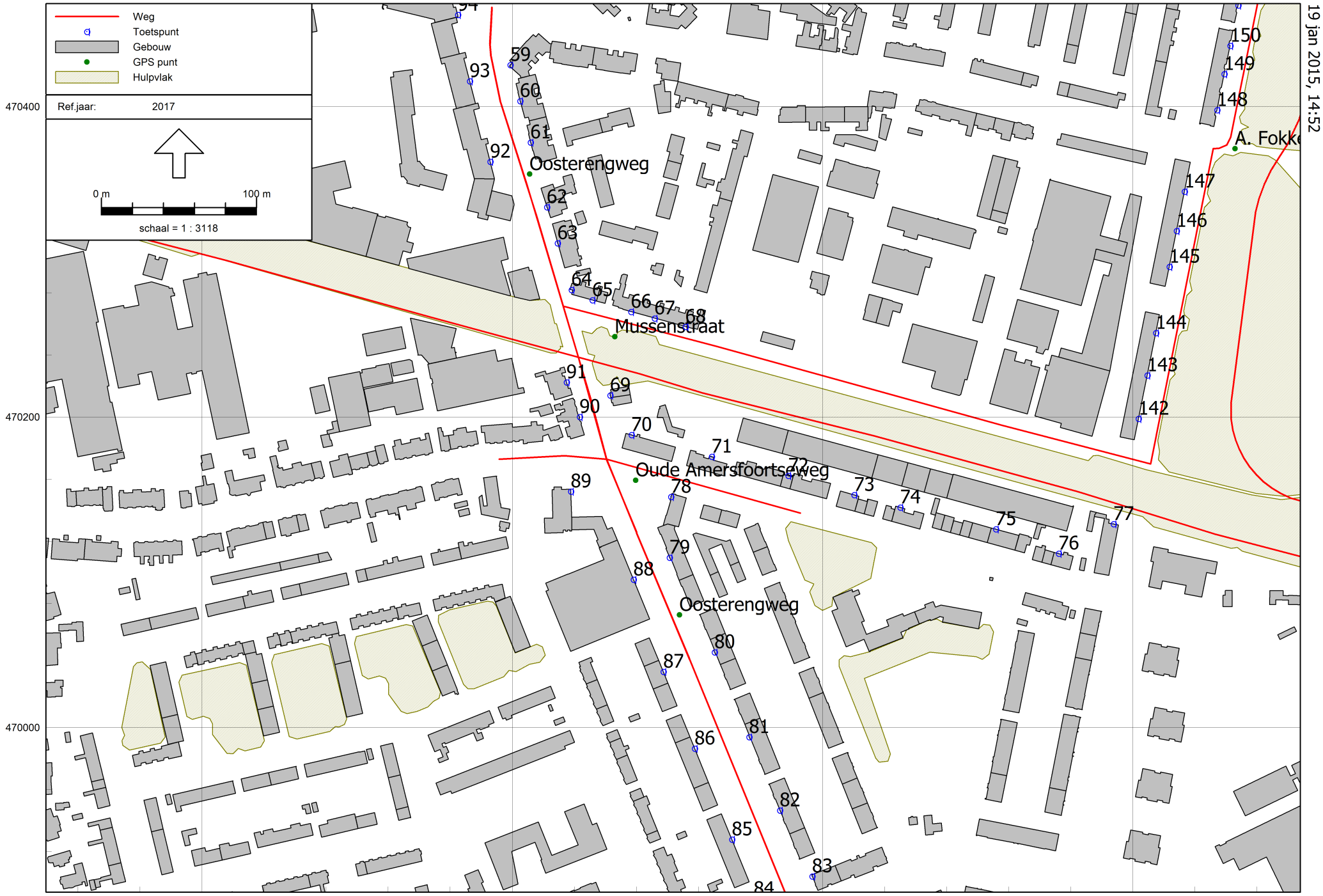
Afdrukmodel Geomilieu V2.61



afdrukmodel
19 jan 2015, 14:52

Tauw bv

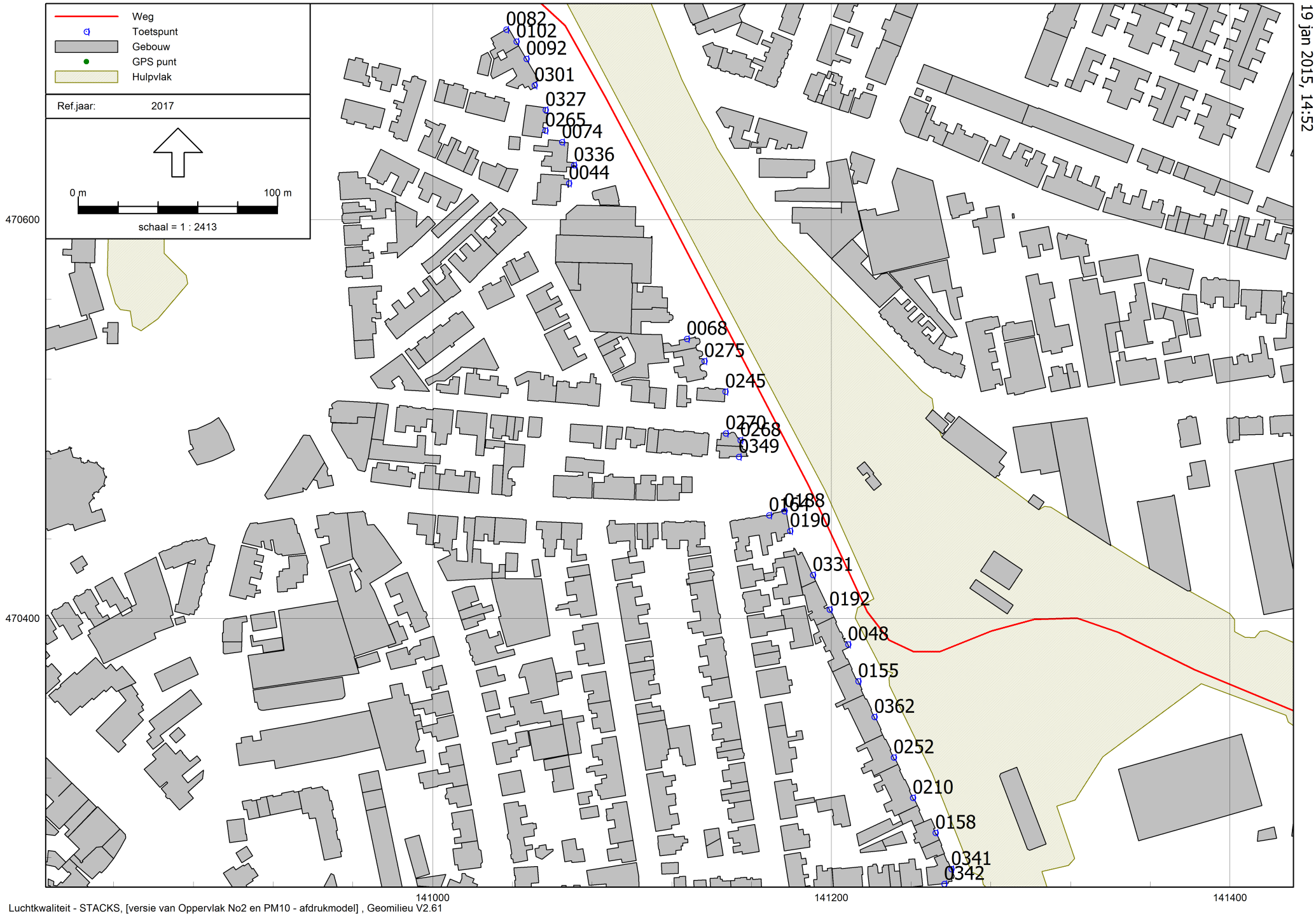
Luchtkwaliteit - STACKS, [versie van Oppervlak No2 en PM10 - afdrukmodel] , Geomilieu V2.61



afdrukmodel
19 jan 2015, 14:52

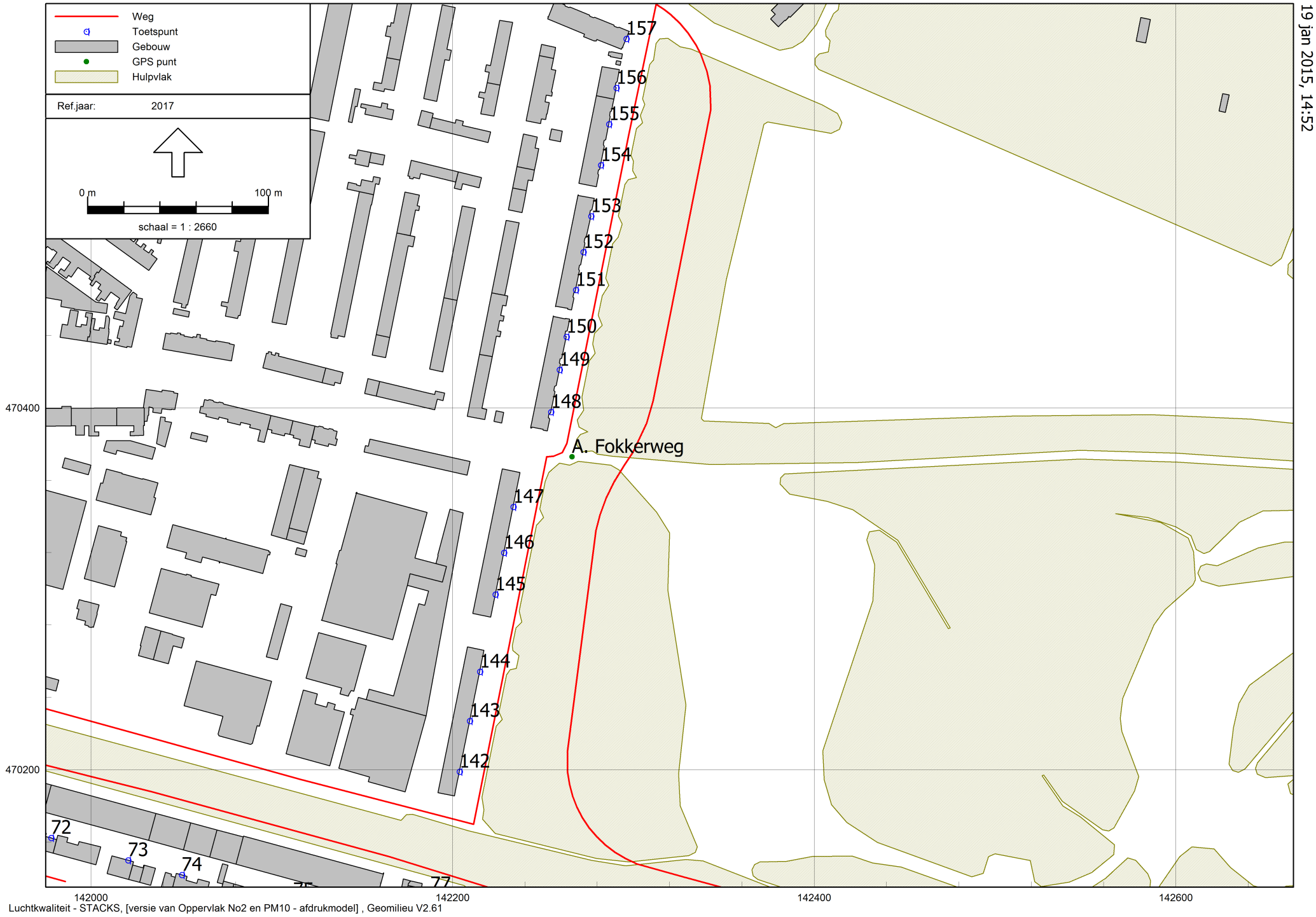
Tauw bv

Luchtkwaliteit - STACKS, [versie van Oppervlak No2 en PM10 - afdrukmodel] , Geomilieu V2.61



afdrukmodel
19 jan 2015, 14:52

Tauw bv



afdrukmodel
19 jan 2015, 14:52

Tauw bv

Luchtkwaliteit - STACKS, [versie van Oppervlak No2 en PM10 - afdrukmodel] , Geomilieu V2.61

Locatie 3 - bouwweg
7 aug 2015, 11:34

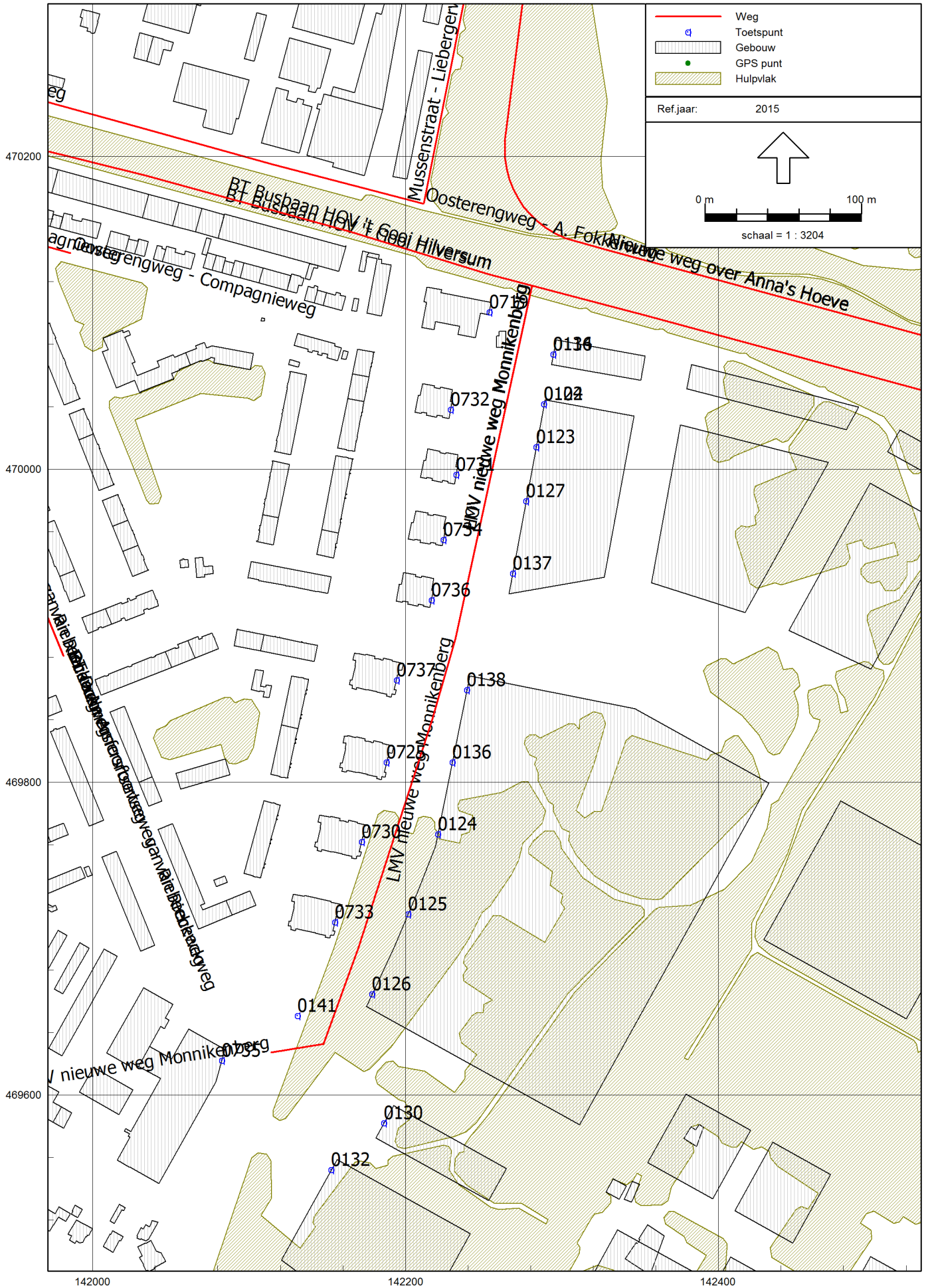
Tauw bv

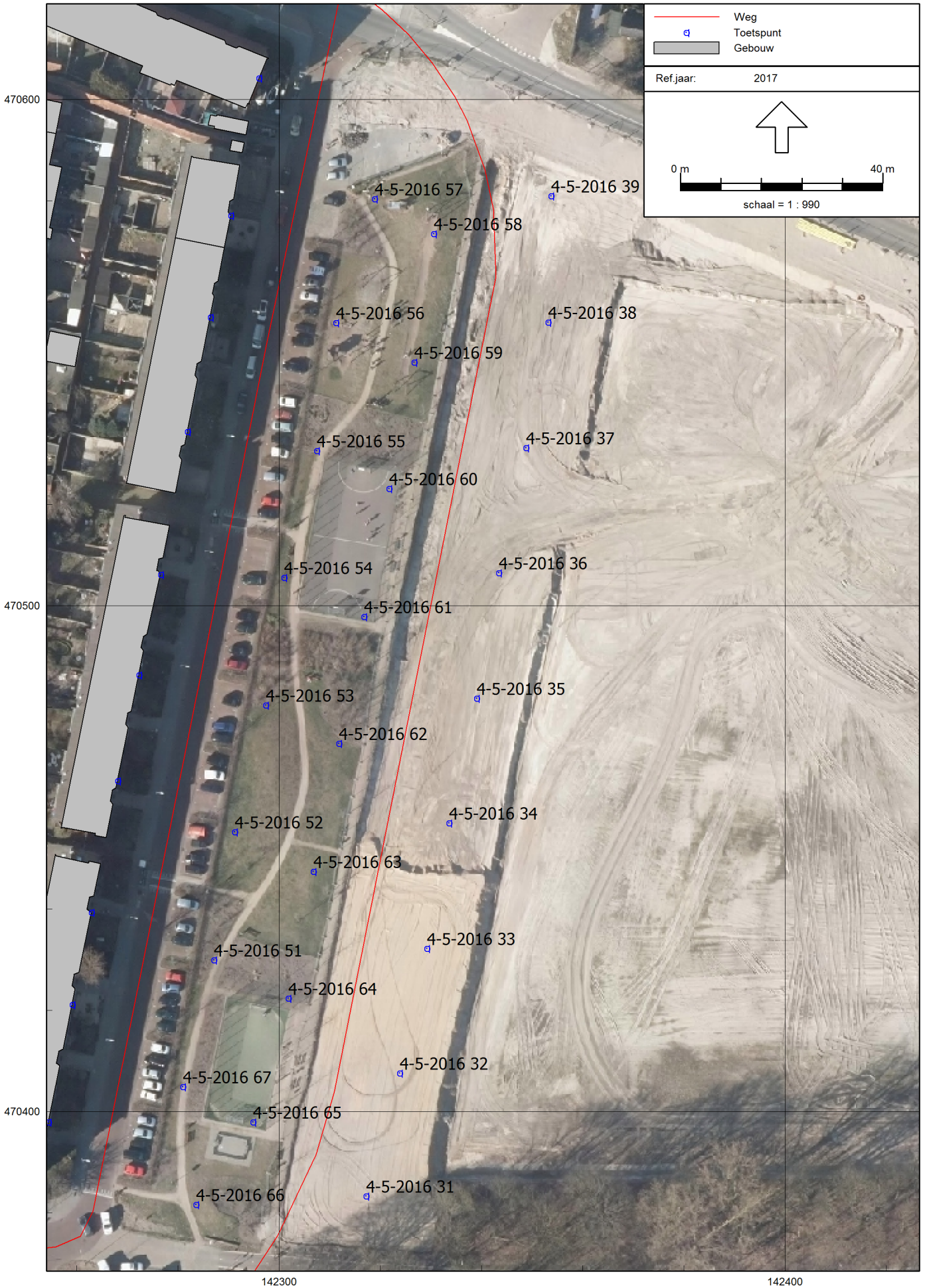
Luchtkwaliteit - STACKS, [versie van Gebied - Locatie 3 - bouwweg] , Geomilieu V2.61

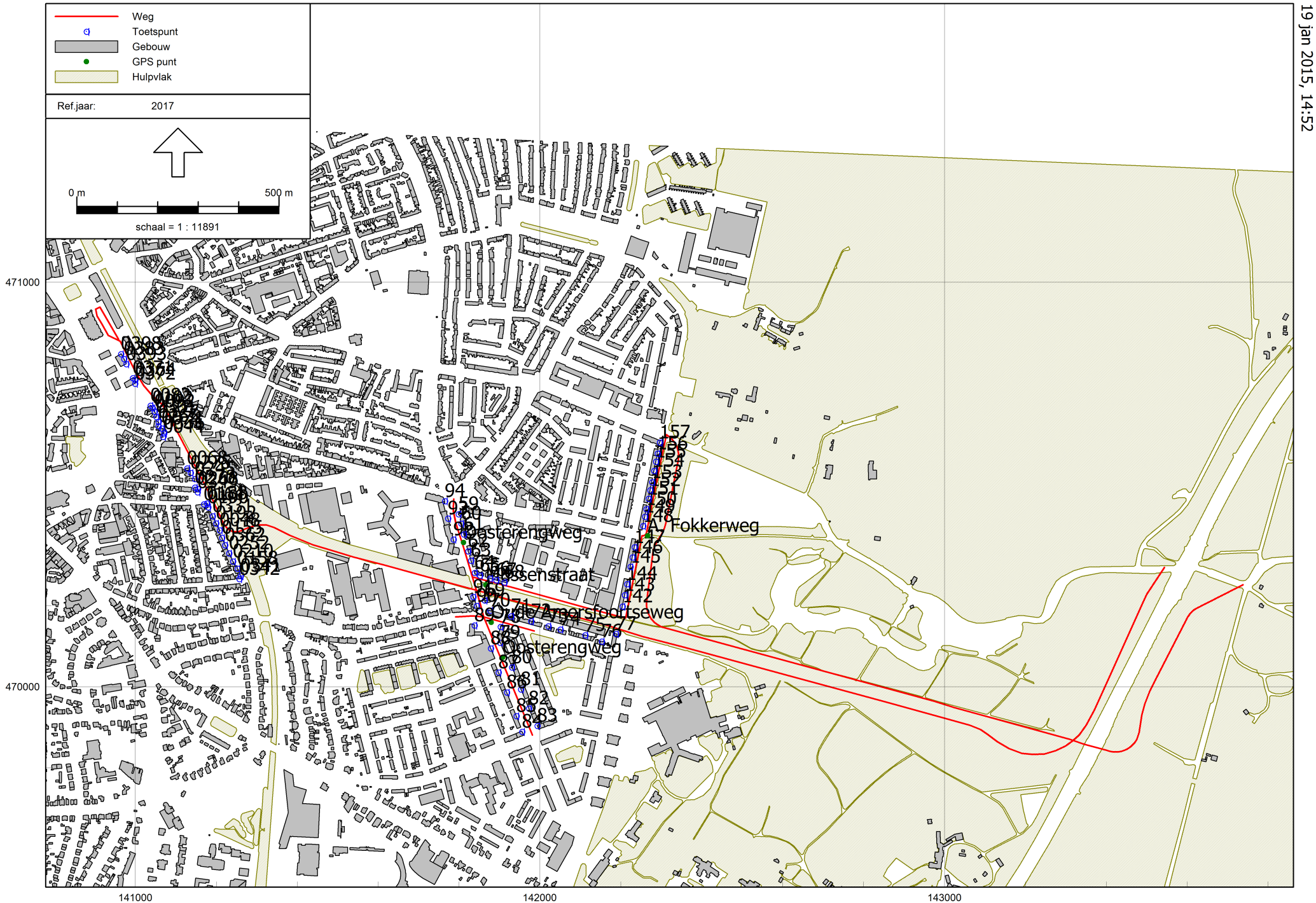
Locatie 1 - ontsluiting IFF
25 mei 2016, 12:00

Tauw bv

Luchtkwaliteit - STACKS, [versie van Gebied - Locatie 1 - ontsluiting IFF] , Geomilieu V2.61


Weg
Toetspunt
Gebouw
GPS punt
Hulpvlak
Ref.jaar: 2015
0 m
100 m
schaal = 1 : 3204
470200
470000
469800
469600
142000
142200
142400
Mussenstraat - Liebergerweg
Oosterengweg - A. Fokkerweg
BT Busbaan HOV 't Gooi Hilversum
Oosterengweg - Compagnieweg
Nieuwe weg over Anna's Hoeve
LMV nieuwe weg Monnikenberg
0715
0716
0732
0102
0123
0733
0127
0734
0137
0736
0737
0138
0728
0136
0730
0124
0733
0125
0126
0141
0135
0130
0132

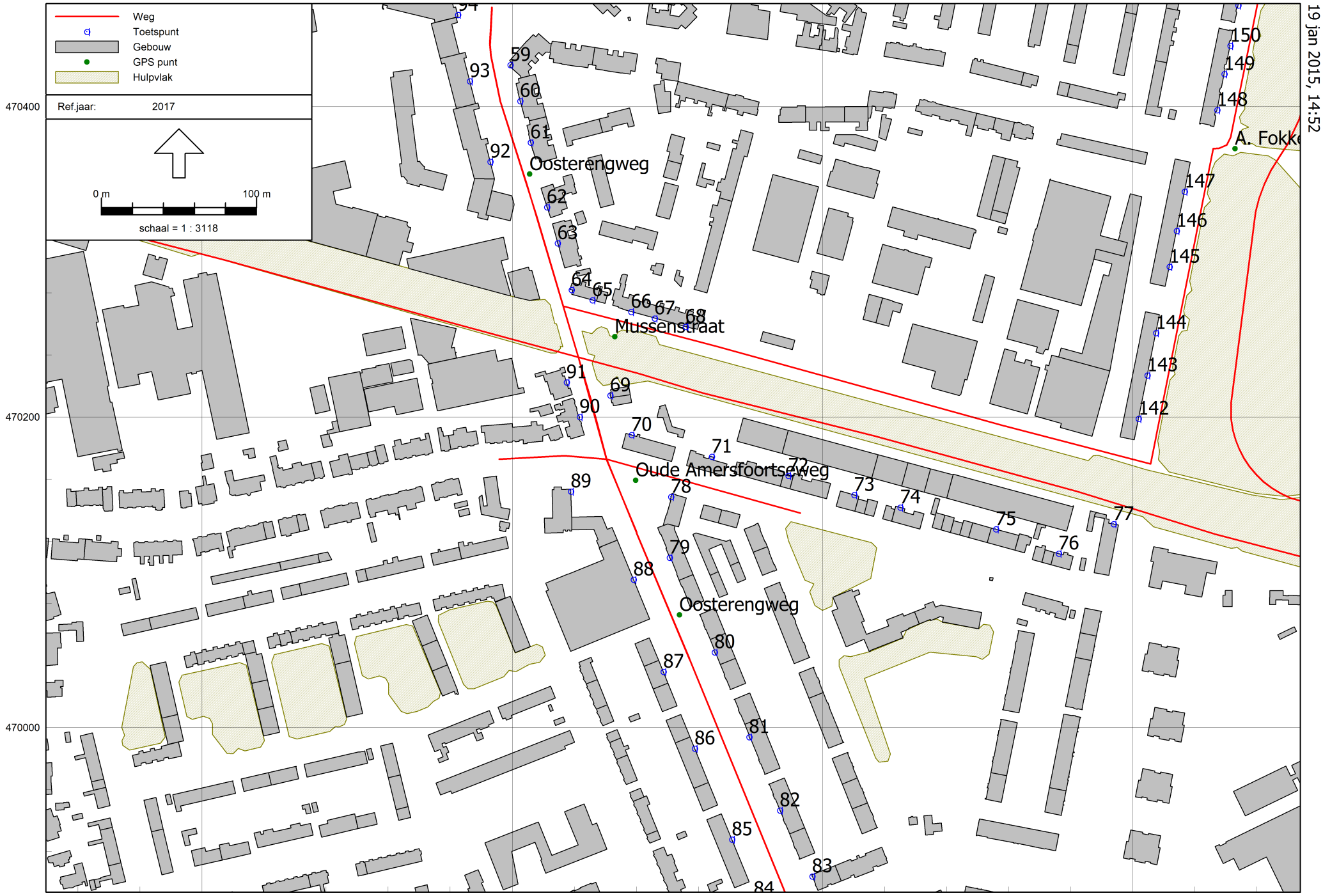

Weg
Toetspunt
Gebouw
Ref.jaar: 2017
0 m
40 m
schaal = 1 : 990
4-5-2016 57
4-5-2016 39
4-5-2016 58
4-5-2016 56
4-5-2016 38
4-5-2016 59
4-5-2016 55
4-5-2016 37
4-5-2016 60
4-5-2016 54
4-5-2016 36
4-5-2016 61
4-5-2016 53
4-5-2016 35
4-5-2016 62
4-5-2016 52
4-5-2016 34
4-5-2016 63
4-5-2016 33
4-5-2016 51
4-5-2016 64
4-5-2016 32
4-5-2016 67
4-5-2016 65
4-5-2016 66
4-5-2016 31
470600
470500
470400
142300
142400



afdrukmodel
19 jan 2015, 14:52

Tauw bv

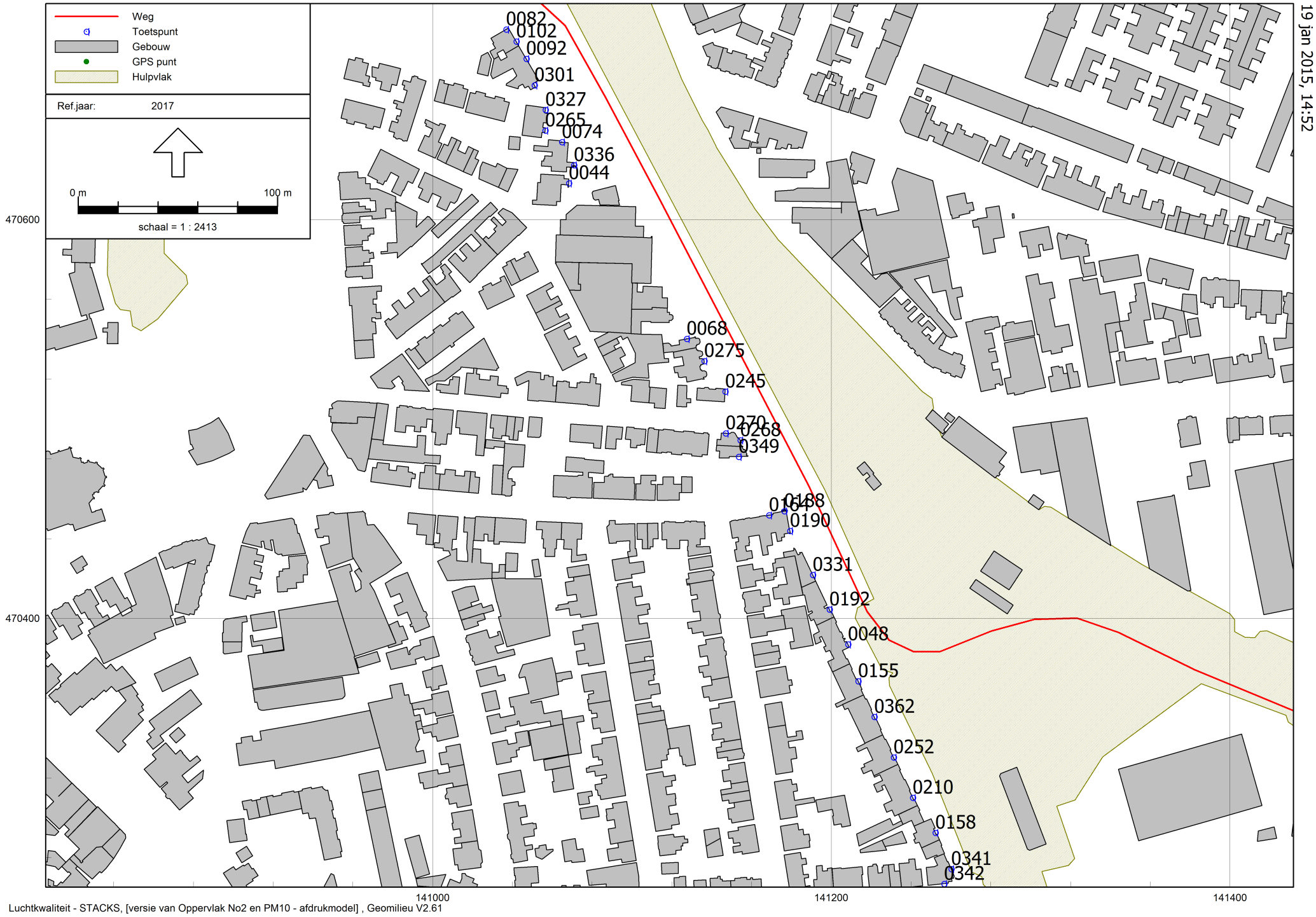
Luchtkwaliteit - STACKS, [versie van Oppervlak No2 en PM10 - afdrukmodel] , Geomilieu V2.61



afdrukmodel
19 jan 2015, 14:52

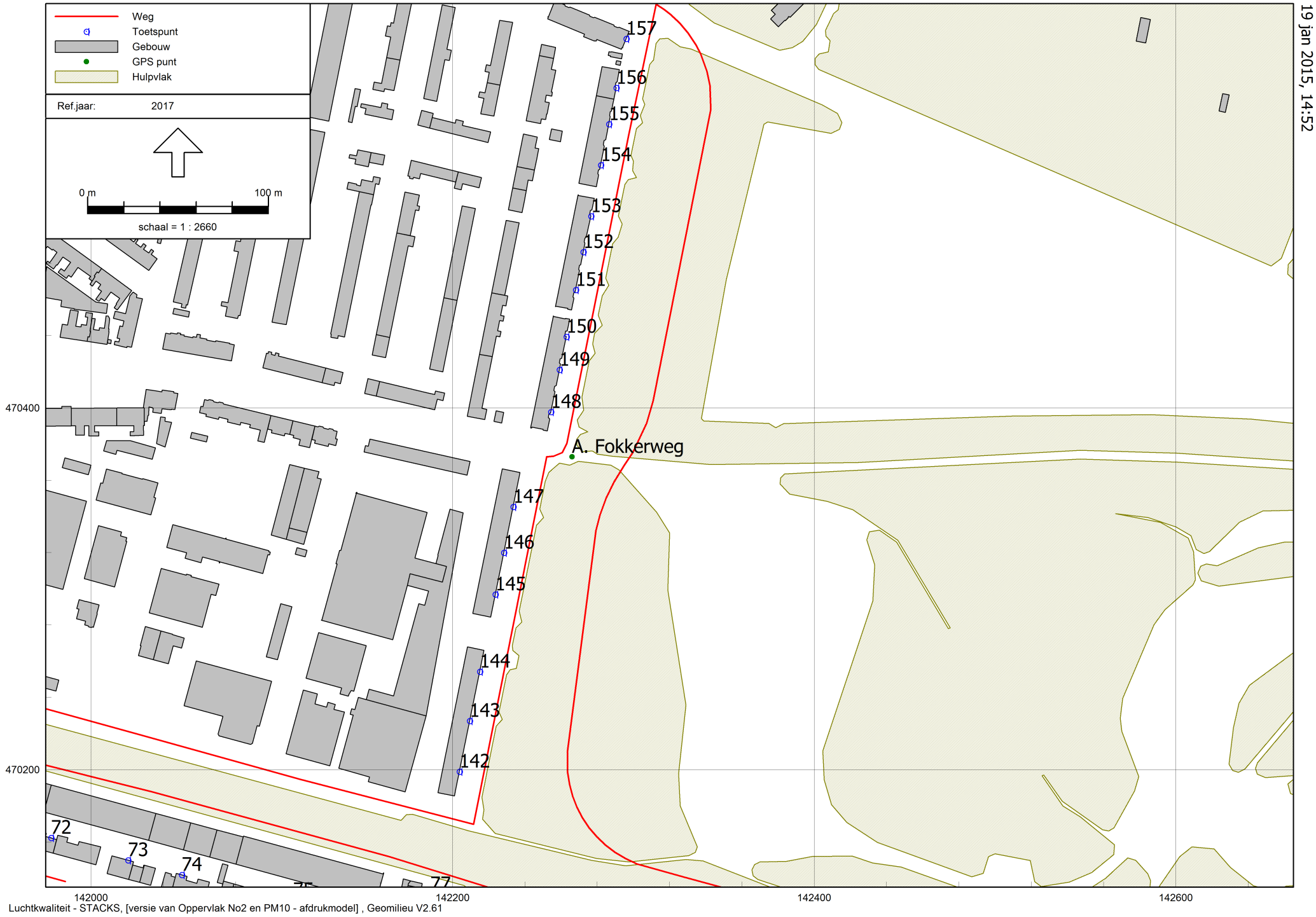
Tauw bv

Luchtkwaliteit - STACKS, [versie van Oppervlak No2 en PM10 - afdrukmodel] , Geomilieu V2.61



afdrukmodel
19 jan 2015, 14:52

Tauw bv



afdrukmodel
19 jan 2015, 14:52

Tauw bv

Luchtkwaliteit - STACKS, [versie van Oppervlak No2 en PM10 - afdrukmodel] , Geomilieu V2.61

Locatie 3 - bouwweg
7 aug 2015, 11:34

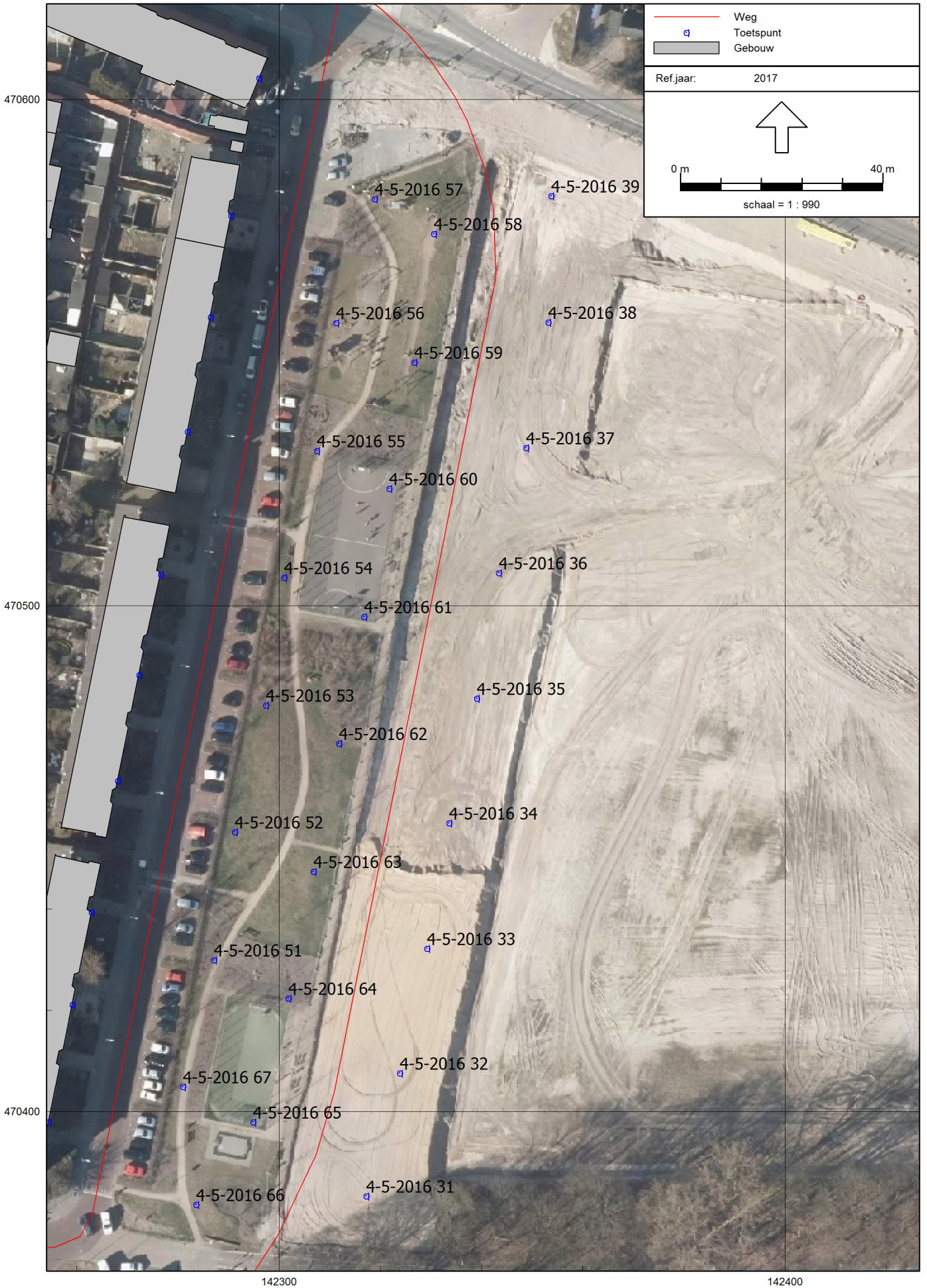
Tauw bv

Luchtkwaliteit - STACKS, [versie van Gebied - Locatie 3 - bouwweg] , Geomilieu V2.61

Locatie 1 - ontsluiting IFF
25 mei 2016, 12:00

Tauw bv

Luchtkwaliteit - STACKS, [versie van Gebied - Locatie 1 - ontsluiting IFF] , Geomilieu V2.61


Weg
Toetspunt
Gebouw
Ref.jaar: 2017
0 m
40 m
schaal = 1 : 990
4-5-2016 57
4-5-2016 39
4-5-2016 58
4-5-2016 56
4-5-2016 38
4-5-2016 59
4-5-2016 55
4-5-2016 37
4-5-2016 60
4-5-2016 54
4-5-2016 36
4-5-2016 61
4-5-2016 53
4-5-2016 35
4-5-2016 62
4-5-2016 52
4-5-2016 34
4-5-2016 63
4-5-2016 33
4-5-2016 51
4-5-2016 64
4-5-2016 32
4-5-2016 67
4-5-2016 65
4-5-2016 66
4-5-2016 31
470600
470500
470400
142300
142400

Bijlage

4 Resultaten

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964,18	470822,61	18,6	18,4
0393	Appartementen Wilhelminas	140976,94	470797,91	18,6	18,4
0383	Appartementen Wilhelminas	140971,41	470810,72	18,6	18,4
0372	Appartementen Prins Bernh	140998,91	470749,61	18,6	18,4
0371	Appartementen Prins Bernh	140993,03	470763,28	18,6	18,4
0364	Appartementen Prins Bernh	140999,05	470758,63	18,6	18,4
0362	Wandelpad 78	141221,51	470350,65	18,7	18,6
0349	Wandelpad 46 a-c	141153,48	470481,11	18,7	18,6
0342	Diamantstraat 69	141256,53	470266,93	18,7	18,6
0341	Diamantstraat 69	141260,19	470274,39	18,7	18,6
0336	Wandelpad 24	141070,90	470627,38	18,7	18,6
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190,71	470421,84	18,7	18,6
0327	Wandelpad 18a	141056,61	470655,02	18,7	18,6
0301	Wandelpad 18	141051,11	470667,37	18,7	18,6
0275	Wandelpad 38	141136,26	470529,14	18,7	18,6
0270	Wandelpad 46	141146,96	470492,90	18,7	18,6
0268	Wandelpad 46	141154,34	470489,34	18,7	18,6
0265	Wandelpad 18c	141056,53	470644,75	18,7	18,6
0252	Wandelpad 86	141231,21	470330,38	18,7	18,6
0245	Wandelpad 42a-d	141146,79	470513,81	18,7	18,6
0210	Wandelpad 94	141240,88	470310,15	18,7	18,6
0192	Wandelpad 58	141199,06	470404,49	18,7	18,6
0190	St. Vitusstraat 96	141179,25	470443,95	18,7	18,6
0188	St. Vitusstraat 96	141176,40	470453,83	18,7	18,6
0164	St. Vitusstraat 94	141168,77	470451,83	18,7	18,6
0158	Wandelpad 100	141252,22	470292,62	18,7	18,6
157		142296,06	470604,17	17,9	17,3
156		142290,51	470577,02	17,9	17,3
155		142286,43	470556,97	17,8	17,3
0155	Wandelpad 70	141213,52	470368,55	18,7	18,6
154		142281,94	470534,33	17,8	17,3
153		142276,58	470506,10	17,9	17,3
152		142272,31	470486,23	17,9	17,3
151		142268,09	470465,30	17,9	17,3
150		142262,92	470439,36	17,9	17,3
149		142259,12	470421,11	17,9	17,3
148		142254,43	470397,89	17,9	17,3
147		142233,51	470345,39	17,9	17,3
146		142228,37	470320,08	17,9	17,3
145		142223,68	470296,94	17,9	17,3
144		142215,03	470254,32	17,9	17,3
143		142209,50	470227,02	17,9	17,3
142		142203,82	470199,00	18,0	17,3
0102	Wandelpad 10	141041,97	470689,36	18,7	18,6
94	Liebergerweg 434-500	141764,90	470459,26	20,0	18,6
93	Oosterengweg 4_1-46	141772,64	470416,52	21,5	18,6
92	Oosterengweg 6_1-46	141785,85	470364,63	24,0	18,6
0092	Wandelpad 14	141047,05	470680,65	18,7	18,6
91	Oosterengweg 46a-50d	141835,05	470222,56	19,4	18,6
90	Oosterengweg 56	141843,43	470200,17	19,5	18,6
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837,86	470152,09	19,8	18,6
88	Oosterengweg 62-148	141878,26	470095,37	24,4	18,6
87	Oosterengweg 162-172	141897,45	470035,98	21,3	18,6
86	Oosterengweg 198-208	141917,69	469986,53	21,5	19,0
85	Oosterengweg 246-256	141941,63	469927,96	21,4	19,0
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955,85	469889,53	20,9	19,0
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993,42	469904,18	21,6	19,0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
0398	0,2	0
0393	0,2	0
0383	0,2	0
0372	0,1	0
0371	0,1	0
0364	0,2	0
0362	0,1	0
0349	0,1	0
0342	0,1	0
0341	0,1	0
0336	0,1	0
0331	0,1	0
0327	0,1	0
0301	0,1	0
0275	0,1	0
0270	0,1	0
0268	0,1	0
0265	0,1	0
0252	0,1	0
0245	0,1	0
0210	0,1	0
0192	0,1	0
0190	0,1	0
0188	0,1	0
0164	0,1	0
0158	0,1	0
157	0,6	0
156	0,5	0
155	0,5	0
0155	0,1	0
154	0,5	0
153	0,5	0
152	0,5	0
151	0,5	0
150	0,6	0
149	0,6	0
148	0,6	0
147	0,6	0
146	0,6	0
145	0,6	0
144	0,6	0
143	0,6	0
142	0,7	0
0102	0,1	0
94	1,4	0
93	3,0	0
92	5,5	0
0092	0,1	0
91	0,9	0
90	0,9	0
89	1,2	0
88	5,8	0
87	2,7	0
86	2,5	0
85	2,3	0
84	1,8	0
83	2,5	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
82	Oosterengweg 213-223	141972,52	469946,69	22,6	19,0
0082	Wandelpad 8	141036,88	470695,41	18,7	18,6
81	Oosterengweg 177-187	141952,80	469993,87	22,8	19,0
80	Oosterengweg 141-151	141930,47	470048,48	22,7	18,6
79	Oosterengweg 97-111	141901,41	470109,55	28,4	18,6
78	Oosterengweg 69-79	141902,32	470148,67	21,8	18,6
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187,70	470131,19	18,1	17,3
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152,37	470112,15	17,9	17,3
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111,86	470127,88	17,9	17,3
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050,23	470141,87	18,1	17,3
0074	Wandelpad 20	141064,88	470638,90	18,7	18,6
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020,52	470149,96	18,2	17,3
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977,95	470162,33	19,7	18,6
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928,58	470174,56	20,0	18,6
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876,81	470188,63	19,8	18,6
69	Oosterengweg 65	141863,16	470214,10	19,6	18,6
68	Mussenstraat 42	141911,67	470258,26	19,6	18,6
0068	Wandelpad 34	141127,43	470540,21	18,7	18,6
67	Mussenstraat 50	141891,79	470263,70	19,7	18,6
66	Mussenstraat 56	141876,64	470267,84	19,7	18,6
65	Mussenstraat 64	141851,71	470275,39	19,7	18,6
64	Mussenstraat 68	141838,22	470281,96	19,6	18,6
63	Oosterengweg 41	141829,24	470312,17	20,2	18,6
62	Oosterengweg 33	141822,39	470335,29	22,1	18,6
61	Oosterengweg 632-654	141811,77	470377,10	30,1	18,6
60	Oosterengweg 596-630	141805,07	470403,66	24,6	18,6
59	Oosterengweg 562-594	141798,68	470426,87	24,0	18,6
0048	Wandelpad 64 a-b	141208,35	470387,04	18,7	18,6
0044	Appartementen Roosendaals	141068,35	470618,25	18,7	18,6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
82	3,6	0
0082	0,1	0
81	3,8	0
80	4,1	0
79	9,8	0
78	3,2	0
77	0,7	0
76	0,5	0
75	0,6	0
74	0,7	0
0074	0,1	0
73	0,9	0
72	1,1	0
71	1,5	0
70	1,3	0
69	1,0	0
68	1,1	0
0068	0,1	0
67	1,1	0
66	1,1	0
65	1,1	0
64	1,0	0
63	1,6	0
62	3,6	0
61	11,5	0
60	6,1	0
59	5,4	0
0048	0,1	0
0044	0,1	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964,18	470822,61	20,4	20,4
0393	Appartementen Wilhelminas	140976,94	470797,91	20,4	20,4
0383	Appartementen Wilhelminas	140971,41	470810,72	20,4	20,4
0372	Appartementen Prins Bernh	140998,91	470749,61	20,4	20,4
0371	Appartementen Prins Bernh	140993,03	470763,28	20,4	20,4
0364	Appartementen Prins Bernh	140999,05	470758,63	20,4	20,4
0362	Wandelpad 78	141221,51	470350,65	20,2	20,2
0349	Wandelpad 46 a-c	141153,48	470481,11	20,2	20,2
0342	Diamantstraat 69	141256,53	470266,93	20,2	20,2
0341	Diamantstraat 69	141260,19	470274,39	20,2	20,2
0336	Wandelpad 24	141070,90	470627,38	20,2	20,2
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190,71	470421,84	20,2	20,2
0327	Wandelpad 18a	141056,61	470655,02	20,2	20,2
0301	Wandelpad 18	141051,11	470667,37	20,2	20,2
0275	Wandelpad 38	141136,26	470529,14	20,2	20,2
0270	Wandelpad 46	141146,96	470492,90	20,2	20,2
0268	Wandelpad 46	141154,34	470489,34	20,2	20,2
0265	Wandelpad 18c	141056,53	470644,75	20,2	20,2
0252	Wandelpad 86	141231,21	470330,38	20,2	20,2
0245	Wandelpad 42a-d	141146,79	470513,81	20,2	20,2
0210	Wandelpad 94	141240,88	470310,15	20,2	20,2
0192	Wandelpad 58	141199,06	470404,49	20,2	20,2
0190	St. Vitusstraat 96	141179,25	470443,95	20,2	20,2
0188	St. Vitusstraat 96	141176,40	470453,83	20,2	20,2
0164	St. Vitusstraat 94	141168,77	470451,83	20,2	20,2
0158	Wandelpad 100	141252,22	470292,62	20,2	20,2
157		142296,06	470604,17	19,6	19,5
156		142290,51	470577,02	19,6	19,5
155		142286,43	470556,97	19,6	19,5
0155	Wandelpad 70	141213,52	470368,55	20,2	20,2
154		142281,94	470534,33	19,6	19,5
153		142276,58	470506,10	19,6	19,5
152		142272,31	470486,23	19,6	19,5
151		142268,09	470465,30	19,6	19,5
150		142262,92	470439,36	19,6	19,5
149		142259,12	470421,11	19,6	19,5
148		142254,43	470397,89	19,6	19,5
147		142233,51	470345,39	19,6	19,6
146		142228,37	470320,08	19,6	19,6
145		142223,68	470296,94	19,6	19,5
144		142215,03	470254,32	19,6	19,5
143		142209,50	470227,02	19,6	19,5
142		142203,82	470199,00	19,6	19,5
0102	Wandelpad 10	141041,97	470689,36	20,2	20,2
94	Liebergerweg 434-500	141764,90	470459,26	20,6	20,2
93	Oosterengweg 4_1-46	141772,64	470416,52	20,9	20,2
92	Oosterengweg 6_1-46	141785,85	470364,63	21,6	20,2
0092	Wandelpad 14	141047,05	470680,65	20,2	20,2
91	Oosterengweg 46a-50d	141835,05	470222,56	20,4	20,2
90	Oosterengweg 56	141843,43	470200,17	20,4	20,2
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837,86	470152,09	20,5	20,2
88	Oosterengweg 62-148	141878,26	470095,37	21,5	20,2
87	Oosterengweg 162-172	141897,45	470035,98	20,8	20,2
86	Oosterengweg 198-208	141917,69	469986,53	20,1	19,6
85	Oosterengweg 246-256	141941,63	469927,96	20,1	19,6
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955,85	469889,53	20,0	19,6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
0398	0,0	7
0393	0,0	7
0383	0,0	7
0372	0,0	7
0371	0,0	7
0364	0,0	7
0362	0,0	6
0349	0,0	6
0342	0,0	6
0341	0,0	6
0336	0,0	6
0331	0,0	6
0327	0,0	6
0301	0,0	6
0275	0,0	6
0270	0,0	6
0268	0,0	6
0265	0,0	6
0252	0,0	6
0245	0,0	6
0210	0,0	6
0192	0,0	6
0190	0,0	6
0188	0,0	6
0164	0,0	6
0158	0,0	6
157	0,1	6
156	0,1	6
155	0,1	6
0155	0,0	6
154	0,1	6
153	0,1	6
152	0,1	6
151	0,1	6
150	0,1	6
149	0,1	6
148	0,1	6
147	0,1	6
146	0,1	6
145	0,1	6
144	0,1	6
143	0,1	6
142	0,1	6
0102	0,0	6
94	0,4	7
93	0,7	8
92	1,4	10
0092	0,0	6
91	0,2	6
90	0,2	7
89	0,3	7
88	1,3	8
87	0,5	7
86	0,5	6
85	0,4	6
84	0,3	6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993,42	469904,18	20,1	19,6
82	Oosterengweg 213-223	141972,52	469946,69	20,3	19,6
0082	Wandelpad 8	141036,88	470695,41	20,2	20,2
81	Oosterengweg 177-187	141952,80	469993,87	20,4	19,6
80	Oosterengweg 141-151	141930,47	470048,48	21,0	20,2
79	Oosterengweg 97-111	141901,41	470109,55	22,4	20,2
78	Oosterengweg 69-79	141902,32	470148,67	21,0	20,2
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187,70	470131,19	19,6	19,5
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152,37	470112,15	19,6	19,5
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111,86	470127,88	19,6	19,5
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050,23	470141,87	19,7	19,6
0074	Wandelpad 20	141064,88	470638,90	20,2	20,2
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020,52	470149,96	19,7	19,5
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977,95	470162,33	20,4	20,2
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928,58	470174,56	20,5	20,2
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876,81	470188,63	20,5	20,2
69	Oosterengweg 65	141863,16	470214,10	20,4	20,2
68	Mussenstraat 42	141911,67	470258,26	20,4	20,2
0068	Wandelpad 34	141127,43	470540,21	20,2	20,2
67	Mussenstraat 50	141891,79	470263,70	20,4	20,2
66	Mussenstraat 56	141876,64	470267,84	20,4	20,2
65	Mussenstraat 64	141851,71	470275,39	20,4	20,2
64	Mussenstraat 68	141838,22	470281,96	20,4	20,2
63	Oosterengweg 41	141829,24	470312,17	20,5	20,2
62	Oosterengweg 33	141822,39	470335,29	20,9	20,2
61	Oosterengweg 632-654	141811,77	470377,10	23,2	20,2
60	Oosterengweg 596-630	141805,07	470403,66	21,5	20,2
59	Oosterengweg 562-594	141798,68	470426,87	21,3	20,2
0048	Wandelpad 64 a-b	141208,35	470387,04	20,2	20,2
0044	Appartementen Roosendaals	141068,35	470618,25	20,2	20,2

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
83	0,4	6
82	0,7	6
0082	0,0	6
81	0,7	6
80	0,8	7
79	2,2	8
78	0,8	7
77	0,1	6
76	0,1	6
75	0,1	6
74	0,1	6
0074	0,0	6
73	0,1	6
72	0,2	6
71	0,3	6
70	0,3	7
69	0,2	7
68	0,2	6
0068	0,0	6
67	0,2	6
66	0,2	6
65	0,2	6
64	0,2	6
63	0,3	6
62	0,7	7
61	3,0	11
60	1,3	8
59	1,1	8
0048	0,0	6
0044	0,0	6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964,18	470822,61	14,3	14,2
0393	Appartementen Wilhelminas	140976,94	470797,91	14,3	14,2
0383	Appartementen Wilhelminas	140971,41	470810,72	14,3	14,2
0372	Appartementen Prins Bernh	140998,91	470749,61	14,2	14,2
0371	Appartementen Prins Bernh	140993,03	470763,28	14,2	14,2
0364	Appartementen Prins Bernh	140999,05	470758,63	14,3	14,2
0362	Wandelpad 78	141221,51	470350,65	14,1	14,1
0349	Wandelpad 46 a-c	141153,48	470481,11	14,1	14,1
0342	Diamantstraat 69	141256,53	470266,93	14,1	14,1
0341	Diamantstraat 69	141260,19	470274,39	14,1	14,1
0336	Wandelpad 24	141070,90	470627,38	14,1	14,1
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190,71	470421,84	14,1	14,1
0327	Wandelpad 18a	141056,61	470655,02	14,1	14,1
0301	Wandelpad 18	141051,11	470667,37	14,1	14,1
0275	Wandelpad 38	141136,26	470529,14	14,1	14,1
0270	Wandelpad 46	141146,96	470492,90	14,1	14,1
0268	Wandelpad 46	141154,34	470489,34	14,1	14,1
0265	Wandelpad 18c	141056,53	470644,75	14,1	14,1
0252	Wandelpad 86	141231,21	470330,38	14,1	14,1
0245	Wandelpad 42a-d	141146,79	470513,81	14,1	14,1
0210	Wandelpad 94	141240,88	470310,15	14,1	14,1
0192	Wandelpad 58	141199,06	470404,49	14,1	14,1
0190	St. Vitusstraat 96	141179,25	470443,95	14,1	14,1
0188	St. Vitusstraat 96	141176,40	470453,83	14,1	14,1
0164	St. Vitusstraat 94	141168,77	470451,83	14,1	14,1
0158	Wandelpad 100	141252,22	470292,62	14,1	14,1
157		142296,06	470604,17	13,5	13,5
156		142290,51	470577,02	13,5	13,5
155		142286,43	470556,97	13,5	13,5
0155	Wandelpad 70	141213,52	470368,55	14,1	14,1
154		142281,94	470534,33	13,5	13,5
153		142276,58	470506,10	13,5	13,5
152		142272,31	470486,23	13,5	13,5
151		142268,09	470465,30	13,5	13,5
150		142262,92	470439,36	13,5	13,5
149		142259,12	470421,11	13,5	13,5
148		142254,43	470397,89	13,5	13,5
147		142233,51	470345,39	13,5	13,5
146		142228,37	470320,08	13,5	13,5
145		142223,68	470296,94	13,5	13,5
144		142215,03	470254,32	13,5	13,5
143		142209,50	470227,02	13,5	13,5
142		142203,82	470199,00	13,5	13,5
0102	Wandelpad 10	141041,97	470689,36	14,1	14,1
94	Liebergerweg 434-500	141764,90	470459,26	14,2	14,1
93	Oosterengweg 4_1-46	141772,64	470416,52	14,3	14,1
92	Oosterengweg 6_1-46	141785,85	470364,63	14,6	14,1
0092	Wandelpad 14	141047,05	470680,65	14,1	14,1
91	Oosterengweg 46a-50d	141835,05	470222,56	14,1	14,1
90	Oosterengweg 56	141843,43	470200,17	14,2	14,1
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837,86	470152,09	14,2	14,1
88	Oosterengweg 62-148	141878,26	470095,37	14,6	14,1
87	Oosterengweg 162-172	141897,45	470035,98	14,3	14,1
86	Oosterengweg 198-208	141917,69	469986,53	13,7	13,5
85	Oosterengweg 246-256	141941,63	469927,96	13,7	13,5
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955,85	469889,53	13,6	13,5
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993,42	469904,18	13,7	13,5

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
0398	0,0
0393	0,0
0383	0,0
0372	0,0
0371	0,0
0364	0,0
0362	0,0
0349	0,0
0342	0,0
0341	0,0
0336	0,0
0331	0,0
0327	0,0
0301	0,0
0275	0,0
0270	0,0
0268	0,0
0265	0,0
0252	0,0
0245	0,0
0210	0,0
0192	0,0
0190	0,0
0188	0,0
0164	0,0
0158	0,0
157	0,0
156	0,0
155	0,0
0155	0,0
154	0,0
153	0,0
152	0,0
151	0,0
150	0,0
149	0,0
148	0,0
147	0,0
146	0,0
145	0,0
144	0,0
143	0,0
142	0,0
0102	0,0
94	0,1
93	0,3
92	0,5
0092	0,0
91	0,1
90	0,1
89	0,1
88	0,5
87	0,2
86	0,2
85	0,2
84	0,1
83	0,2

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
82	Oosterengweg 213-223	141972,52	469946,69	13,8	13,5
0082	Wandelpad 8	141036,88	470695,41	14,1	14,1
81	Oosterengweg 177-187	141952,80	469993,87	13,8	13,5
80	Oosterengweg 141-151	141930,47	470048,48	14,4	14,1
79	Oosterengweg 97-111	141901,41	470109,55	14,9	14,1
78	Oosterengweg 69-79	141902,32	470148,67	14,4	14,1
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187,70	470131,19	13,5	13,5
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152,37	470112,15	13,5	13,5
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111,86	470127,88	13,5	13,5
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050,23	470141,87	13,5	13,5
0074	Wandelpad 20	141064,88	470638,90	14,1	14,1
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020,52	470149,96	13,6	13,5
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977,95	470162,33	14,2	14,1
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928,58	470174,56	14,2	14,1
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876,81	470188,63	14,2	14,1
69	Oosterengweg 65	141863,16	470214,10	14,2	14,1
68	Mussenstraat 42	141911,67	470258,26	14,2	14,1
0068	Wandelpad 34	141127,43	470540,21	14,1	14,1
67	Mussenstraat 50	141891,79	470263,70	14,2	14,1
66	Mussenstraat 56	141876,64	470267,84	14,2	14,1
65	Mussenstraat 64	141851,71	470275,39	14,2	14,1
64	Mussenstraat 68	141838,22	470281,96	14,2	14,1
63	Oosterengweg 41	141829,24	470312,17	14,2	14,1
62	Oosterengweg 33	141822,39	470335,29	14,4	14,1
61	Oosterengweg 632-654	141811,77	470377,10	15,2	14,1
60	Oosterengweg 596-630	141805,07	470403,66	14,6	14,1
59	Oosterengweg 562-594	141798,68	470426,87	14,5	14,1
0048	Wandelpad 64 a-b	141208,35	470387,04	14,1	14,1
0044	Appartementen Roosendaals	141068,35	470618,25	14,1	14,1

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
82	0,3
0082	0,0
81	0,3
80	0,3
79	0,9
78	0,3
77	0,0
76	0,0
75	0,0
74	0,0
0074	0,0
73	0,1
72	0,1
71	0,1
70	0,1
69	0,1
68	0,1
0068	0,0
67	0,1
66	0,1
65	0,1
64	0,1
63	0,1
62	0,3
61	1,2
60	0,5
59	0,4
0048	0,0
0044	0,0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964.18	470822.61	18.4	18.4
0393	Appartementen Wilhelminas	140976.94	470797.91	18.4	18.4
0383	Appartementen Wilhelminas	140971.41	470810.72	18.4	18.4
0372	Appartementen Prins Bernh	140998.91	470749.61	18.4	18.4
0371	Appartementen Prins Bernh	140993.03	470763.28	18.4	18.4
0364	Appartementen Prins Bernh	140999.05	470758.63	18.4	18.4
0362	Wandelpad 78	141221.51	470350.65	18.6	18.6
0349	Wandelpad 46 a-c	141153.48	470481.11	18.6	18.6
0342	Diamantstraat 69	141256.53	470266.93	18.6	18.6
0341	Diamantstraat 69	141260.19	470274.39	18.6	18.6
0336	Wandelpad 24	141070.90	470627.38	18.6	18.6
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190.71	470421.84	18.6	18.6
0327	Wandelpad 18a	141056.61	470655.02	18.6	18.6
0301	Wandelpad 18	141051.11	470667.37	18.6	18.6
0275	Wandelpad 38	141136.26	470529.14	18.6	18.6
0270	Wandelpad 46	141146.96	470492.90	18.6	18.6
0268	Wandelpad 46	141154.34	470489.34	18.6	18.6
0265	Wandelpad 18c	141056.53	470644.75	18.6	18.6
0252	Wandelpad 86	141231.21	470330.38	18.6	18.6
0245	Wandelpad 42a-d	141146.79	470513.81	18.6	18.6
0210	Wandelpad 94	141240.88	470310.15	18.6	18.6
0192	Wandelpad 58	141199.06	470404.49	18.6	18.6
0190	St. Vitusstraat 96	141179.25	470443.95	18.6	18.6
0188	St. Vitusstraat 96	141176.40	470453.83	18.6	18.6
0164	St. Vitusstraat 94	141168.77	470451.83	18.6	18.6
0158	Wandelpad 100	141252.22	470292.62	18.6	18.6
157		142296.06	470604.17	17.8	17.3
156		142290.51	470577.02	17.7	17.3
155		142286.43	470556.97	17.7	17.3
0155	Wandelpad 70	141213.52	470368.55	18.6	18.6
154		142281.94	470534.33	17.6	17.3
153		142276.58	470506.10	17.6	17.3
152		142272.31	470486.23	17.6	17.3
151		142268.09	470465.30	17.6	17.3
150		142262.92	470439.36	17.6	17.3
149		142259.12	470421.11	17.6	17.3
148		142254.43	470397.89	17.6	17.3
147		142233.51	470345.39	17.6	17.3
146		142228.37	470320.08	17.6	17.3
145		142223.68	470296.94	17.6	17.3
144		142215.03	470254.32	17.6	17.3
143		142209.50	470227.02	17.6	17.3
142		142203.82	470199.00	17.7	17.3
0102	Wandelpad 10	141041.97	470689.36	18.6	18.6
94	Liebergerweg 434-500	141764.90	470459.26	19.8	18.6
93	Oosterengweg 4_1-46	141772.64	470416.52	21.0	18.6
92	Oosterengweg 6_1-46	141785.85	470364.63	21.1	18.6
0092	Wandelpad 14	141047.05	470680.65	18.6	18.6
91	Oosterengweg 46a-50d	141835.05	470222.56	22.2	18.6
90	Oosterengweg 56	141843.43	470200.17	22.7	18.6
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837.86	470152.09	20.5	18.6
88	Oosterengweg 62-148	141878.26	470095.37	22.3	18.6
87	Oosterengweg 162-172	141897.45	470035.98	21.0	18.6
86	Oosterengweg 198-208	141917.69	469986.53	21.4	19.0
85	Oosterengweg 246-256	141941.63	469927.96	21.3	19.0
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955.85	469889.53	20.8	19.0
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993.42	469904.18	21.5	19.0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
0398	0.0	0
0393	0.0	0
0383	0.0	0
0372	0.0	0
0371	0.0	0
0364	0.0	0
0362	0.0	0
0349	0.0	0
0342	0.0	0
0341	0.0	0
0336	0.0	0
0331	0.0	0
0327	0.0	0
0301	0.0	0
0275	0.0	0
0270	0.0	0
0268	0.0	0
0265	0.0	0
0252	0.0	0
0245	0.0	0
0210	0.0	0
0192	0.0	0
0190	0.0	0
0188	0.0	0
0164	0.0	0
0158	0.0	0
157	0.5	0
156	0.4	0
155	0.3	0
0155	0.0	0
154	0.3	0
153	0.3	0
152	0.3	0
151	0.3	0
150	0.3	0
149	0.3	0
148	0.3	0
147	0.2	0
146	0.2	0
145	0.2	0
144	0.3	0
143	0.3	0
142	0.3	0
0102	0.0	0
94	1.2	0
93	2.5	0
92	2.5	0
0092	0.0	0
91	3.7	0
90	4.2	0
89	1.9	0
88	3.7	0
87	2.5	0
86	2.4	0
85	2.2	0
84	1.8	0
83	2.5	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
82	Oosterengweg 213-223	141972.52	469946.69	22.5	19.0
0082	Wandelpad 8	141036.88	470695.41	18.6	18.6
81	Oosterengweg 177-187	141952.80	469993.87	22.7	19.0
80	Oosterengweg 141-151	141930.47	470048.48	22.2	18.6
79	Oosterengweg 97-111	141901.41	470109.55	22.1	18.6
78	Oosterengweg 69-79	141902.32	470148.67	21.1	18.6
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187.70	470131.19	17.6	17.3
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152.37	470112.15	17.6	17.3
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111.86	470127.88	17.7	17.3
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050.23	470141.87	17.8	17.3
0074	Wandelpad 20	141064.88	470638.90	18.6	18.6
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020.52	470149.96	17.9	17.3
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977.95	470162.33	19.4	18.6
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928.58	470174.56	19.9	18.6
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876.81	470188.63	22.3	18.6
69	Oosterengweg 65	141863.16	470214.10	23.5	18.6
68	Mussenstraat 42	141911.67	470258.26	19.9	18.6
0068	Wandelpad 34	141127.43	470540.21	18.6	18.6
67	Mussenstraat 50	141891.79	470263.70	20.3	18.6
66	Mussenstraat 56	141876.64	470267.84	20.7	18.6
65	Mussenstraat 64	141851.71	470275.39	22.4	18.6
64	Mussenstraat 68	141838.22	470281.96	25.1	18.6
63	Oosterengweg 41	141829.24	470312.17	25.0	18.6
62	Oosterengweg 33	141822.39	470335.29	24.9	18.6
61	Oosterengweg 632-654	141811.77	470377.10	23.9	18.6
60	Oosterengweg 596-630	141805.07	470403.66	23.5	18.6
59	Oosterengweg 562-594	141798.68	470426.87	23.6	18.6
0048	Wandelpad 64 a-b	141208.35	470387.04	18.6	18.6
0044	Appartementen Roosendaals	141068.35	470618.25	18.6	18.6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
82	3.5	0
0082	0.0	0
81	3.6	0
80	3.7	0
79	3.6	0
78	2.5	0
77	0.3	0
76	0.3	0
75	0.3	0
74	0.5	0
0074	0.0	0
73	0.6	0
72	0.8	0
71	1.4	0
70	3.7	0
69	4.9	0
68	1.4	0
0068	0.0	0
67	1.7	0
66	2.2	0
65	3.8	0
64	6.5	0
63	6.4	0
62	6.3	0
61	5.4	0
60	4.9	0
59	5.0	0
0048	0.0	0
0044	0.0	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964.18	470822.61	20.4	20.4
0393	Appartementen Wilhelminas	140976.94	470797.91	20.4	20.4
0383	Appartementen Wilhelminas	140971.41	470810.72	20.4	20.4
0372	Appartementen Prins Bernh	140998.91	470749.61	20.4	20.4
0371	Appartementen Prins Bernh	140993.03	470763.28	20.4	20.4
0364	Appartementen Prins Bernh	140999.05	470758.63	20.4	20.4
0362	Wandelpad 78	141221.51	470350.65	20.2	20.2
0349	Wandelpad 46 a-c	141153.48	470481.11	20.2	20.2
0342	Diamantstraat 69	141256.53	470266.93	20.2	20.2
0341	Diamantstraat 69	141260.19	470274.39	20.2	20.2
0336	Wandelpad 24	141070.90	470627.38	20.2	20.2
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190.71	470421.84	20.2	20.2
0327	Wandelpad 18a	141056.61	470655.02	20.2	20.2
0301	Wandelpad 18	141051.11	470667.37	20.2	20.2
0275	Wandelpad 38	141136.26	470529.14	20.2	20.2
0270	Wandelpad 46	141146.96	470492.90	20.2	20.2
0268	Wandelpad 46	141154.34	470489.34	20.2	20.2
0265	Wandelpad 18c	141056.53	470644.75	20.2	20.2
0252	Wandelpad 86	141231.21	470330.38	20.2	20.2
0245	Wandelpad 42a-d	141146.79	470513.81	20.2	20.2
0210	Wandelpad 94	141240.88	470310.15	20.2	20.2
0192	Wandelpad 58	141199.06	470404.49	20.2	20.2
0190	St. Vitusstraat 96	141179.25	470443.95	20.2	20.2
0188	St. Vitusstraat 96	141176.40	470453.83	20.2	20.2
0164	St. Vitusstraat 94	141168.77	470451.83	20.2	20.2
0158	Wandelpad 100	141252.22	470292.62	20.2	20.2
157		142296.06	470604.17	19.6	19.5
156		142290.51	470577.02	19.6	19.5
155		142286.43	470556.97	19.6	19.5
0155	Wandelpad 70	141213.52	470368.55	20.2	20.2
154		142281.94	470534.33	19.6	19.5
153		142276.58	470506.10	19.6	19.6
152		142272.31	470486.23	19.6	19.6
151		142268.09	470465.30	19.6	19.5
150		142262.92	470439.36	19.6	19.5
149		142259.12	470421.11	19.6	19.5
148		142254.43	470397.89	19.6	19.5
147		142233.51	470345.39	19.6	19.6
146		142228.37	470320.08	19.6	19.6
145		142223.68	470296.94	19.6	19.5
144		142215.03	470254.32	19.6	19.5
143		142209.50	470227.02	19.6	19.5
142		142203.82	470199.00	19.6	19.5
0102	Wandelpad 10	141041.97	470689.36	20.2	20.2
94	Liebergerweg 434-500	141764.90	470459.26	20.5	20.2
93	Oosterengweg 4_1-46	141772.64	470416.52	20.8	20.2
92	Oosterengweg 6_1-46	141785.85	470364.63	20.8	20.2
0092	Wandelpad 14	141047.05	470680.65	20.2	20.2
91	Oosterengweg 46a-50d	141835.05	470222.56	21.0	20.2
90	Oosterengweg 56	141843.43	470200.17	21.1	20.2
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837.86	470152.09	20.6	20.2
88	Oosterengweg 62-148	141878.26	470095.37	21.0	20.2
87	Oosterengweg 162-172	141897.45	470035.98	20.7	20.2
86	Oosterengweg 198-208	141917.69	469986.53	20.1	19.6
85	Oosterengweg 246-256	141941.63	469927.96	20.1	19.6
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955.85	469889.53	20.0	19.6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
0398	0.0	7
0393	0.0	7
0383	0.0	7
0372	0.0	7
0371	0.0	7
0364	0.0	7
0362	0.0	6
0349	0.0	6
0342	0.0	6
0341	0.0	6
0336	0.0	6
0331	0.0	6
0327	0.0	6
0301	0.0	6
0275	0.0	6
0270	0.0	6
0268	0.0	6
0265	0.0	6
0252	0.0	6
0245	0.0	6
0210	0.0	6
0192	0.0	6
0190	0.0	6
0188	0.0	6
0164	0.0	6
0158	0.0	6
157	0.1	6
156	0.1	6
155	0.1	6
0155	0.0	6
154	0.1	6
153	0.1	6
152	0.1	6
151	0.1	6
150	0.1	6
149	0.1	6
148	0.1	6
147	0.0	6
146	0.0	6
145	0.1	6
144	0.1	6
143	0.1	6
142	0.1	6
0102	0.0	6
94	0.3	7
93	0.5	7
92	0.5	7
0092	0.0	6
91	0.8	8
90	0.9	8
89	0.4	7
88	0.8	8
87	0.5	7
86	0.5	6
85	0.4	6
84	0.3	6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993.42	469904.18	20.1	19.6
82	Oosterengweg 213-223	141972.52	469946.69	20.3	19.6
0082	Wandelpad 8	141036.88	470695.41	20.2	20.2
81	Oosterengweg 177-187	141952.80	469993.87	20.4	19.6
80	Oosterengweg 141-151	141930.47	470048.48	20.9	20.2
79	Oosterengweg 97-111	141901.41	470109.55	20.9	20.2
78	Oosterengweg 69-79	141902.32	470148.67	20.7	20.2
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187.70	470131.19	19.6	19.5
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152.37	470112.15	19.6	19.5
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111.86	470127.88	19.6	19.5
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050.23	470141.87	19.6	19.5
0074	Wandelpad 20	141064.88	470638.90	20.2	20.2
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020.52	470149.96	19.6	19.5
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977.95	470162.33	20.4	20.2
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928.58	470174.56	20.5	20.2
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876.81	470188.63	20.9	20.2
69	Oosterengweg 65	141863.16	470214.10	21.2	20.2
68	Mussenstraat 42	141911.67	470258.26	20.5	20.2
0068	Wandelpad 34	141127.43	470540.21	20.2	20.2
67	Mussenstraat 50	141891.79	470263.70	20.6	20.2
66	Mussenstraat 56	141876.64	470267.84	20.6	20.2
65	Mussenstraat 64	141851.71	470275.39	21.0	20.2
64	Mussenstraat 68	141838.22	470281.96	21.6	20.2
63	Oosterengweg 41	141829.24	470312.17	21.5	20.2
62	Oosterengweg 33	141822.39	470335.29	21.5	20.2
61	Oosterengweg 632-654	141811.77	470377.10	21.3	20.2
60	Oosterengweg 596-630	141805.07	470403.66	21.2	20.2
59	Oosterengweg 562-594	141798.68	470426.87	21.2	20.2
0048	Wandelpad 64 a-b	141208.35	470387.04	20.2	20.2
0044	Appartementen Roosendaals	141068.35	470618.25	20.2	20.2

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
83	0.4	6
82	0.7	6
0082	0.0	6
81	0.7	6
80	0.7	7
79	0.7	7
78	0.5	7
77	0.0	6
76	0.1	6
75	0.1	6
74	0.1	6
0074	0.0	6
73	0.1	6
72	0.2	6
71	0.3	6
70	0.7	7
69	1.0	7
68	0.3	6
0068	0.0	6
67	0.3	6
66	0.4	6
65	0.8	7
64	1.3	8
63	1.3	8
62	1.3	8
61	1.1	8
60	1.0	7
59	1.0	7
0048	0.0	6
0044	0.0	6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964.18	470822.61	14.2	14.2
0393	Appartementen Wilhelminas	140976.94	470797.91	14.2	14.2
0383	Appartementen Wilhelminas	140971.41	470810.72	14.2	14.2
0372	Appartementen Prins Bernh	140998.91	470749.61	14.2	14.2
0371	Appartementen Prins Bernh	140993.03	470763.28	14.2	14.2
0364	Appartementen Prins Bernh	140999.05	470758.63	14.2	14.2
0362	Wandelpad 78	141221.51	470350.65	14.1	14.1
0349	Wandelpad 46 a-c	141153.48	470481.11	14.1	14.1
0342	Diamantstraat 69	141256.53	470266.93	14.1	14.1
0341	Diamantstraat 69	141260.19	470274.39	14.1	14.1
0336	Wandelpad 24	141070.90	470627.38	14.1	14.1
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190.71	470421.84	14.1	14.1
0327	Wandelpad 18a	141056.61	470655.02	14.1	14.1
0301	Wandelpad 18	141051.11	470667.37	14.1	14.1
0275	Wandelpad 38	141136.26	470529.14	14.1	14.1
0270	Wandelpad 46	141146.96	470492.90	14.1	14.1
0268	Wandelpad 46	141154.34	470489.34	14.1	14.1
0265	Wandelpad 18c	141056.53	470644.75	14.1	14.1
0252	Wandelpad 86	141231.21	470330.38	14.1	14.1
0245	Wandelpad 42a-d	141146.79	470513.81	14.1	14.1
0210	Wandelpad 94	141240.88	470310.15	14.1	14.1
0192	Wandelpad 58	141199.06	470404.49	14.1	14.1
0190	St. Vitusstraat 96	141179.25	470443.95	14.1	14.1
0188	St. Vitusstraat 96	141176.40	470453.83	14.1	14.1
0164	St. Vitusstraat 94	141168.77	470451.83	14.1	14.1
0158	Wandelpad 100	141252.22	470292.62	14.1	14.1
157		142296.06	470604.17	13.5	13.5
156		142290.51	470577.02	13.5	13.5
155		142286.43	470556.97	13.5	13.5
0155	Wandelpad 70	141213.52	470368.55	14.1	14.1
154		142281.94	470534.33	13.5	13.5
153		142276.58	470506.10	13.5	13.5
152		142272.31	470486.23	13.5	13.5
151		142268.09	470465.30	13.5	13.5
150		142262.92	470439.36	13.5	13.5
149		142259.12	470421.11	13.5	13.5
148		142254.43	470397.89	13.5	13.5
147		142233.51	470345.39	13.5	13.5
146		142228.37	470320.08	13.5	13.5
145		142223.68	470296.94	13.5	13.5
144		142215.03	470254.32	13.5	13.5
143		142209.50	470227.02	13.5	13.5
142		142203.82	470199.00	13.5	13.5
0102	Wandelpad 10	141041.97	470689.36	14.1	14.1
94	Liebergerweg 434-500	141764.90	470459.26	14.2	14.1
93	Oosterengweg 4_1-46	141772.64	470416.52	14.3	14.1
92	Oosterengweg 6_1-46	141785.85	470364.63	14.3	14.1
0092	Wandelpad 14	141047.05	470680.65	14.1	14.1
91	Oosterengweg 46a-50d	141835.05	470222.56	14.4	14.1
90	Oosterengweg 56	141843.43	470200.17	14.4	14.1
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837.86	470152.09	14.2	14.1
88	Oosterengweg 62-148	141878.26	470095.37	14.4	14.1
87	Oosterengweg 162-172	141897.45	470035.98	14.3	14.1
86	Oosterengweg 198-208	141917.69	469986.53	13.7	13.5
85	Oosterengweg 246-256	141941.63	469927.96	13.7	13.5
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955.85	469889.53	13.6	13.5
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993.42	469904.18	13.7	13.5

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
0398	0.0
0393	0.0
0383	0.0
0372	0.0
0371	0.0
0364	0.0
0362	0.0
0349	0.0
0342	0.0
0341	0.0
0336	0.0
0331	0.0
0327	0.0
0301	0.0
0275	0.0
0270	0.0
0268	0.0
0265	0.0
0252	0.0
0245	0.0
0210	0.0
0192	0.0
0190	0.0
0188	0.0
0164	0.0
0158	0.0
157	0.0
156	0.0
155	0.0
0155	0.0
154	0.0
153	0.0
152	0.0
151	0.0
150	0.0
149	0.0
148	0.0
147	0.0
146	0.0
145	0.0
144	0.0
143	0.0
142	0.0
0102	0.0
94	0.1
93	0.2
92	0.2
0092	0.0
91	0.3
90	0.4
89	0.1
88	0.3
87	0.2
86	0.2
85	0.2
84	0.1
83	0.2

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
82	Oosterengweg 213-223	141972.52	469946.69	13.8	13.5
0082	Wandelpad 8	141036.88	470695.41	14.1	14.1
81	Oosterengweg 177-187	141952.80	469993.87	13.8	13.5
80	Oosterengweg 141-151	141930.47	470048.48	14.4	14.1
79	Oosterengweg 97-111	141901.41	470109.55	14.3	14.1
78	Oosterengweg 69-79	141902.32	470148.67	14.3	14.1
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187.70	470131.19	13.5	13.5
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152.37	470112.15	13.5	13.5
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111.86	470127.88	13.5	13.5
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050.23	470141.87	13.5	13.5
0074	Wandelpad 20	141064.88	470638.90	14.1	14.1
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020.52	470149.96	13.5	13.5
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977.95	470162.33	14.1	14.1
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928.58	470174.56	14.2	14.1
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876.81	470188.63	14.4	14.1
69	Oosterengweg 65	141863.16	470214.10	14.5	14.1
68	Mussenstraat 42	141911.67	470258.26	14.2	14.1
0068	Wandelpad 34	141127.43	470540.21	14.1	14.1
67	Mussenstraat 50	141891.79	470263.70	14.2	14.1
66	Mussenstraat 56	141876.64	470267.84	14.2	14.1
65	Mussenstraat 64	141851.71	470275.39	14.4	14.1
64	Mussenstraat 68	141838.22	470281.96	14.6	14.1
63	Oosterengweg 41	141829.24	470312.17	14.6	14.1
62	Oosterengweg 33	141822.39	470335.29	14.6	14.1
61	Oosterengweg 632-654	141811.77	470377.10	14.5	14.1
60	Oosterengweg 596-630	141805.07	470403.66	14.5	14.1
59	Oosterengweg 562-594	141798.68	470426.87	14.5	14.1
0048	Wandelpad 64 a-b	141208.35	470387.04	14.1	14.1
0044	Appartementen Roosendaals	141068.35	470618.25	14.1	14.1

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
82	0.3
0082	0.0
81	0.3
80	0.3
79	0.3
78	0.2
77	0.0
76	0.0
75	0.0
74	0.0
0074	0.0
73	0.0
72	0.1
71	0.1
70	0.3
69	0.4
68	0.1
0068	0.0
67	0.1
66	0.2
65	0.3
64	0.5
63	0.5
62	0.5
61	0.4
60	0.4
59	0.4
0048	0.0
0044	0.0

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964.18	470822.61	12.9	12.8
0393	Appartementen Wilhelminas	140976.94	470797.91	12.9	12.8
0383	Appartementen Wilhelminas	140971.41	470810.72	12.9	12.8
0372	Appartementen Prins Bernh	140998.91	470749.61	12.9	12.8
0371	Appartementen Prins Bernh	140993.03	470763.28	12.9	12.8
0364	Appartementen Prins Bernh	140999.05	470758.63	12.9	12.8
0362	Wandelpad 78	141221.51	470350.65	12.9	12.8
0349	Wandelpad 46 a-c	141153.48	470481.11	12.9	12.8
0342	Diamantstraat 69	141256.53	470266.93	12.8	12.8
0341	Diamantstraat 69	141260.19	470274.39	12.9	12.8
0336	Wandelpad 24	141070.90	470627.38	12.9	12.8
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190.71	470421.84	12.9	12.8
0327	Wandelpad 18a	141056.61	470655.02	12.9	12.8
0301	Wandelpad 18	141051.11	470667.37	12.9	12.8
0275	Wandelpad 38	141136.26	470529.14	12.9	12.8
0270	Wandelpad 46	141146.96	470492.90	12.9	12.8
0268	Wandelpad 46	141154.34	470489.34	12.9	12.8
0265	Wandelpad 18c	141056.53	470644.75	12.9	12.8
0252	Wandelpad 86	141231.21	470330.38	12.9	12.8
0245	Wandelpad 42a-d	141146.79	470513.81	12.9	12.8
0210	Wandelpad 94	141240.88	470310.15	12.9	12.8
0192	Wandelpad 58	141199.06	470404.49	12.9	12.8
0190	St. Vitusstraat 96	141179.25	470443.95	12.9	12.8
0188	St. Vitusstraat 96	141176.40	470453.83	12.9	12.8
0164	St. Vitusstraat 94	141168.77	470451.83	12.9	12.8
0158	Wandelpad 100	141252.22	470292.62	12.9	12.8
157		142296.06	470604.17	12.4	12.1
156		142290.51	470577.02	12.4	12.1
155		142286.43	470556.97	12.4	12.1
0155	Wandelpad 70	141213.52	470368.55	12.9	12.8
154		142281.94	470534.33	12.4	12.1
153		142276.58	470506.10	12.4	12.1
152		142272.31	470486.23	12.4	12.1
151		142268.09	470465.30	12.4	12.1
150		142262.92	470439.36	12.4	12.1
149		142259.12	470421.11	12.4	12.1
148		142254.43	470397.89	12.4	12.1
147		142233.51	470345.39	12.4	12.1
146		142228.37	470320.08	12.4	12.1
145		142223.68	470296.94	12.4	12.1
144		142215.03	470254.32	12.4	12.1
143		142209.50	470227.02	12.4	12.1
142		142203.82	470199.00	12.4	12.1
0102	Wandelpad 10	141041.97	470689.36	12.9	12.8
94	Liebergerweg 434-500	141764.90	470459.26	13.4	12.8
93	Oosterengweg 4_1-46	141772.64	470416.52	14.1	12.8
92	Oosterengweg 6_1-46	141785.85	470364.63	15.3	12.8
0092	Wandelpad 14	141047.05	470680.65	12.9	12.8
91	Oosterengweg 46a-50d	141835.05	470222.56	13.1	12.8
90	Oosterengweg 56	141843.43	470200.17	13.2	12.8
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837.86	470152.09	13.3	12.8
88	Oosterengweg 62-148	141878.26	470095.37	15.6	12.8
87	Oosterengweg 162-172	141897.45	470035.98	14.0	12.8
86	Oosterengweg 198-208	141917.69	469986.53	13.8	12.7
85	Oosterengweg 246-256	141941.63	469927.96	13.7	12.7
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955.85	469889.53	13.5	12.7
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993.42	469904.18	13.8	12.7

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2030

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
0398	0.1	0
0393	0.1	0
0383	0.1	0
0372	0.0	0
0371	0.1	0
0364	0.1	0
0362	0.0	0
0349	0.0	0
0342	0.0	0
0341	0.0	0
0336	0.0	0
0331	0.1	0
0327	0.0	0
0301	0.0	0
0275	0.1	0
0270	0.0	0
0268	0.0	0
0265	0.0	0
0252	0.0	0
0245	0.1	0
0210	0.0	0
0192	0.1	0
0190	0.1	0
0188	0.1	0
0164	0.0	0
0158	0.0	0
157	0.3	0
156	0.3	0
155	0.3	0
0155	0.0	0
154	0.3	0
153	0.3	0
152	0.3	0
151	0.3	0
150	0.3	0
149	0.3	0
148	0.3	0
147	0.3	0
146	0.3	0
145	0.3	0
144	0.3	0
143	0.3	0
142	0.3	0
0102	0.0	0
94	0.6	0
93	1.2	0
92	2.5	0
0092	0.0	0
91	0.3	0
90	0.4	0
89	0.5	0
88	2.7	0
87	1.2	0
86	1.1	0
85	1.0	0
84	0.8	0
83	1.1	0

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
82	Oosterengweg 213-223	141972.52	469946.69	14.3	12.7
0082	Wandelpad 8	141036.88	470695.41	12.9	12.8
81	Oosterengweg 177-187	141952.80	469993.87	14.4	12.7
80	Oosterengweg 141-151	141930.47	470048.48	14.7	12.8
79	Oosterengweg 97-111	141901.41	470109.55	17.5	12.8
78	Oosterengweg 69-79	141902.32	470148.67	14.2	12.8
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187.70	470131.19	12.4	12.1
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152.37	470112.15	12.3	12.1
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111.86	470127.88	12.3	12.1
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050.23	470141.87	12.4	12.1
0074	Wandelpad 20	141064.88	470638.90	12.9	12.8
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020.52	470149.96	12.5	12.1
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977.95	470162.33	13.3	12.8
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928.58	470174.56	13.4	12.8
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876.81	470188.63	13.3	12.8
69	Oosterengweg 65	141863.16	470214.10	13.2	12.8
68	Mussenstraat 42	141911.67	470258.26	13.2	12.8
0068	Wandelpad 34	141127.43	470540.21	12.9	12.8
67	Mussenstraat 50	141891.79	470263.70	13.2	12.8
66	Mussenstraat 56	141876.64	470267.84	13.2	12.8
65	Mussenstraat 64	141851.71	470275.39	13.2	12.8
64	Mussenstraat 68	141838.22	470281.96	13.2	12.8
63	Oosterengweg 41	141829.24	470312.17	13.5	12.8
62	Oosterengweg 33	141822.39	470335.29	14.5	12.8
61	Oosterengweg 632-654	141811.77	470377.10	18.1	12.8
60	Oosterengweg 596-630	141805.07	470403.66	15.4	12.8
59	Oosterengweg 562-594	141798.68	470426.87	15.1	12.8
0048	Wandelpad 64 a-b	141208.35	470387.04	12.9	12.8
0044	Appartementen Roosendaals	141068.35	470618.25	12.9	12.8

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2030

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
82	1.6	0
0082	0.0	0
81	1.7	0
80	1.8	0
79	4.7	0
78	1.4	0
77	0.3	0
76	0.2	0
75	0.2	0
74	0.3	0
0074	0.0	0
73	0.3	0
72	0.4	0
71	0.6	0
70	0.5	0
69	0.4	0
68	0.4	0
0068	0.0	0
67	0.4	0
66	0.4	0
65	0.4	0
64	0.4	0
63	0.7	0
62	1.6	0
61	5.3	0
60	2.6	0
59	2.3	0
0048	0.1	0
0044	0.0	0

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964.18	470822.61	18.4	18.4
0393	Appartementen Wilhelminas	140976.94	470797.91	18.4	18.4
0383	Appartementen Wilhelminas	140971.41	470810.72	18.4	18.4
0372	Appartementen Prins Bernh	140998.91	470749.61	18.4	18.4
0371	Appartementen Prins Bernh	140993.03	470763.28	18.4	18.4
0364	Appartementen Prins Bernh	140999.05	470758.63	18.4	18.4
0362	Wandelpad 78	141221.51	470350.65	18.3	18.2
0349	Wandelpad 46 a-c	141153.48	470481.11	18.3	18.2
0342	Diamantstraat 69	141256.53	470266.93	18.3	18.2
0341	Diamantstraat 69	141260.19	470274.39	18.3	18.2
0336	Wandelpad 24	141070.90	470627.38	18.3	18.2
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190.71	470421.84	18.3	18.2
0327	Wandelpad 18a	141056.61	470655.02	18.3	18.2
0301	Wandelpad 18	141051.11	470667.37	18.3	18.2
0275	Wandelpad 38	141136.26	470529.14	18.3	18.2
0270	Wandelpad 46	141146.96	470492.90	18.3	18.2
0268	Wandelpad 46	141154.34	470489.34	18.3	18.2
0265	Wandelpad 18c	141056.53	470644.75	18.3	18.2
0252	Wandelpad 86	141231.21	470330.38	18.3	18.2
0245	Wandelpad 42a-d	141146.79	470513.81	18.3	18.2
0210	Wandelpad 94	141240.88	470310.15	18.3	18.2
0192	Wandelpad 58	141199.06	470404.49	18.3	18.2
0190	St. Vitusstraat 96	141179.25	470443.95	18.3	18.2
0188	St. Vitusstraat 96	141176.40	470453.83	18.3	18.2
0164	St. Vitusstraat 94	141168.77	470451.83	18.3	18.2
0158	Wandelpad 100	141252.22	470292.62	18.3	18.2
157		142296.06	470604.17	17.7	17.6
156		142290.51	470577.02	17.7	17.6
155		142286.43	470556.97	17.7	17.6
0155	Wandelpad 70	141213.52	470368.55	18.3	18.2
154		142281.94	470534.33	17.7	17.6
153		142276.58	470506.10	17.7	17.6
152		142272.31	470486.23	17.7	17.6
151		142268.09	470465.30	17.7	17.6
150		142262.92	470439.36	17.7	17.6
149		142259.12	470421.11	17.7	17.6
148		142254.43	470397.89	17.7	17.6
147		142233.51	470345.39	17.7	17.6
146		142228.37	470320.08	17.7	17.6
145		142223.68	470296.94	17.7	17.6
144		142215.03	470254.32	17.7	17.6
143		142209.50	470227.02	17.7	17.6
142		142203.82	470199.00	17.7	17.6
0102	Wandelpad 10	141041.97	470689.36	18.3	18.2
94	Liebergerweg 434-500	141764.90	470459.26	18.6	18.2
93	Oosterengweg 4_1-46	141772.64	470416.52	18.9	18.2
92	Oosterengweg 6_1-46	141785.85	470364.63	19.5	18.2
0092	Wandelpad 14	141047.05	470680.65	18.3	18.2
91	Oosterengweg 46a-50d	141835.05	470222.56	18.4	18.2
90	Oosterengweg 56	141843.43	470200.17	18.4	18.2
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837.86	470152.09	18.5	18.2
88	Oosterengweg 62-148	141878.26	470095.37	19.5	18.2
87	Oosterengweg 162-172	141897.45	470035.98	18.8	18.2
86	Oosterengweg 198-208	141917.69	469986.53	18.2	17.7
85	Oosterengweg 246-256	141941.63	469927.96	18.2	17.7
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955.85	469889.53	18.1	17.7

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2030

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
0398	0.0	4
0393	0.0	4
0383	0.0	4
0372	0.0	4
0371	0.0	4
0364	0.0	4
0362	0.0	4
0349	0.0	4
0342	0.0	4
0341	0.0	4
0336	0.0	4
0331	0.0	4
0327	0.0	4
0301	0.0	4
0275	0.0	4
0270	0.0	4
0268	0.0	4
0265	0.0	4
0252	0.0	4
0245	0.0	4
0210	0.0	4
0192	0.0	4
0190	0.0	4
0188	0.0	4
0164	0.0	4
0158	0.0	4
157	0.1	3
156	0.1	3
155	0.1	3
0155	0.0	4
154	0.1	3
153	0.1	3
152	0.1	3
151	0.1	3
150	0.1	3
149	0.1	3
148	0.1	3
147	0.1	3
146	0.1	3
145	0.1	3
144	0.1	3
143	0.1	3
142	0.1	3
0102	0.0	4
94	0.3	5
93	0.6	5
92	1.2	7
0092	0.0	4
91	0.1	4
90	0.2	4
89	0.2	4
88	1.2	6
87	0.5	5
86	0.5	4
85	0.4	4
84	0.3	4

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993.42	469904.18	18.1	17.7
82	Oosterengweg 213-223	141972.52	469946.69	18.4	17.7
0082	Wandelpad 8	141036.88	470695.41	18.3	18.2
81	Oosterengweg 177-187	141952.80	469993.87	18.4	17.7
80	Oosterengweg 141-151	141930.47	470048.48	19.0	18.2
79	Oosterengweg 97-111	141901.41	470109.55	20.3	18.2
78	Oosterengweg 69-79	141902.32	470148.67	19.0	18.2
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187.70	470131.19	17.7	17.6
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152.37	470112.15	17.7	17.6
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111.86	470127.88	17.7	17.6
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050.23	470141.87	17.7	17.6
0074	Wandelpad 20	141064.88	470638.90	18.3	18.2
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020.52	470149.96	17.8	17.6
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977.95	470162.33	18.4	18.2
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928.58	470174.56	18.5	18.2
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876.81	470188.63	18.5	18.2
69	Oosterengweg 65	141863.16	470214.10	18.4	18.2
68	Mussenstraat 42	141911.67	470258.26	18.4	18.2
0068	Wandelpad 34	141127.43	470540.21	18.3	18.2
67	Mussenstraat 50	141891.79	470263.70	18.4	18.2
66	Mussenstraat 56	141876.64	470267.84	18.4	18.2
65	Mussenstraat 64	141851.71	470275.39	18.4	18.2
64	Mussenstraat 68	141838.22	470281.96	18.4	18.2
63	Oosterengweg 41	141829.24	470312.17	18.5	18.2
62	Oosterengweg 33	141822.39	470335.29	18.9	18.2
61	Oosterengweg 632-654	141811.77	470377.10	21.0	18.2
60	Oosterengweg 596-630	141805.07	470403.66	19.4	18.2
59	Oosterengweg 562-594	141798.68	470426.87	19.3	18.2
0048	Wandelpad 64 a-b	141208.35	470387.04	18.3	18.2
0044	Appartementen Roosendaals	141068.35	470618.25	18.3	18.2

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2030

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
83	0.4	4
82	0.7	4
0082	0.0	4
81	0.7	4
80	0.8	4
79	2.1	6
78	0.7	4
77	0.1	3
76	0.1	3
75	0.1	3
74	0.1	3
0074	0.0	4
73	0.1	3
72	0.2	4
71	0.3	4
70	0.2	4
69	0.2	4
68	0.2	4
0068	0.0	4
67	0.2	4
66	0.2	4
65	0.2	4
64	0.2	4
63	0.3	4
62	0.6	4
61	2.7	6
60	1.2	5
59	1.0	5
0048	0.0	4
0044	0.0	4

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964.18	470822.61	12.4	12.4
0393	Appartementen Wilhelminas	140976.94	470797.91	12.4	12.4
0383	Appartementen Wilhelminas	140971.41	470810.72	12.4	12.4
0372	Appartementen Prins Bernh	140998.91	470749.61	12.4	12.4
0371	Appartementen Prins Bernh	140993.03	470763.28	12.4	12.4
0364	Appartementen Prins Bernh	140999.05	470758.63	12.4	12.4
0362	Wandelpad 78	141221.51	470350.65	12.3	12.3
0349	Wandelpad 46 a-c	141153.48	470481.11	12.3	12.3
0342	Diamantstraat 69	141256.53	470266.93	12.3	12.3
0341	Diamantstraat 69	141260.19	470274.39	12.3	12.3
0336	Wandelpad 24	141070.90	470627.38	12.3	12.3
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190.71	470421.84	12.3	12.3
0327	Wandelpad 18a	141056.61	470655.02	12.3	12.3
0301	Wandelpad 18	141051.11	470667.37	12.3	12.3
0275	Wandelpad 38	141136.26	470529.14	12.3	12.3
0270	Wandelpad 46	141146.96	470492.90	12.3	12.3
0268	Wandelpad 46	141154.34	470489.34	12.3	12.3
0265	Wandelpad 18c	141056.53	470644.75	12.3	12.3
0252	Wandelpad 86	141231.21	470330.38	12.3	12.3
0245	Wandelpad 42a-d	141146.79	470513.81	12.3	12.3
0210	Wandelpad 94	141240.88	470310.15	12.3	12.3
0192	Wandelpad 58	141199.06	470404.49	12.3	12.3
0190	St. Vitusstraat 96	141179.25	470443.95	12.3	12.3
0188	St. Vitusstraat 96	141176.40	470453.83	12.3	12.3
0164	St. Vitusstraat 94	141168.77	470451.83	12.3	12.3
0158	Wandelpad 100	141252.22	470292.62	12.3	12.3
157		142296.06	470604.17	11.8	11.8
156		142290.51	470577.02	11.8	11.8
155		142286.43	470556.97	11.8	11.8
0155	Wandelpad 70	141213.52	470368.55	12.3	12.3
154		142281.94	470534.33	11.8	11.8
153		142276.58	470506.10	11.8	11.8
152		142272.31	470486.23	11.8	11.8
151		142268.09	470465.30	11.8	11.8
150		142262.92	470439.36	11.8	11.8
149		142259.12	470421.11	11.8	11.8
148		142254.43	470397.89	11.8	11.8
147		142233.51	470345.39	11.8	11.8
146		142228.37	470320.08	11.8	11.8
145		142223.68	470296.94	11.8	11.8
144		142215.03	470254.32	11.8	11.8
143		142209.50	470227.02	11.8	11.8
142		142203.82	470199.00	11.8	11.8
0102	Wandelpad 10	141041.97	470689.36	12.3	12.3
94	Liebergerweg 434-500	141764.90	470459.26	12.4	12.3
93	Oosterengweg 4_1-46	141772.64	470416.52	12.4	12.3
92	Oosterengweg 6_1-46	141785.85	470364.63	12.6	12.3
0092	Wandelpad 14	141047.05	470680.65	12.3	12.3
91	Oosterengweg 46a-50d	141835.05	470222.56	12.3	12.3
90	Oosterengweg 56	141843.43	470200.17	12.3	12.3
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837.86	470152.09	12.3	12.3
88	Oosterengweg 62-148	141878.26	470095.37	12.6	12.3
87	Oosterengweg 162-172	141897.45	470035.98	12.4	12.3
86	Oosterengweg 198-208	141917.69	469986.53	11.9	11.8
85	Oosterengweg 246-256	141941.63	469927.96	11.9	11.8
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955.85	469889.53	11.8	11.8
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993.42	469904.18	11.9	11.8

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2030

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
0398	0.0
0393	0.0
0383	0.0
0372	0.0
0371	0.0
0364	0.0
0362	0.0
0349	0.0
0342	0.0
0341	0.0
0336	0.0
0331	0.0
0327	0.0
0301	0.0
0275	0.0
0270	0.0
0268	0.0
0265	0.0
0252	0.0
0245	0.0
0210	0.0
0192	0.0
0190	0.0
0188	0.0
0164	0.0
0158	0.0
157	0.0
156	0.0
155	0.0
0155	0.0
154	0.0
153	0.0
152	0.0
151	0.0
150	0.0
149	0.0
148	0.0
147	0.0
146	0.0
145	0.0
144	0.0
143	0.0
142	0.0
0102	0.0
94	0.1
93	0.2
92	0.4
0092	0.0
91	0.0
90	0.0
89	0.1
88	0.3
87	0.2
86	0.1
85	0.1
84	0.1
83	0.1

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
82	Oosterengweg 213-223	141972.52	469946.69	11.9	11.8
0082	Wandelpad 8	141036.88	470695.41	12.3	12.3
81	Oosterengweg 177-187	141952.80	469993.87	12.0	11.8
80	Oosterengweg 141-151	141930.47	470048.48	12.5	12.3
79	Oosterengweg 97-111	141901.41	470109.55	12.8	12.3
78	Oosterengweg 69-79	141902.32	470148.67	12.5	12.3
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187.70	470131.19	11.8	11.8
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152.37	470112.15	11.8	11.8
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111.86	470127.88	11.8	11.8
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050.23	470141.87	11.8	11.8
0074	Wandelpad 20	141064.88	470638.90	12.3	12.3
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020.52	470149.96	11.8	11.8
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977.95	470162.33	12.3	12.3
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928.58	470174.56	12.3	12.3
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876.81	470188.63	12.3	12.3
69	Oosterengweg 65	141863.16	470214.10	12.3	12.3
68	Mussenstraat 42	141911.67	470258.26	12.3	12.3
0068	Wandelpad 34	141127.43	470540.21	12.3	12.3
67	Mussenstraat 50	141891.79	470263.70	12.3	12.3
66	Mussenstraat 56	141876.64	470267.84	12.3	12.3
65	Mussenstraat 64	141851.71	470275.39	12.3	12.3
64	Mussenstraat 68	141838.22	470281.96	12.3	12.3
63	Oosterengweg 41	141829.24	470312.17	12.3	12.3
62	Oosterengweg 33	141822.39	470335.29	12.4	12.3
61	Oosterengweg 632-654	141811.77	470377.10	13.0	12.3
60	Oosterengweg 596-630	141805.07	470403.66	12.6	12.3
59	Oosterengweg 562-594	141798.68	470426.87	12.5	12.3
0048	Wandelpad 64 a-b	141208.35	470387.04	12.3	12.3
0044	Appartementen Roosendaals	141068.35	470618.25	12.3	12.3

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2030

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
82	0.2
0082	0.0
81	0.2
80	0.2
79	0.6
78	0.2
77	0.0
76	0.0
75	0.0
74	0.0
0074	0.0
73	0.0
72	0.1
71	0.1
70	0.1
69	0.1
68	0.0
0068	0.0
67	0.0
66	0.0
65	0.1
64	0.0
63	0.1
62	0.2
61	0.8
60	0.3
59	0.3
0048	0.0
0044	0.0

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 3 - bouwweg
Resultaten voor model: Locatie 3 - bouwweg
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
1003	Dr. Albert Schweitzerweg	143605,90	469776,76	21,1	20,7	0,5	0
rand weg	rand van de weg	143599,57	469736,64	21,9	20,7	1,3	0

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 3 - bouwweg
Resultaten voor model: Locatie 3 - bouwweg
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Nee
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
1003	Dr. Albert Schweitzerweg	143605,90	469776,76	21,6	21,6	0,0	10
rand weg	rand van de weg	143599,57	469736,64	21,7	21,6	0,1	10

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 3 - bouwweg
Resultaten voor model: Locatie 3 - bouwweg
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
1003	Dr. Albert Schweitzerweg	143605,90	469776,76	13,3	13,3	0,0
rand weg	rand van de weg	143599,57	469736,64	13,4	13,3	0,0

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Resultaten voor model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
0210	Liebergerweg 434-500	141724,74	470462,24	20,8	20,5	0,4	0
0211	Liebergerweg 434-500	141717,81	470471,49	21,0	20,5	0,5	0
0214	Liebergerweg 434-500	141721,37	470478,70	20,8	20,5	0,3	0
0212	Liebergerweg 434-500	141732,07	470476,10	20,7	20,5	0,2	0
37757	Liebergweweg 200-310	141731,09	470353,49	21,1	20,5	0,6	0
37757	Liebergweweg 200-310	141725,10	470391,16	21,0	20,5	0,6	0
37757	Liebergweweg 200-310	141727,70	470371,33	21,0	20,5	0,5	0
37757	Liebergweweg 200-310	141722,50	470410,99	21,1	20,5	0,6	0
37757	Liebergweweg 200-310	141723,32	470420,78	21,0	20,5	0,5	0
37757	Liebergweweg 200-310	141729,33	470423,22	20,9	20,5	0,4	0
64	Mussenstraat 68	141838,22	470281,96	21,1	20,5	0,6	0
68	Mussenstraat 42	141911,67	470258,26	21,1	20,5	0,7	0
66	Mussenstraat 56	141876,64	470267,84	21,1	20,5	0,7	0
65	Mussenstraat 64	141851,71	470275,39	21,1	20,5	0,6	0
67	Mussenstraat 50	141891,79	470263,70	21,1	20,5	0,7	0
0208	Liebergerweg 434-500	141716,74	470464,78	21,0	20,5	0,5	0
1	25-5-2016 1	141700,08	470405,16	20,9	20,5	0,4	0
2	25-5-2016 2	141699,95	470379,93	20,9	20,5	0,4	0
3	25-5-2016 3	141704,57	470355,10	20,9	20,5	0,4	0
4	25-5-2016 4	141716,84	470333,62	20,9	20,5	0,4	0
5	25-5-2016 5	141738,65	470320,92	21,0	20,5	0,5	0
6	25-5-2016 6	141762,19	470312,02	21,0	20,5	0,5	0
7	25-5-2016 7	141804,25	470297,97	21,0	20,5	0,5	0
8	25-5-2016 8	141811,64	470273,73	20,9	20,5	0,4	0
9	25-5-2016 9	141829,59	470258,73	21,0	20,5	0,5	0
10	25-5-2016 10	141854,10	470252,24	21,0	20,5	0,5	0
11	25-5-2016 11	141878,62	470245,93	21,0	20,5	0,5	0
12	25-5-2016 12	141903,25	470239,98	21,0	20,5	0,5	0
13	25-5-2016 13	141927,70	470233,31	21,0	20,5	0,5	0
14	25-5-2016 14	141952,22	470227,00	21,0	20,5	0,5	0
15	25-5-2016 15	141976,81	470220,85	21,0	20,5	0,5	0
16	25-5-2016 16	142001,30	470214,38	19,6	19,1	0,5	0
17	25-5-2016 17	142025,84	470208,16	19,5	19,1	0,5	0
18	25-5-2016 18	142050,50	470202,33	19,6	19,1	0,5	0
19	25-5-2016 19	142074,90	470195,46	19,6	19,1	0,5	0

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Resultaten voor model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
20	25-5-2016 20	142099,49	470189,42	19,6	19,1	0,5	0
21	25-5-2016 21	142123,97	470182,87	19,6	19,1	0,5	0
22	25-5-2016 22	142148,48	470176,54	19,6	19,1	0,5	0
23	25-5-2016 23	142173,12	470170,63	19,6	19,1	0,5	0
24	25-5-2016 24	142197,56	470163,92	19,5	19,1	0,4	0
25	25-5-2016 25	142221,55	470165,60	19,3	19,1	0,2	0
26	25-5-2016 26	142211,93	470184,33	19,4	19,1	0,4	0
27	25-5-2016 27	142187,56	470191,27	19,5	19,1	0,5	0
28	25-5-2016 28	142064,88	470222,82	19,6	19,1	0,5	0
29	25-5-2016 29	142040,37	470229,12	19,6	19,1	0,5	0
30	25-5-2016 30	142015,75	470235,07	19,6	19,1	0,5	0
31	25-5-2016 31	141991,29	470241,74	21,0	20,5	0,5	0
32	25-5-2016 32	141942,21	470254,35	21,0	20,5	0,5	0
33	25-5-2016 33	141829,34	470297,86	21,1	20,5	0,6	0
34	25-5-2016 34	141822,09	470322,12	21,1	20,5	0,6	0
35	25-5-2016 35	141803,39	470334,03	21,0	20,5	0,5	0
36	25-5-2016 36	141753,91	470339,95	21,0	20,5	0,6	0
37	25-5-2016 37	141724,11	470376,41	21,1	20,5	0,6	0
38	25-5-2016 38	141720,45	470426,69	21,0	20,5	0,6	0
39	25-5-2016 39	141716,38	470451,59	21,0	20,5	0,6	0
40	25-5-2016 40	141709,89	470497,67	20,7	20,5	0,2	0
41	25-5-2016 41	141695,47	470480,40	20,8	20,5	0,3	0
42	25-5-2016 42	141693,17	470455,17	20,9	20,5	0,4	0
43	25-5-2016 43	141695,41	470430,08	20,9	20,5	0,4	0

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Resultaten voor model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Nee
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
0210	Liebergerweg 434-500	141724,74	470462,24	22,8	22,7	0,1	11
0211	Liebergerweg 434-500	141717,81	470471,49	22,8	22,7	0,1	11
0214	Liebergerweg 434-500	141721,37	470478,70	22,8	22,7	0,1	11
0212	Liebergerweg 434-500	141732,07	470476,10	22,8	22,7	0,0	11
37757	Liebergweweg 200-310	141731,09	470353,49	22,8	22,7	0,1	11
37757	Liebergweweg 200-310	141725,10	470391,16	22,8	22,7	0,1	11
37757	Liebergweweg 200-310	141727,70	470371,33	22,8	22,7	0,1	11
37757	Liebergweweg 200-310	141722,50	470410,99	22,8	22,7	0,1	11
37757	Liebergweweg 200-310	141723,32	470420,78	22,8	22,7	0,1	11
37757	Liebergweweg 200-310	141729,33	470423,22	22,8	22,7	0,1	11
64	Mussenstraat 68	141838,22	470281,96	22,8	22,7	0,1	11
68	Mussenstraat 42	141911,67	470258,26	22,8	22,7	0,1	11
66	Mussenstraat 56	141876,64	470267,84	22,8	22,7	0,1	11
65	Mussenstraat 64	141851,71	470275,39	22,8	22,7	0,1	11
67	Mussenstraat 50	141891,79	470263,70	22,8	22,7	0,1	11
0208	Liebergerweg 434-500	141716,74	470464,78	22,8	22,7	0,1	11
1	25-5-2016 1	141700,08	470405,16	22,8	22,7	0,1	11
2	25-5-2016 2	141699,95	470379,93	22,8	22,7	0,1	11
3	25-5-2016 3	141704,57	470355,10	22,8	22,7	0,1	11
4	25-5-2016 4	141716,84	470333,62	22,8	22,7	0,1	11
5	25-5-2016 5	141738,65	470320,92	22,8	22,7	0,1	11
6	25-5-2016 6	141762,19	470312,02	22,8	22,7	0,1	11
7	25-5-2016 7	141804,25	470297,97	22,8	22,7	0,1	11
8	25-5-2016 8	141811,64	470273,73	22,8	22,7	0,1	11
9	25-5-2016 9	141829,59	470258,73	22,8	22,7	0,1	11
10	25-5-2016 10	141854,10	470252,24	22,8	22,7	0,1	11
11	25-5-2016 11	141878,62	470245,93	22,8	22,7	0,1	11
12	25-5-2016 12	141903,25	470239,98	22,8	22,7	0,1	11
13	25-5-2016 13	141927,70	470233,31	22,8	22,7	0,1	11
14	25-5-2016 14	141952,22	470227,00	22,8	22,7	0,1	11
15	25-5-2016 15	141976,81	470220,85	22,8	22,7	0,1	11
16	25-5-2016 16	142001,30	470214,38	22,1	22,0	0,1	10
17	25-5-2016 17	142025,84	470208,16	22,1	22,0	0,1	10
18	25-5-2016 18	142050,50	470202,33	22,1	22,0	0,1	10
19	25-5-2016 19	142074,90	470195,46	22,1	22,0	0,1	10

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Resultaten voor model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Nee
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
20	25-5-2016 20	142099,49	470189,42	22,1	22,0	0,1	10
21	25-5-2016 21	142123,97	470182,87	22,1	22,0	0,1	10
22	25-5-2016 22	142148,48	470176,54	22,1	22,0	0,1	10
23	25-5-2016 23	142173,12	470170,63	22,1	22,0	0,1	10
24	25-5-2016 24	142197,56	470163,92	22,1	22,0	0,0	10
25	25-5-2016 25	142221,55	470165,60	22,1	22,0	0,0	10
26	25-5-2016 26	142211,93	470184,33	22,1	22,0	0,1	10
27	25-5-2016 27	142187,56	470191,27	22,1	22,0	0,1	10
28	25-5-2016 28	142064,88	470222,82	22,1	22,0	0,1	10
29	25-5-2016 29	142040,37	470229,12	22,1	22,0	0,1	10
30	25-5-2016 30	142015,75	470235,07	22,1	22,0	0,1	10
31	25-5-2016 31	141991,29	470241,74	22,8	22,7	0,1	11
32	25-5-2016 32	141942,21	470254,35	22,8	22,7	0,1	11
33	25-5-2016 33	141829,34	470297,86	22,8	22,7	0,1	11
34	25-5-2016 34	141822,09	470322,12	22,8	22,7	0,1	11
35	25-5-2016 35	141803,39	470334,03	22,8	22,7	0,1	11
36	25-5-2016 36	141753,91	470339,95	22,8	22,7	0,1	11
37	25-5-2016 37	141724,11	470376,41	22,8	22,7	0,1	11
38	25-5-2016 38	141720,45	470426,69	22,8	22,7	0,1	11
39	25-5-2016 39	141716,38	470451,59	22,8	22,7	0,1	11
40	25-5-2016 40	141709,89	470497,67	22,8	22,7	0,0	11
41	25-5-2016 41	141695,47	470480,40	22,8	22,7	0,0	11
42	25-5-2016 42	141693,17	470455,17	22,8	22,7	0,1	11
43	25-5-2016 43	141695,41	470430,08	22,8	22,7	0,1	11

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Resultaten voor model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
0210	Liebergerweg 434-500	141724,74	470462,24	14,5	14,5	0,0
0211	Liebergerweg 434-500	141717,81	470471,49	14,5	14,5	0,0
0214	Liebergerweg 434-500	141721,37	470478,70	14,5	14,5	0,0
0212	Liebergerweg 434-500	141732,07	470476,10	14,5	14,5	0,0
37757	Liebergweweg 200-310	141731,09	470353,49	14,5	14,5	0,0
37757	Liebergweweg 200-310	141725,10	470391,16	14,5	14,5	0,0
37757	Liebergweweg 200-310	141727,70	470371,33	14,5	14,5	0,0
37757	Liebergweweg 200-310	141722,50	470410,99	14,5	14,5	0,0
37757	Liebergweweg 200-310	141723,32	470420,78	14,5	14,5	0,0
37757	Liebergweweg 200-310	141729,33	470423,22	14,5	14,5	0,0
64	Mussenstraat 68	141838,22	470281,96	14,6	14,5	0,0
68	Mussenstraat 42	141911,67	470258,26	14,6	14,5	0,0
66	Mussenstraat 56	141876,64	470267,84	14,6	14,5	0,0
65	Mussenstraat 64	141851,71	470275,39	14,6	14,5	0,0
67	Mussenstraat 50	141891,79	470263,70	14,6	14,5	0,0
0208	Liebergerweg 434-500	141716,74	470464,78	14,5	14,5	0,0
1	25-5-2016 1	141700,08	470405,16	14,5	14,5	0,0
2	25-5-2016 2	141699,95	470379,93	14,5	14,5	0,0
3	25-5-2016 3	141704,57	470355,10	14,5	14,5	0,0
4	25-5-2016 4	141716,84	470333,62	14,5	14,5	0,0
5	25-5-2016 5	141738,65	470320,92	14,5	14,5	0,0
6	25-5-2016 6	141762,19	470312,02	14,5	14,5	0,0
7	25-5-2016 7	141804,25	470297,97	14,5	14,5	0,0
8	25-5-2016 8	141811,64	470273,73	14,5	14,5	0,0
9	25-5-2016 9	141829,59	470258,73	14,5	14,5	0,0
10	25-5-2016 10	141854,10	470252,24	14,5	14,5	0,0
11	25-5-2016 11	141878,62	470245,93	14,5	14,5	0,0
12	25-5-2016 12	141903,25	470239,98	14,5	14,5	0,0
13	25-5-2016 13	141927,70	470233,31	14,5	14,5	0,0
14	25-5-2016 14	141952,22	470227,00	14,5	14,5	0,0
15	25-5-2016 15	141976,81	470220,85	14,5	14,5	0,0
16	25-5-2016 16	142001,30	470214,38	14,0	13,9	0,0
17	25-5-2016 17	142025,84	470208,16	14,0	13,9	0,0
18	25-5-2016 18	142050,50	470202,33	14,0	13,9	0,0
19	25-5-2016 19	142074,90	470195,46	14,0	13,9	0,0

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Resultaten voor model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
20	25-5-2016 20	142099,49	470189,42	14,0	13,9	0,0
21	25-5-2016 21	142123,97	470182,87	14,0	13,9	0,0
22	25-5-2016 22	142148,48	470176,54	14,0	13,9	0,0
23	25-5-2016 23	142173,12	470170,63	14,0	13,9	0,0
24	25-5-2016 24	142197,56	470163,92	13,9	13,9	0,0
25	25-5-2016 25	142221,55	470165,60	13,9	13,9	0,0
26	25-5-2016 26	142211,93	470184,33	13,9	13,9	0,0
27	25-5-2016 27	142187,56	470191,27	14,0	13,9	0,0
28	25-5-2016 28	142064,88	470222,82	14,0	13,9	0,0
29	25-5-2016 29	142040,37	470229,12	14,0	13,9	0,0
30	25-5-2016 30	142015,75	470235,07	14,0	13,9	0,0
31	25-5-2016 31	141991,29	470241,74	14,5	14,5	0,0
32	25-5-2016 32	141942,21	470254,35	14,5	14,5	0,0
33	25-5-2016 33	141829,34	470297,86	14,6	14,5	0,0
34	25-5-2016 34	141822,09	470322,12	14,5	14,5	0,0
35	25-5-2016 35	141803,39	470334,03	14,5	14,5	0,0
36	25-5-2016 36	141753,91	470339,95	14,5	14,5	0,0
37	25-5-2016 37	141724,11	470376,41	14,5	14,5	0,0
38	25-5-2016 38	141720,45	470426,69	14,5	14,5	0,0
39	25-5-2016 39	141716,38	470451,59	14,5	14,5	0,0
40	25-5-2016 40	141709,89	470497,67	14,5	14,5	0,0
41	25-5-2016 41	141695,47	470480,40	14,5	14,5	0,0
42	25-5-2016 42	141693,17	470455,17	14,5	14,5	0,0
43	25-5-2016 43	141695,41	470430,08	14,5	14,5	0,0

Rapport: Resultatentabel
Model: zuidelijke aftakking HOV
Resultaten voor model: zuidelijke aftakking HOV
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
0104	BP Monnikenberg	142288,53	470041,66	20,0	19,1	0,9	0
0116	BP Monnikenberg	142294,47	470073,53	20,1	19,1	1,1	0
0732	Van Linschotenlaan 3-23	142228,92	470038,23	19,8	19,1	0,7	0
0731	Van Linschotenlaan 25-45	142232,50	469996,63	21,4	20,7	0,7	0
0734	Van Linschotenlaan 47-67	142224,31	469955,04	21,4	20,7	0,7	0
0736	Van Linschotenlaan 69-89	142216,70	469916,25	21,3	20,7	0,7	0
0737	Van Linschotenlaan 91-161	142194,22	469865,18	21,2	20,7	0,5	0
0725	Van Linschotenlaan 163-23	142187,95	469812,60	21,2	20,7	0,5	0
0730	Van Linschotenlaan 235-30	142171,96	469761,93	21,2	20,7	0,5	0
0733	Van Linschotenlaan 307-37	142154,88	469710,39	21,1	20,7	0,5	0
0735	Van Linschotenlaan 501 (o	142082,66	469621,96	20,9	20,7	0,2	0
0137	BP Monnikenberg	142268,53	469933,45	21,4	20,7	0,7	0
0127	BP Monnikenberg	142277,08	469979,70	21,4	20,7	0,8	0
0123	BP Monnikenberg	142283,48	470014,32	19,9	19,1	0,9	0
0122	BP Monnikenberg	142288,54	470041,71	20,0	19,1	0,9	0
0126	BP Monnikenberg	142178,72	469664,63	21,2	20,7	0,5	0
0125	BP Monnikenberg	142201,69	469715,67	21,2	20,7	0,5	0
0124	BP Monnikenberg	142220,73	469766,84	21,2	20,7	0,5	0
0136	BP Monnikenberg	142229,97	469812,69	21,3	20,7	0,6	0
0138	BP Monnikenberg	142239,30	469858,96	21,4	20,7	0,7	0
0130	BP Monnikenberg	142186,11	469581,99	20,9	20,7	0,2	0
0132	BP Monnikenberg	142152,42	469552,12	20,8	20,7	0,2	0
0134	BP Monnikenberg	142294,46	470073,54	20,1	19,1	1,1	0
0141	Van Linschotenlaan 381-48	142131,00	469650,63	21,1	20,7	0,4	0
0719	Van Linschotenlaan 1- gez	142253,54	470100,55	20,1	19,1	1,0	0

Rapport: Resultatentabel
Model: zuidelijke aftakking HOV
Resultaten voor model: zuidelijke aftakking HOV
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
0104	BP Monnikenberg	142288,53	470041,66	20,1	20,0	0,1	6
0116	BP Monnikenberg	142294,47	470073,53	20,1	20,0	0,1	6
0732	Van Linschotenlaan 3-23	142228,92	470038,23	20,1	20,0	0,1	6
0731	Van Linschotenlaan 25-45	142232,50	469996,63	20,0	19,9	0,1	6
0734	Van Linschotenlaan 47-67	142224,31	469955,04	20,0	19,9	0,1	6
0736	Van Linschotenlaan 69-89	142216,70	469916,25	20,0	19,9	0,1	6
0737	Van Linschotenlaan 91-161	142194,22	469865,18	20,0	19,9	0,1	6
0725	Van Linschotenlaan 163-23	142187,95	469812,60	20,0	19,9	0,1	6
0730	Van Linschotenlaan 235-30	142171,96	469761,93	20,0	19,9	0,1	6
0733	Van Linschotenlaan 307-37	142154,88	469710,39	20,0	19,9	0,0	6
0735	Van Linschotenlaan 501 (o	142082,66	469621,96	19,9	19,9	0,0	6
0137	BP Monnikenberg	142268,53	469933,45	20,0	19,9	0,1	6
0127	BP Monnikenberg	142277,08	469979,70	20,0	19,9	0,1	6
0123	BP Monnikenberg	142283,48	470014,32	20,1	20,0	0,1	6
0122	BP Monnikenberg	142288,54	470041,71	20,1	20,0	0,1	6
0126	BP Monnikenberg	142178,72	469664,63	20,0	19,9	0,0	6
0125	BP Monnikenberg	142201,69	469715,67	20,0	19,9	0,0	6
0124	BP Monnikenberg	142220,73	469766,84	20,0	19,9	0,0	6
0136	BP Monnikenberg	142229,97	469812,69	20,0	19,9	0,1	6
0138	BP Monnikenberg	142239,30	469858,96	20,0	19,9	0,1	6
0130	BP Monnikenberg	142186,11	469581,99	19,9	19,9	0,0	6
0132	BP Monnikenberg	142152,42	469552,12	19,9	19,9	0,0	6
0134	BP Monnikenberg	142294,46	470073,54	20,1	20,0	0,1	6
0141	Van Linschotenlaan 381-48	142131,00	469650,63	20,0	19,9	0,0	6
0719	Van Linschotenlaan 1- gez	142253,54	470100,55	20,1	20,0	0,1	7

Rapport: Resultatentabel
Model: zuidelijke aftakking HOV
Resultaten voor model: zuidelijke aftakking HOV
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
0104	BP Monnikenberg	142288,53	470041,66	14,0	13,9	0,0
0116	BP Monnikenberg	142294,47	470073,53	14,0	13,9	0,1
0732	Van Linschotenlaan 3-23	142228,92	470038,23	14,0	13,9	0,0
0731	Van Linschotenlaan 25-45	142232,50	469996,63	13,7	13,7	0,0
0734	Van Linschotenlaan 47-67	142224,31	469955,04	13,7	13,7	0,0
0736	Van Linschotenlaan 69-89	142216,70	469916,25	13,7	13,7	0,0
0737	Van Linschotenlaan 91-161	142194,22	469865,18	13,7	13,7	0,0
0725	Van Linschotenlaan 163-23	142187,95	469812,60	13,7	13,7	0,0
0730	Van Linschotenlaan 235-30	142171,96	469761,93	13,7	13,7	0,0
0733	Van Linschotenlaan 307-37	142154,88	469710,39	13,7	13,7	0,0
0735	Van Linschotenlaan 501 (o	142082,66	469621,96	13,7	13,7	0,0
0137	BP Monnikenberg	142268,53	469933,45	13,7	13,7	0,0
0127	BP Monnikenberg	142277,08	469979,70	13,7	13,7	0,0
0123	BP Monnikenberg	142283,48	470014,32	14,0	13,9	0,0
0122	BP Monnikenberg	142288,54	470041,71	14,0	13,9	0,0
0126	BP Monnikenberg	142178,72	469664,63	13,7	13,7	0,0
0125	BP Monnikenberg	142201,69	469715,67	13,7	13,7	0,0
0124	BP Monnikenberg	142220,73	469766,84	13,7	13,7	0,0
0136	BP Monnikenberg	142229,97	469812,69	13,7	13,7	0,0
0138	BP Monnikenberg	142239,30	469858,96	13,7	13,7	0,0
0130	BP Monnikenberg	142186,11	469581,99	13,7	13,7	0,0
0132	BP Monnikenberg	142152,42	469552,12	13,7	13,7	0,0
0134	BP Monnikenberg	142294,46	470073,54	14,0	13,9	0,1
0141	Van Linschotenlaan 381-48	142131,00	469650,63	13,7	13,7	0,0
0719	Van Linschotenlaan 1- gez	142253,54	470100,55	14,0	13,9	0,1

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	18,9	17,3	1,6	0
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	19,0	17,3	1,6	0
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	18,9	17,3	1,6	0
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	18,9	17,3	1,6	0
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	18,9	17,3	1,6	0
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	19,0	17,3	1,6	0
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	18,9	17,3	1,6	0
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	18,9	17,3	1,6	0
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	18,9	17,3	1,6	0
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	18,2	17,3	0,9	0
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	18,2	17,3	0,8	0
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	18,2	17,3	0,8	0
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	18,1	17,3	0,8	0
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	18,1	17,3	0,8	0
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	18,1	17,3	0,8	0
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	18,3	17,3	0,9	0
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	18,7	17,3	1,3	0
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	18,6	17,3	1,3	0
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	18,6	17,3	1,3	0
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	18,6	17,3	1,3	0
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	18,6	17,3	1,3	0
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	18,6	17,3	1,3	0
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	18,7	17,3	1,3	0
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	18,7	17,3	1,3	0
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	18,5	17,3	1,1	0
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	18,2	17,3	0,9	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	19,7	19,5	0,2	6
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	19,8	19,5	0,2	6
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	19,8	19,6	0,2	6
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	19,8	19,6	0,2	6
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	19,7	19,5	0,2	6
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	19,8	19,5	0,2	6
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	19,7	19,5	0,2	6
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	19,7	19,5	0,2	6
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	19,7	19,5	0,2	6
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	19,7	19,5	0,1	6
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	19,7	19,5	0,1	6
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	19,7	19,5	0,1	6
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	19,7	19,5	0,1	6
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	19,7	19,5	0,1	6
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	19,7	19,6	0,1	6
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	19,7	19,5	0,1	6
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	19,7	19,5	0,2	6
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	19,7	19,5	0,2	6
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	19,7	19,6	0,2	6
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	19,7	19,5	0,2	6
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	19,7	19,5	0,2	6
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	19,7	19,5	0,2	6
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	19,7	19,5	0,2	6
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	19,7	19,5	0,2	6
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	19,7	19,5	0,2	6
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	19,7	19,5	0,1	6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	13,6	13,5	0,1
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	13,6	13,5	0,1
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	13,6	13,5	0,1
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	13,6	13,5	0,1
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	13,6	13,5	0,1
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	13,6	13,5	0,1
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	13,6	13,5	0,1
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	13,6	13,5	0,1
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	13,6	13,5	0,1
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	13,6	13,5	0,1
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	13,6	13,5	0,1
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	13,6	13,5	0,1
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	13,6	13,5	0,1
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	13,6	13,5	0,1
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	13,6	13,5	0,1
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	13,6	13,5	0,1
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	13,6	13,5	0,1
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	13,6	13,5	0,1
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	13,6	13,5	0,1
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	13,6	13,5	0,1
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	13,6	13,5	0,1
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	13,6	13,5	0,1
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	13,6	13,5	0,1
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	13,6	13,5	0,1
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	13,6	13,5	0,1
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	13,6	13,5	0,1

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	17,5	17,3	0,2	0
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	17,5	17,3	0,2	0
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	17,5	17,3	0,2	0
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	17,5	17,3	0,2	0
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	17,6	17,3	0,2	0
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	17,6	17,3	0,3	0
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	17,7	17,3	0,3	0
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	17,8	17,3	0,5	0
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	18,3	17,3	0,9	0
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	17,6	17,3	0,3	0
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	17,6	17,3	0,3	0
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	17,6	17,3	0,3	0
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	17,7	17,3	0,3	0
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	17,7	17,3	0,4	0
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	17,8	17,3	0,4	0
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	17,9	17,3	0,6	0
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	17,9	17,3	0,5	0
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	17,7	17,3	0,4	0
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	17,6	17,3	0,3	0
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	17,6	17,3	0,3	0
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	17,6	17,3	0,2	0
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	17,6	17,3	0,2	0
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	17,6	17,3	0,2	0
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	17,6	17,3	0,2	0
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	17,6	17,3	0,2	0
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	17,6	17,3	0,3	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	19,6	19,5	0,0	6
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	19,6	19,5	0,0	6
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	19,6	19,5	0,0	6
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	19,6	19,5	0,0	6
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	19,6	19,5	0,0	6
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	19,6	19,5	0,0	6
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	19,6	19,5	0,1	6
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	19,6	19,6	0,1	6
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	19,7	19,5	0,1	6
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	19,6	19,5	0,1	6
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	19,6	19,5	0,1	6
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	19,6	19,6	0,1	6
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	19,6	19,5	0,1	6
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	19,6	19,5	0,1	6
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	19,6	19,5	0,1	6
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	19,6	19,6	0,1	6
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	19,6	19,5	0,1	6
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	19,6	19,5	0,1	6
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	19,6	19,5	0,1	6
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	19,6	19,5	0,0	6
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	19,6	19,5	0,0	6
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	19,6	19,5	0,0	6
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	19,6	19,5	0,0	6
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	19,6	19,5	0,0	6
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	19,6	19,5	0,0	6
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	19,6	19,5	0,1	6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	13,5	13,5	0,0
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	13,5	13,5	0,0
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	13,5	13,5	0,0
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	13,5	13,5	0,0
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	13,5	13,5	0,0
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	13,5	13,5	0,0
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	13,5	13,5	0,0
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	13,5	13,5	0,0
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	13,5	13,5	0,0
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	13,5	13,5	0,0
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	13,5	13,5	0,0
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	13,5	13,5	0,0
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	13,5	13,5	0,0
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	13,5	13,5	0,0
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	13,5	13,5	0,0
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	13,5	13,5	0,0
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	13,5	13,5	0,0
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	13,5	13,5	0,0
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	13,5	13,5	0,0
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	13,5	13,5	0,0
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	13,5	13,5	0,0
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	13,5	13,5	0,0
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	13,5	13,5	0,0
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	13,5	13,5	0,0
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	13,5	13,5	0,0
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	13,5	13,5	0,0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN 2030 verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK PLAN 2030 verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	12,7	12,1	0,6	0
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	12,7	12,1	0,6	0
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	12,7	12,1	0,6	0
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	12,7	12,1	0,6	0
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	12,7	12,1	0,6	0
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	12,7	12,1	0,6	0
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	12,7	12,1	0,6	0
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	12,7	12,1	0,6	0
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	12,7	12,1	0,6	0
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	12,4	12,1	0,3	0
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	12,4	12,1	0,3	0
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	12,4	12,1	0,3	0
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	12,4	12,1	0,3	0
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	12,4	12,1	0,3	0
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	12,4	12,1	0,3	0
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	12,5	12,1	0,3	0
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	12,6	12,1	0,5	0
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	12,6	12,1	0,5	0
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	12,6	12,1	0,5	0
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	12,6	12,1	0,5	0
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	12,6	12,1	0,5	0
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	12,6	12,1	0,5	0
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	12,6	12,1	0,5	0
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	12,6	12,1	0,5	0
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	12,5	12,1	0,4	0
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	12,5	12,1	0,3	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN 2030 verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK PLAN 2030 verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	17,8	17,6	0,2	3
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	17,8	17,6	0,2	3
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	17,8	17,6	0,2	3
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	17,8	17,6	0,2	3
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	17,8	17,6	0,2	3
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	17,8	17,6	0,2	3
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	17,8	17,6	0,2	3
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	17,8	17,6	0,2	3
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	17,8	17,6	0,2	3
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	17,7	17,6	0,1	3
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	17,7	17,6	0,1	3
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	17,7	17,6	0,1	3
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	17,7	17,6	0,1	3
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	17,7	17,6	0,1	3
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	17,7	17,6	0,1	3
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	17,7	17,6	0,1	3
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	17,8	17,6	0,2	3
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	17,8	17,6	0,1	3
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	17,8	17,6	0,1	3
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	17,8	17,6	0,1	3
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	17,8	17,6	0,1	3
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	17,8	17,6	0,2	3
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	17,8	17,6	0,2	3
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	17,8	17,6	0,2	3
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	17,8	17,6	0,1	3
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	17,7	17,6	0,1	3

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN 2030 verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK PLAN 2030 verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	11,8	11,8	0,0
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	11,8	11,8	0,0
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	11,8	11,8	0,0
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	11,8	11,8	0,0
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	11,8	11,8	0,0
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	11,8	11,8	0,0
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	11,8	11,8	0,0
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	11,8	11,8	0,0
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	11,8	11,8	0,0
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	11,8	11,8	0,0
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	11,8	11,8	0,0
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	11,8	11,8	0,0
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	11,8	11,8	0,0
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	11,8	11,8	0,0
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	11,8	11,8	0,0
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	11,8	11,8	0,0
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	11,8	11,8	0,0
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	11,8	11,8	0,0
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	11,8	11,8	0,0
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	11,8	11,8	0,0
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	11,8	11,8	0,0
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	11,8	11,8	0,0
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	11,8	11,8	0,0
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	11,8	11,8	0,0
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	11,8	11,8	0,0
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	11,8	11,8	0,0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964,18	470822,61	18,6	18,4
0393	Appartementen Wilhelminas	140976,94	470797,91	18,6	18,4
0383	Appartementen Wilhelminas	140971,41	470810,72	18,6	18,4
0372	Appartementen Prins Bernh	140998,91	470749,61	18,6	18,4
0371	Appartementen Prins Bernh	140993,03	470763,28	18,6	18,4
0364	Appartementen Prins Bernh	140999,05	470758,63	18,6	18,4
0362	Wandelpad 78	141221,51	470350,65	18,7	18,6
0349	Wandelpad 46 a-c	141153,48	470481,11	18,7	18,6
0342	Diamantstraat 69	141256,53	470266,93	18,7	18,6
0341	Diamantstraat 69	141260,19	470274,39	18,7	18,6
0336	Wandelpad 24	141070,90	470627,38	18,7	18,6
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190,71	470421,84	18,7	18,6
0327	Wandelpad 18a	141056,61	470655,02	18,7	18,6
0301	Wandelpad 18	141051,11	470667,37	18,7	18,6
0275	Wandelpad 38	141136,26	470529,14	18,7	18,6
0270	Wandelpad 46	141146,96	470492,90	18,7	18,6
0268	Wandelpad 46	141154,34	470489,34	18,7	18,6
0265	Wandelpad 18c	141056,53	470644,75	18,7	18,6
0252	Wandelpad 86	141231,21	470330,38	18,7	18,6
0245	Wandelpad 42a-d	141146,79	470513,81	18,7	18,6
0210	Wandelpad 94	141240,88	470310,15	18,7	18,6
0192	Wandelpad 58	141199,06	470404,49	18,7	18,6
0190	St. Vitusstraat 96	141179,25	470443,95	18,7	18,6
0188	St. Vitusstraat 96	141176,40	470453,83	18,7	18,6
0164	St. Vitusstraat 94	141168,77	470451,83	18,7	18,6
0158	Wandelpad 100	141252,22	470292,62	18,7	18,6
157		142296,06	470604,17	17,9	17,3
156		142290,51	470577,02	17,9	17,3
155		142286,43	470556,97	17,8	17,3
0155	Wandelpad 70	141213,52	470368,55	18,7	18,6
154		142281,94	470534,33	17,8	17,3
153		142276,58	470506,10	17,9	17,3
152		142272,31	470486,23	17,9	17,3
151		142268,09	470465,30	17,9	17,3
150		142262,92	470439,36	17,9	17,3
149		142259,12	470421,11	17,9	17,3
148		142254,43	470397,89	17,9	17,3
147		142233,51	470345,39	17,9	17,3
146		142228,37	470320,08	17,9	17,3
145		142223,68	470296,94	17,9	17,3
144		142215,03	470254,32	17,9	17,3
143		142209,50	470227,02	17,9	17,3
142		142203,82	470199,00	18,0	17,3
0102	Wandelpad 10	141041,97	470689,36	18,7	18,6
94	Liebergerweg 434-500	141764,90	470459,26	20,0	18,6
93	Oosterengweg 4_1-46	141772,64	470416,52	21,5	18,6
92	Oosterengweg 6_1-46	141785,85	470364,63	24,0	18,6
0092	Wandelpad 14	141047,05	470680,65	18,7	18,6
91	Oosterengweg 46a-50d	141835,05	470222,56	19,4	18,6
90	Oosterengweg 56	141843,43	470200,17	19,5	18,6
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837,86	470152,09	19,8	18,6
88	Oosterengweg 62-148	141878,26	470095,37	24,4	18,6
87	Oosterengweg 162-172	141897,45	470035,98	21,3	18,6
86	Oosterengweg 198-208	141917,69	469986,53	21,5	19,0
85	Oosterengweg 246-256	141941,63	469927,96	21,4	19,0
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955,85	469889,53	20,9	19,0
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993,42	469904,18	21,6	19,0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
0398	0,2	0
0393	0,2	0
0383	0,2	0
0372	0,1	0
0371	0,1	0
0364	0,2	0
0362	0,1	0
0349	0,1	0
0342	0,1	0
0341	0,1	0
0336	0,1	0
0331	0,1	0
0327	0,1	0
0301	0,1	0
0275	0,1	0
0270	0,1	0
0268	0,1	0
0265	0,1	0
0252	0,1	0
0245	0,1	0
0210	0,1	0
0192	0,1	0
0190	0,1	0
0188	0,1	0
0164	0,1	0
0158	0,1	0
157	0,6	0
156	0,5	0
155	0,5	0
0155	0,1	0
154	0,5	0
153	0,5	0
152	0,5	0
151	0,5	0
150	0,6	0
149	0,6	0
148	0,6	0
147	0,6	0
146	0,6	0
145	0,6	0
144	0,6	0
143	0,6	0
142	0,7	0
0102	0,1	0
94	1,4	0
93	3,0	0
92	5,5	0
0092	0,1	0
91	0,9	0
90	0,9	0
89	1,2	0
88	5,8	0
87	2,7	0
86	2,5	0
85	2,3	0
84	1,8	0
83	2,5	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
82	Oosterengweg 213-223	141972,52	469946,69	22,6	19,0
0082	Wandelpad 8	141036,88	470695,41	18,7	18,6
81	Oosterengweg 177-187	141952,80	469993,87	22,8	19,0
80	Oosterengweg 141-151	141930,47	470048,48	22,7	18,6
79	Oosterengweg 97-111	141901,41	470109,55	28,4	18,6
78	Oosterengweg 69-79	141902,32	470148,67	21,8	18,6
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187,70	470131,19	18,1	17,3
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152,37	470112,15	17,9	17,3
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111,86	470127,88	17,9	17,3
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050,23	470141,87	18,1	17,3
0074	Wandelpad 20	141064,88	470638,90	18,7	18,6
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020,52	470149,96	18,2	17,3
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977,95	470162,33	19,7	18,6
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928,58	470174,56	20,0	18,6
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876,81	470188,63	19,8	18,6
69	Oosterengweg 65	141863,16	470214,10	19,6	18,6
68	Mussenstraat 42	141911,67	470258,26	19,6	18,6
0068	Wandelpad 34	141127,43	470540,21	18,7	18,6
67	Mussenstraat 50	141891,79	470263,70	19,7	18,6
66	Mussenstraat 56	141876,64	470267,84	19,7	18,6
65	Mussenstraat 64	141851,71	470275,39	19,7	18,6
64	Mussenstraat 68	141838,22	470281,96	19,6	18,6
63	Oosterengweg 41	141829,24	470312,17	20,2	18,6
62	Oosterengweg 33	141822,39	470335,29	22,1	18,6
61	Oosterengweg 632-654	141811,77	470377,10	30,1	18,6
60	Oosterengweg 596-630	141805,07	470403,66	24,6	18,6
59	Oosterengweg 562-594	141798,68	470426,87	24,0	18,6
0048	Wandelpad 64 a-b	141208,35	470387,04	18,7	18,6
0044	Appartementen Roosendaals	141068,35	470618,25	18,7	18,6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
82	3,6	0
0082	0,1	0
81	3,8	0
80	4,1	0
79	9,8	0
78	3,2	0
77	0,7	0
76	0,5	0
75	0,6	0
74	0,7	0
0074	0,1	0
73	0,9	0
72	1,1	0
71	1,5	0
70	1,3	0
69	1,0	0
68	1,1	0
0068	0,1	0
67	1,1	0
66	1,1	0
65	1,1	0
64	1,0	0
63	1,6	0
62	3,6	0
61	11,5	0
60	6,1	0
59	5,4	0
0048	0,1	0
0044	0,1	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964,18	470822,61	20,4	20,4
0393	Appartementen Wilhelminas	140976,94	470797,91	20,4	20,4
0383	Appartementen Wilhelminas	140971,41	470810,72	20,4	20,4
0372	Appartementen Prins Bernh	140998,91	470749,61	20,4	20,4
0371	Appartementen Prins Bernh	140993,03	470763,28	20,4	20,4
0364	Appartementen Prins Bernh	140999,05	470758,63	20,4	20,4
0362	Wandelpad 78	141221,51	470350,65	20,2	20,2
0349	Wandelpad 46 a-c	141153,48	470481,11	20,2	20,2
0342	Diamantstraat 69	141256,53	470266,93	20,2	20,2
0341	Diamantstraat 69	141260,19	470274,39	20,2	20,2
0336	Wandelpad 24	141070,90	470627,38	20,2	20,2
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190,71	470421,84	20,2	20,2
0327	Wandelpad 18a	141056,61	470655,02	20,2	20,2
0301	Wandelpad 18	141051,11	470667,37	20,2	20,2
0275	Wandelpad 38	141136,26	470529,14	20,2	20,2
0270	Wandelpad 46	141146,96	470492,90	20,2	20,2
0268	Wandelpad 46	141154,34	470489,34	20,2	20,2
0265	Wandelpad 18c	141056,53	470644,75	20,2	20,2
0252	Wandelpad 86	141231,21	470330,38	20,2	20,2
0245	Wandelpad 42a-d	141146,79	470513,81	20,2	20,2
0210	Wandelpad 94	141240,88	470310,15	20,2	20,2
0192	Wandelpad 58	141199,06	470404,49	20,2	20,2
0190	St. Vitusstraat 96	141179,25	470443,95	20,2	20,2
0188	St. Vitusstraat 96	141176,40	470453,83	20,2	20,2
0164	St. Vitusstraat 94	141168,77	470451,83	20,2	20,2
0158	Wandelpad 100	141252,22	470292,62	20,2	20,2
157		142296,06	470604,17	19,6	19,5
156		142290,51	470577,02	19,6	19,5
155		142286,43	470556,97	19,6	19,5
0155	Wandelpad 70	141213,52	470368,55	20,2	20,2
154		142281,94	470534,33	19,6	19,5
153		142276,58	470506,10	19,6	19,5
152		142272,31	470486,23	19,6	19,5
151		142268,09	470465,30	19,6	19,5
150		142262,92	470439,36	19,6	19,5
149		142259,12	470421,11	19,6	19,5
148		142254,43	470397,89	19,6	19,5
147		142233,51	470345,39	19,6	19,6
146		142228,37	470320,08	19,6	19,6
145		142223,68	470296,94	19,6	19,5
144		142215,03	470254,32	19,6	19,5
143		142209,50	470227,02	19,6	19,5
142		142203,82	470199,00	19,6	19,5
0102	Wandelpad 10	141041,97	470689,36	20,2	20,2
94	Liebergerweg 434-500	141764,90	470459,26	20,6	20,2
93	Oosterengweg 4_1-46	141772,64	470416,52	20,9	20,2
92	Oosterengweg 6_1-46	141785,85	470364,63	21,6	20,2
0092	Wandelpad 14	141047,05	470680,65	20,2	20,2
91	Oosterengweg 46a-50d	141835,05	470222,56	20,4	20,2
90	Oosterengweg 56	141843,43	470200,17	20,4	20,2
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837,86	470152,09	20,5	20,2
88	Oosterengweg 62-148	141878,26	470095,37	21,5	20,2
87	Oosterengweg 162-172	141897,45	470035,98	20,8	20,2
86	Oosterengweg 198-208	141917,69	469986,53	20,1	19,6
85	Oosterengweg 246-256	141941,63	469927,96	20,1	19,6
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955,85	469889,53	20,0	19,6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
0398	0,0	7
0393	0,0	7
0383	0,0	7
0372	0,0	7
0371	0,0	7
0364	0,0	7
0362	0,0	6
0349	0,0	6
0342	0,0	6
0341	0,0	6
0336	0,0	6
0331	0,0	6
0327	0,0	6
0301	0,0	6
0275	0,0	6
0270	0,0	6
0268	0,0	6
0265	0,0	6
0252	0,0	6
0245	0,0	6
0210	0,0	6
0192	0,0	6
0190	0,0	6
0188	0,0	6
0164	0,0	6
0158	0,0	6
157	0,1	6
156	0,1	6
155	0,1	6
0155	0,0	6
154	0,1	6
153	0,1	6
152	0,1	6
151	0,1	6
150	0,1	6
149	0,1	6
148	0,1	6
147	0,1	6
146	0,1	6
145	0,1	6
144	0,1	6
143	0,1	6
142	0,1	6
0102	0,0	6
94	0,4	7
93	0,7	8
92	1,4	10
0092	0,0	6
91	0,2	6
90	0,2	7
89	0,3	7
88	1,3	8
87	0,5	7
86	0,5	6
85	0,4	6
84	0,3	6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993,42	469904,18	20,1	19,6
82	Oosterengweg 213-223	141972,52	469946,69	20,3	19,6
0082	Wandelpad 8	141036,88	470695,41	20,2	20,2
81	Oosterengweg 177-187	141952,80	469993,87	20,4	19,6
80	Oosterengweg 141-151	141930,47	470048,48	21,0	20,2
79	Oosterengweg 97-111	141901,41	470109,55	22,4	20,2
78	Oosterengweg 69-79	141902,32	470148,67	21,0	20,2
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187,70	470131,19	19,6	19,5
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152,37	470112,15	19,6	19,5
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111,86	470127,88	19,6	19,5
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050,23	470141,87	19,7	19,6
0074	Wandelpad 20	141064,88	470638,90	20,2	20,2
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020,52	470149,96	19,7	19,5
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977,95	470162,33	20,4	20,2
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928,58	470174,56	20,5	20,2
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876,81	470188,63	20,5	20,2
69	Oosterengweg 65	141863,16	470214,10	20,4	20,2
68	Mussenstraat 42	141911,67	470258,26	20,4	20,2
0068	Wandelpad 34	141127,43	470540,21	20,2	20,2
67	Mussenstraat 50	141891,79	470263,70	20,4	20,2
66	Mussenstraat 56	141876,64	470267,84	20,4	20,2
65	Mussenstraat 64	141851,71	470275,39	20,4	20,2
64	Mussenstraat 68	141838,22	470281,96	20,4	20,2
63	Oosterengweg 41	141829,24	470312,17	20,5	20,2
62	Oosterengweg 33	141822,39	470335,29	20,9	20,2
61	Oosterengweg 632-654	141811,77	470377,10	23,2	20,2
60	Oosterengweg 596-630	141805,07	470403,66	21,5	20,2
59	Oosterengweg 562-594	141798,68	470426,87	21,3	20,2
0048	Wandelpad 64 a-b	141208,35	470387,04	20,2	20,2
0044	Appartementen Roosendaals	141068,35	470618,25	20,2	20,2

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
83	0,4	6
82	0,7	6
0082	0,0	6
81	0,7	6
80	0,8	7
79	2,2	8
78	0,8	7
77	0,1	6
76	0,1	6
75	0,1	6
74	0,1	6
0074	0,0	6
73	0,1	6
72	0,2	6
71	0,3	6
70	0,3	7
69	0,2	7
68	0,2	6
0068	0,0	6
67	0,2	6
66	0,2	6
65	0,2	6
64	0,2	6
63	0,3	6
62	0,7	7
61	3,0	11
60	1,3	8
59	1,1	8
0048	0,0	6
0044	0,0	6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964,18	470822,61	14,3	14,2
0393	Appartementen Wilhelminas	140976,94	470797,91	14,3	14,2
0383	Appartementen Wilhelminas	140971,41	470810,72	14,3	14,2
0372	Appartementen Prins Bernh	140998,91	470749,61	14,2	14,2
0371	Appartementen Prins Bernh	140993,03	470763,28	14,2	14,2
0364	Appartementen Prins Bernh	140999,05	470758,63	14,3	14,2
0362	Wandelpad 78	141221,51	470350,65	14,1	14,1
0349	Wandelpad 46 a-c	141153,48	470481,11	14,1	14,1
0342	Diamantstraat 69	141256,53	470266,93	14,1	14,1
0341	Diamantstraat 69	141260,19	470274,39	14,1	14,1
0336	Wandelpad 24	141070,90	470627,38	14,1	14,1
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190,71	470421,84	14,1	14,1
0327	Wandelpad 18a	141056,61	470655,02	14,1	14,1
0301	Wandelpad 18	141051,11	470667,37	14,1	14,1
0275	Wandelpad 38	141136,26	470529,14	14,1	14,1
0270	Wandelpad 46	141146,96	470492,90	14,1	14,1
0268	Wandelpad 46	141154,34	470489,34	14,1	14,1
0265	Wandelpad 18c	141056,53	470644,75	14,1	14,1
0252	Wandelpad 86	141231,21	470330,38	14,1	14,1
0245	Wandelpad 42a-d	141146,79	470513,81	14,1	14,1
0210	Wandelpad 94	141240,88	470310,15	14,1	14,1
0192	Wandelpad 58	141199,06	470404,49	14,1	14,1
0190	St. Vitusstraat 96	141179,25	470443,95	14,1	14,1
0188	St. Vitusstraat 96	141176,40	470453,83	14,1	14,1
0164	St. Vitusstraat 94	141168,77	470451,83	14,1	14,1
0158	Wandelpad 100	141252,22	470292,62	14,1	14,1
157		142296,06	470604,17	13,5	13,5
156		142290,51	470577,02	13,5	13,5
155		142286,43	470556,97	13,5	13,5
0155	Wandelpad 70	141213,52	470368,55	14,1	14,1
154		142281,94	470534,33	13,5	13,5
153		142276,58	470506,10	13,5	13,5
152		142272,31	470486,23	13,5	13,5
151		142268,09	470465,30	13,5	13,5
150		142262,92	470439,36	13,5	13,5
149		142259,12	470421,11	13,5	13,5
148		142254,43	470397,89	13,5	13,5
147		142233,51	470345,39	13,5	13,5
146		142228,37	470320,08	13,5	13,5
145		142223,68	470296,94	13,5	13,5
144		142215,03	470254,32	13,5	13,5
143		142209,50	470227,02	13,5	13,5
142		142203,82	470199,00	13,5	13,5
0102	Wandelpad 10	141041,97	470689,36	14,1	14,1
94	Liebergerweg 434-500	141764,90	470459,26	14,2	14,1
93	Oosterengweg 4_1-46	141772,64	470416,52	14,3	14,1
92	Oosterengweg 6_1-46	141785,85	470364,63	14,6	14,1
0092	Wandelpad 14	141047,05	470680,65	14,1	14,1
91	Oosterengweg 46a-50d	141835,05	470222,56	14,1	14,1
90	Oosterengweg 56	141843,43	470200,17	14,2	14,1
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837,86	470152,09	14,2	14,1
88	Oosterengweg 62-148	141878,26	470095,37	14,6	14,1
87	Oosterengweg 162-172	141897,45	470035,98	14,3	14,1
86	Oosterengweg 198-208	141917,69	469986,53	13,7	13,5
85	Oosterengweg 246-256	141941,63	469927,96	13,7	13,5
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955,85	469889,53	13,6	13,5
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993,42	469904,18	13,7	13,5

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
0398	0,0
0393	0,0
0383	0,0
0372	0,0
0371	0,0
0364	0,0
0362	0,0
0349	0,0
0342	0,0
0341	0,0
0336	0,0
0331	0,0
0327	0,0
0301	0,0
0275	0,0
0270	0,0
0268	0,0
0265	0,0
0252	0,0
0245	0,0
0210	0,0
0192	0,0
0190	0,0
0188	0,0
0164	0,0
0158	0,0
157	0,0
156	0,0
155	0,0
0155	0,0
154	0,0
153	0,0
152	0,0
151	0,0
150	0,0
149	0,0
148	0,0
147	0,0
146	0,0
145	0,0
144	0,0
143	0,0
142	0,0
0102	0,0
94	0,1
93	0,3
92	0,5
0092	0,0
91	0,1
90	0,1
89	0,1
88	0,5
87	0,2
86	0,2
85	0,2
84	0,1
83	0,2

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
82	Oosterengweg 213-223	141972,52	469946,69	13,8	13,5
0082	Wandelpad 8	141036,88	470695,41	14,1	14,1
81	Oosterengweg 177-187	141952,80	469993,87	13,8	13,5
80	Oosterengweg 141-151	141930,47	470048,48	14,4	14,1
79	Oosterengweg 97-111	141901,41	470109,55	14,9	14,1
78	Oosterengweg 69-79	141902,32	470148,67	14,4	14,1
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187,70	470131,19	13,5	13,5
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152,37	470112,15	13,5	13,5
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111,86	470127,88	13,5	13,5
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050,23	470141,87	13,5	13,5
0074	Wandelpad 20	141064,88	470638,90	14,1	14,1
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020,52	470149,96	13,6	13,5
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977,95	470162,33	14,2	14,1
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928,58	470174,56	14,2	14,1
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876,81	470188,63	14,2	14,1
69	Oosterengweg 65	141863,16	470214,10	14,2	14,1
68	Mussenstraat 42	141911,67	470258,26	14,2	14,1
0068	Wandelpad 34	141127,43	470540,21	14,1	14,1
67	Mussenstraat 50	141891,79	470263,70	14,2	14,1
66	Mussenstraat 56	141876,64	470267,84	14,2	14,1
65	Mussenstraat 64	141851,71	470275,39	14,2	14,1
64	Mussenstraat 68	141838,22	470281,96	14,2	14,1
63	Oosterengweg 41	141829,24	470312,17	14,2	14,1
62	Oosterengweg 33	141822,39	470335,29	14,4	14,1
61	Oosterengweg 632-654	141811,77	470377,10	15,2	14,1
60	Oosterengweg 596-630	141805,07	470403,66	14,6	14,1
59	Oosterengweg 562-594	141798,68	470426,87	14,5	14,1
0048	Wandelpad 64 a-b	141208,35	470387,04	14,1	14,1
0044	Appartementen Roosendaals	141068,35	470618,25	14,1	14,1

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
82	0,3
0082	0,0
81	0,3
80	0,3
79	0,9
78	0,3
77	0,0
76	0,0
75	0,0
74	0,0
0074	0,0
73	0,1
72	0,1
71	0,1
70	0,1
69	0,1
68	0,1
0068	0,0
67	0,1
66	0,1
65	0,1
64	0,1
63	0,1
62	0,3
61	1,2
60	0,5
59	0,4
0048	0,0
0044	0,0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964.18	470822.61	18.4	18.4
0393	Appartementen Wilhelminas	140976.94	470797.91	18.4	18.4
0383	Appartementen Wilhelminas	140971.41	470810.72	18.4	18.4
0372	Appartementen Prins Bernh	140998.91	470749.61	18.4	18.4
0371	Appartementen Prins Bernh	140993.03	470763.28	18.4	18.4
0364	Appartementen Prins Bernh	140999.05	470758.63	18.4	18.4
0362	Wandelpad 78	141221.51	470350.65	18.6	18.6
0349	Wandelpad 46 a-c	141153.48	470481.11	18.6	18.6
0342	Diamantstraat 69	141256.53	470266.93	18.6	18.6
0341	Diamantstraat 69	141260.19	470274.39	18.6	18.6
0336	Wandelpad 24	141070.90	470627.38	18.6	18.6
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190.71	470421.84	18.6	18.6
0327	Wandelpad 18a	141056.61	470655.02	18.6	18.6
0301	Wandelpad 18	141051.11	470667.37	18.6	18.6
0275	Wandelpad 38	141136.26	470529.14	18.6	18.6
0270	Wandelpad 46	141146.96	470492.90	18.6	18.6
0268	Wandelpad 46	141154.34	470489.34	18.6	18.6
0265	Wandelpad 18c	141056.53	470644.75	18.6	18.6
0252	Wandelpad 86	141231.21	470330.38	18.6	18.6
0245	Wandelpad 42a-d	141146.79	470513.81	18.6	18.6
0210	Wandelpad 94	141240.88	470310.15	18.6	18.6
0192	Wandelpad 58	141199.06	470404.49	18.6	18.6
0190	St. Vitusstraat 96	141179.25	470443.95	18.6	18.6
0188	St. Vitusstraat 96	141176.40	470453.83	18.6	18.6
0164	St. Vitusstraat 94	141168.77	470451.83	18.6	18.6
0158	Wandelpad 100	141252.22	470292.62	18.6	18.6
157		142296.06	470604.17	17.8	17.3
156		142290.51	470577.02	17.7	17.3
155		142286.43	470556.97	17.7	17.3
0155	Wandelpad 70	141213.52	470368.55	18.6	18.6
154		142281.94	470534.33	17.6	17.3
153		142276.58	470506.10	17.6	17.3
152		142272.31	470486.23	17.6	17.3
151		142268.09	470465.30	17.6	17.3
150		142262.92	470439.36	17.6	17.3
149		142259.12	470421.11	17.6	17.3
148		142254.43	470397.89	17.6	17.3
147		142233.51	470345.39	17.6	17.3
146		142228.37	470320.08	17.6	17.3
145		142223.68	470296.94	17.6	17.3
144		142215.03	470254.32	17.6	17.3
143		142209.50	470227.02	17.6	17.3
142		142203.82	470199.00	17.7	17.3
0102	Wandelpad 10	141041.97	470689.36	18.6	18.6
94	Liebergerweg 434-500	141764.90	470459.26	19.8	18.6
93	Oosterengweg 4_1-46	141772.64	470416.52	21.0	18.6
92	Oosterengweg 6_1-46	141785.85	470364.63	21.1	18.6
0092	Wandelpad 14	141047.05	470680.65	18.6	18.6
91	Oosterengweg 46a-50d	141835.05	470222.56	22.2	18.6
90	Oosterengweg 56	141843.43	470200.17	22.7	18.6
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837.86	470152.09	20.5	18.6
88	Oosterengweg 62-148	141878.26	470095.37	22.3	18.6
87	Oosterengweg 162-172	141897.45	470035.98	21.0	18.6
86	Oosterengweg 198-208	141917.69	469986.53	21.4	19.0
85	Oosterengweg 246-256	141941.63	469927.96	21.3	19.0
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955.85	469889.53	20.8	19.0
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993.42	469904.18	21.5	19.0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
0398	0.0	0
0393	0.0	0
0383	0.0	0
0372	0.0	0
0371	0.0	0
0364	0.0	0
0362	0.0	0
0349	0.0	0
0342	0.0	0
0341	0.0	0
0336	0.0	0
0331	0.0	0
0327	0.0	0
0301	0.0	0
0275	0.0	0
0270	0.0	0
0268	0.0	0
0265	0.0	0
0252	0.0	0
0245	0.0	0
0210	0.0	0
0192	0.0	0
0190	0.0	0
0188	0.0	0
0164	0.0	0
0158	0.0	0
157	0.5	0
156	0.4	0
155	0.3	0
0155	0.0	0
154	0.3	0
153	0.3	0
152	0.3	0
151	0.3	0
150	0.3	0
149	0.3	0
148	0.3	0
147	0.2	0
146	0.2	0
145	0.2	0
144	0.3	0
143	0.3	0
142	0.3	0
0102	0.0	0
94	1.2	0
93	2.5	0
92	2.5	0
0092	0.0	0
91	3.7	0
90	4.2	0
89	1.9	0
88	3.7	0
87	2.5	0
86	2.4	0
85	2.2	0
84	1.8	0
83	2.5	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
82	Oosterengweg 213-223	141972.52	469946.69	22.5	19.0
0082	Wandelpad 8	141036.88	470695.41	18.6	18.6
81	Oosterengweg 177-187	141952.80	469993.87	22.7	19.0
80	Oosterengweg 141-151	141930.47	470048.48	22.2	18.6
79	Oosterengweg 97-111	141901.41	470109.55	22.1	18.6
78	Oosterengweg 69-79	141902.32	470148.67	21.1	18.6
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187.70	470131.19	17.6	17.3
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152.37	470112.15	17.6	17.3
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111.86	470127.88	17.7	17.3
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050.23	470141.87	17.8	17.3
0074	Wandelpad 20	141064.88	470638.90	18.6	18.6
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020.52	470149.96	17.9	17.3
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977.95	470162.33	19.4	18.6
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928.58	470174.56	19.9	18.6
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876.81	470188.63	22.3	18.6
69	Oosterengweg 65	141863.16	470214.10	23.5	18.6
68	Mussenstraat 42	141911.67	470258.26	19.9	18.6
0068	Wandelpad 34	141127.43	470540.21	18.6	18.6
67	Mussenstraat 50	141891.79	470263.70	20.3	18.6
66	Mussenstraat 56	141876.64	470267.84	20.7	18.6
65	Mussenstraat 64	141851.71	470275.39	22.4	18.6
64	Mussenstraat 68	141838.22	470281.96	25.1	18.6
63	Oosterengweg 41	141829.24	470312.17	25.0	18.6
62	Oosterengweg 33	141822.39	470335.29	24.9	18.6
61	Oosterengweg 632-654	141811.77	470377.10	23.9	18.6
60	Oosterengweg 596-630	141805.07	470403.66	23.5	18.6
59	Oosterengweg 562-594	141798.68	470426.87	23.6	18.6
0048	Wandelpad 64 a-b	141208.35	470387.04	18.6	18.6
0044	Appartementen Roosendaals	141068.35	470618.25	18.6	18.6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
82	3.5	0
0082	0.0	0
81	3.6	0
80	3.7	0
79	3.6	0
78	2.5	0
77	0.3	0
76	0.3	0
75	0.3	0
74	0.5	0
0074	0.0	0
73	0.6	0
72	0.8	0
71	1.4	0
70	3.7	0
69	4.9	0
68	1.4	0
0068	0.0	0
67	1.7	0
66	2.2	0
65	3.8	0
64	6.5	0
63	6.4	0
62	6.3	0
61	5.4	0
60	4.9	0
59	5.0	0
0048	0.0	0
0044	0.0	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964.18	470822.61	20.4	20.4
0393	Appartementen Wilhelminas	140976.94	470797.91	20.4	20.4
0383	Appartementen Wilhelminas	140971.41	470810.72	20.4	20.4
0372	Appartementen Prins Bernh	140998.91	470749.61	20.4	20.4
0371	Appartementen Prins Bernh	140993.03	470763.28	20.4	20.4
0364	Appartementen Prins Bernh	140999.05	470758.63	20.4	20.4
0362	Wandelpad 78	141221.51	470350.65	20.2	20.2
0349	Wandelpad 46 a-c	141153.48	470481.11	20.2	20.2
0342	Diamantstraat 69	141256.53	470266.93	20.2	20.2
0341	Diamantstraat 69	141260.19	470274.39	20.2	20.2
0336	Wandelpad 24	141070.90	470627.38	20.2	20.2
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190.71	470421.84	20.2	20.2
0327	Wandelpad 18a	141056.61	470655.02	20.2	20.2
0301	Wandelpad 18	141051.11	470667.37	20.2	20.2
0275	Wandelpad 38	141136.26	470529.14	20.2	20.2
0270	Wandelpad 46	141146.96	470492.90	20.2	20.2
0268	Wandelpad 46	141154.34	470489.34	20.2	20.2
0265	Wandelpad 18c	141056.53	470644.75	20.2	20.2
0252	Wandelpad 86	141231.21	470330.38	20.2	20.2
0245	Wandelpad 42a-d	141146.79	470513.81	20.2	20.2
0210	Wandelpad 94	141240.88	470310.15	20.2	20.2
0192	Wandelpad 58	141199.06	470404.49	20.2	20.2
0190	St. Vitusstraat 96	141179.25	470443.95	20.2	20.2
0188	St. Vitusstraat 96	141176.40	470453.83	20.2	20.2
0164	St. Vitusstraat 94	141168.77	470451.83	20.2	20.2
0158	Wandelpad 100	141252.22	470292.62	20.2	20.2
157		142296.06	470604.17	19.6	19.5
156		142290.51	470577.02	19.6	19.5
155		142286.43	470556.97	19.6	19.5
0155	Wandelpad 70	141213.52	470368.55	20.2	20.2
154		142281.94	470534.33	19.6	19.5
153		142276.58	470506.10	19.6	19.6
152		142272.31	470486.23	19.6	19.6
151		142268.09	470465.30	19.6	19.5
150		142262.92	470439.36	19.6	19.5
149		142259.12	470421.11	19.6	19.5
148		142254.43	470397.89	19.6	19.5
147		142233.51	470345.39	19.6	19.6
146		142228.37	470320.08	19.6	19.6
145		142223.68	470296.94	19.6	19.5
144		142215.03	470254.32	19.6	19.5
143		142209.50	470227.02	19.6	19.5
142		142203.82	470199.00	19.6	19.5
0102	Wandelpad 10	141041.97	470689.36	20.2	20.2
94	Liebergerweg 434-500	141764.90	470459.26	20.5	20.2
93	Oosterengweg 4_1-46	141772.64	470416.52	20.8	20.2
92	Oosterengweg 6_1-46	141785.85	470364.63	20.8	20.2
0092	Wandelpad 14	141047.05	470680.65	20.2	20.2
91	Oosterengweg 46a-50d	141835.05	470222.56	21.0	20.2
90	Oosterengweg 56	141843.43	470200.17	21.1	20.2
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837.86	470152.09	20.6	20.2
88	Oosterengweg 62-148	141878.26	470095.37	21.0	20.2
87	Oosterengweg 162-172	141897.45	470035.98	20.7	20.2
86	Oosterengweg 198-208	141917.69	469986.53	20.1	19.6
85	Oosterengweg 246-256	141941.63	469927.96	20.1	19.6
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955.85	469889.53	20.0	19.6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
0398	0.0	7
0393	0.0	7
0383	0.0	7
0372	0.0	7
0371	0.0	7
0364	0.0	7
0362	0.0	6
0349	0.0	6
0342	0.0	6
0341	0.0	6
0336	0.0	6
0331	0.0	6
0327	0.0	6
0301	0.0	6
0275	0.0	6
0270	0.0	6
0268	0.0	6
0265	0.0	6
0252	0.0	6
0245	0.0	6
0210	0.0	6
0192	0.0	6
0190	0.0	6
0188	0.0	6
0164	0.0	6
0158	0.0	6
157	0.1	6
156	0.1	6
155	0.1	6
0155	0.0	6
154	0.1	6
153	0.1	6
152	0.1	6
151	0.1	6
150	0.1	6
149	0.1	6
148	0.1	6
147	0.0	6
146	0.0	6
145	0.1	6
144	0.1	6
143	0.1	6
142	0.1	6
0102	0.0	6
94	0.3	7
93	0.5	7
92	0.5	7
0092	0.0	6
91	0.8	8
90	0.9	8
89	0.4	7
88	0.8	8
87	0.5	7
86	0.5	6
85	0.4	6
84	0.3	6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993.42	469904.18	20.1	19.6
82	Oosterengweg 213-223	141972.52	469946.69	20.3	19.6
0082	Wandelpad 8	141036.88	470695.41	20.2	20.2
81	Oosterengweg 177-187	141952.80	469993.87	20.4	19.6
80	Oosterengweg 141-151	141930.47	470048.48	20.9	20.2
79	Oosterengweg 97-111	141901.41	470109.55	20.9	20.2
78	Oosterengweg 69-79	141902.32	470148.67	20.7	20.2
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187.70	470131.19	19.6	19.5
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152.37	470112.15	19.6	19.5
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111.86	470127.88	19.6	19.5
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050.23	470141.87	19.6	19.5
0074	Wandelpad 20	141064.88	470638.90	20.2	20.2
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020.52	470149.96	19.6	19.5
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977.95	470162.33	20.4	20.2
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928.58	470174.56	20.5	20.2
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876.81	470188.63	20.9	20.2
69	Oosterengweg 65	141863.16	470214.10	21.2	20.2
68	Mussenstraat 42	141911.67	470258.26	20.5	20.2
0068	Wandelpad 34	141127.43	470540.21	20.2	20.2
67	Mussenstraat 50	141891.79	470263.70	20.6	20.2
66	Mussenstraat 56	141876.64	470267.84	20.6	20.2
65	Mussenstraat 64	141851.71	470275.39	21.0	20.2
64	Mussenstraat 68	141838.22	470281.96	21.6	20.2
63	Oosterengweg 41	141829.24	470312.17	21.5	20.2
62	Oosterengweg 33	141822.39	470335.29	21.5	20.2
61	Oosterengweg 632-654	141811.77	470377.10	21.3	20.2
60	Oosterengweg 596-630	141805.07	470403.66	21.2	20.2
59	Oosterengweg 562-594	141798.68	470426.87	21.2	20.2
0048	Wandelpad 64 a-b	141208.35	470387.04	20.2	20.2
0044	Appartementen Roosendaals	141068.35	470618.25	20.2	20.2

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
83	0.4	6
82	0.7	6
0082	0.0	6
81	0.7	6
80	0.7	7
79	0.7	7
78	0.5	7
77	0.0	6
76	0.1	6
75	0.1	6
74	0.1	6
0074	0.0	6
73	0.1	6
72	0.2	6
71	0.3	6
70	0.7	7
69	1.0	7
68	0.3	6
0068	0.0	6
67	0.3	6
66	0.4	6
65	0.8	7
64	1.3	8
63	1.3	8
62	1.3	8
61	1.1	8
60	1.0	7
59	1.0	7
0048	0.0	6
0044	0.0	6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964.18	470822.61	14.2	14.2
0393	Appartementen Wilhelminas	140976.94	470797.91	14.2	14.2
0383	Appartementen Wilhelminas	140971.41	470810.72	14.2	14.2
0372	Appartementen Prins Bernh	140998.91	470749.61	14.2	14.2
0371	Appartementen Prins Bernh	140993.03	470763.28	14.2	14.2
0364	Appartementen Prins Bernh	140999.05	470758.63	14.2	14.2
0362	Wandelpad 78	141221.51	470350.65	14.1	14.1
0349	Wandelpad 46 a-c	141153.48	470481.11	14.1	14.1
0342	Diamantstraat 69	141256.53	470266.93	14.1	14.1
0341	Diamantstraat 69	141260.19	470274.39	14.1	14.1
0336	Wandelpad 24	141070.90	470627.38	14.1	14.1
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190.71	470421.84	14.1	14.1
0327	Wandelpad 18a	141056.61	470655.02	14.1	14.1
0301	Wandelpad 18	141051.11	470667.37	14.1	14.1
0275	Wandelpad 38	141136.26	470529.14	14.1	14.1
0270	Wandelpad 46	141146.96	470492.90	14.1	14.1
0268	Wandelpad 46	141154.34	470489.34	14.1	14.1
0265	Wandelpad 18c	141056.53	470644.75	14.1	14.1
0252	Wandelpad 86	141231.21	470330.38	14.1	14.1
0245	Wandelpad 42a-d	141146.79	470513.81	14.1	14.1
0210	Wandelpad 94	141240.88	470310.15	14.1	14.1
0192	Wandelpad 58	141199.06	470404.49	14.1	14.1
0190	St. Vitusstraat 96	141179.25	470443.95	14.1	14.1
0188	St. Vitusstraat 96	141176.40	470453.83	14.1	14.1
0164	St. Vitusstraat 94	141168.77	470451.83	14.1	14.1
0158	Wandelpad 100	141252.22	470292.62	14.1	14.1
157		142296.06	470604.17	13.5	13.5
156		142290.51	470577.02	13.5	13.5
155		142286.43	470556.97	13.5	13.5
0155	Wandelpad 70	141213.52	470368.55	14.1	14.1
154		142281.94	470534.33	13.5	13.5
153		142276.58	470506.10	13.5	13.5
152		142272.31	470486.23	13.5	13.5
151		142268.09	470465.30	13.5	13.5
150		142262.92	470439.36	13.5	13.5
149		142259.12	470421.11	13.5	13.5
148		142254.43	470397.89	13.5	13.5
147		142233.51	470345.39	13.5	13.5
146		142228.37	470320.08	13.5	13.5
145		142223.68	470296.94	13.5	13.5
144		142215.03	470254.32	13.5	13.5
143		142209.50	470227.02	13.5	13.5
142		142203.82	470199.00	13.5	13.5
0102	Wandelpad 10	141041.97	470689.36	14.1	14.1
94	Liebergerweg 434-500	141764.90	470459.26	14.2	14.1
93	Oosterengweg 4_1-46	141772.64	470416.52	14.3	14.1
92	Oosterengweg 6_1-46	141785.85	470364.63	14.3	14.1
0092	Wandelpad 14	141047.05	470680.65	14.1	14.1
91	Oosterengweg 46a-50d	141835.05	470222.56	14.4	14.1
90	Oosterengweg 56	141843.43	470200.17	14.4	14.1
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837.86	470152.09	14.2	14.1
88	Oosterengweg 62-148	141878.26	470095.37	14.4	14.1
87	Oosterengweg 162-172	141897.45	470035.98	14.3	14.1
86	Oosterengweg 198-208	141917.69	469986.53	13.7	13.5
85	Oosterengweg 246-256	141941.63	469927.96	13.7	13.5
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955.85	469889.53	13.6	13.5
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993.42	469904.18	13.7	13.5

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
0398	0.0
0393	0.0
0383	0.0
0372	0.0
0371	0.0
0364	0.0
0362	0.0
0349	0.0
0342	0.0
0341	0.0
0336	0.0
0331	0.0
0327	0.0
0301	0.0
0275	0.0
0270	0.0
0268	0.0
0265	0.0
0252	0.0
0245	0.0
0210	0.0
0192	0.0
0190	0.0
0188	0.0
0164	0.0
0158	0.0
157	0.0
156	0.0
155	0.0
0155	0.0
154	0.0
153	0.0
152	0.0
151	0.0
150	0.0
149	0.0
148	0.0
147	0.0
146	0.0
145	0.0
144	0.0
143	0.0
142	0.0
0102	0.0
94	0.1
93	0.2
92	0.2
0092	0.0
91	0.3
90	0.4
89	0.1
88	0.3
87	0.2
86	0.2
85	0.2
84	0.1
83	0.2

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
82	Oosterengweg 213-223	141972.52	469946.69	13.8	13.5
0082	Wandelpad 8	141036.88	470695.41	14.1	14.1
81	Oosterengweg 177-187	141952.80	469993.87	13.8	13.5
80	Oosterengweg 141-151	141930.47	470048.48	14.4	14.1
79	Oosterengweg 97-111	141901.41	470109.55	14.3	14.1
78	Oosterengweg 69-79	141902.32	470148.67	14.3	14.1
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187.70	470131.19	13.5	13.5
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152.37	470112.15	13.5	13.5
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111.86	470127.88	13.5	13.5
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050.23	470141.87	13.5	13.5
0074	Wandelpad 20	141064.88	470638.90	14.1	14.1
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020.52	470149.96	13.5	13.5
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977.95	470162.33	14.1	14.1
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928.58	470174.56	14.2	14.1
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876.81	470188.63	14.4	14.1
69	Oosterengweg 65	141863.16	470214.10	14.5	14.1
68	Mussenstraat 42	141911.67	470258.26	14.2	14.1
0068	Wandelpad 34	141127.43	470540.21	14.1	14.1
67	Mussenstraat 50	141891.79	470263.70	14.2	14.1
66	Mussenstraat 56	141876.64	470267.84	14.2	14.1
65	Mussenstraat 64	141851.71	470275.39	14.4	14.1
64	Mussenstraat 68	141838.22	470281.96	14.6	14.1
63	Oosterengweg 41	141829.24	470312.17	14.6	14.1
62	Oosterengweg 33	141822.39	470335.29	14.6	14.1
61	Oosterengweg 632-654	141811.77	470377.10	14.5	14.1
60	Oosterengweg 596-630	141805.07	470403.66	14.5	14.1
59	Oosterengweg 562-594	141798.68	470426.87	14.5	14.1
0048	Wandelpad 64 a-b	141208.35	470387.04	14.1	14.1
0044	Appartementen Roosendaals	141068.35	470618.25	14.1	14.1

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
82	0.3
0082	0.0
81	0.3
80	0.3
79	0.3
78	0.2
77	0.0
76	0.0
75	0.0
74	0.0
0074	0.0
73	0.0
72	0.1
71	0.1
70	0.3
69	0.4
68	0.1
0068	0.0
67	0.1
66	0.2
65	0.3
64	0.5
63	0.5
62	0.5
61	0.4
60	0.4
59	0.4
0048	0.0
0044	0.0

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964.18	470822.61	12.9	12.8
0393	Appartementen Wilhelminas	140976.94	470797.91	12.9	12.8
0383	Appartementen Wilhelminas	140971.41	470810.72	12.9	12.8
0372	Appartementen Prins Bernh	140998.91	470749.61	12.9	12.8
0371	Appartementen Prins Bernh	140993.03	470763.28	12.9	12.8
0364	Appartementen Prins Bernh	140999.05	470758.63	12.9	12.8
0362	Wandelpad 78	141221.51	470350.65	12.9	12.8
0349	Wandelpad 46 a-c	141153.48	470481.11	12.9	12.8
0342	Diamantstraat 69	141256.53	470266.93	12.8	12.8
0341	Diamantstraat 69	141260.19	470274.39	12.9	12.8
0336	Wandelpad 24	141070.90	470627.38	12.9	12.8
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190.71	470421.84	12.9	12.8
0327	Wandelpad 18a	141056.61	470655.02	12.9	12.8
0301	Wandelpad 18	141051.11	470667.37	12.9	12.8
0275	Wandelpad 38	141136.26	470529.14	12.9	12.8
0270	Wandelpad 46	141146.96	470492.90	12.9	12.8
0268	Wandelpad 46	141154.34	470489.34	12.9	12.8
0265	Wandelpad 18c	141056.53	470644.75	12.9	12.8
0252	Wandelpad 86	141231.21	470330.38	12.9	12.8
0245	Wandelpad 42a-d	141146.79	470513.81	12.9	12.8
0210	Wandelpad 94	141240.88	470310.15	12.9	12.8
0192	Wandelpad 58	141199.06	470404.49	12.9	12.8
0190	St. Vitusstraat 96	141179.25	470443.95	12.9	12.8
0188	St. Vitusstraat 96	141176.40	470453.83	12.9	12.8
0164	St. Vitusstraat 94	141168.77	470451.83	12.9	12.8
0158	Wandelpad 100	141252.22	470292.62	12.9	12.8
157		142296.06	470604.17	12.4	12.1
156		142290.51	470577.02	12.4	12.1
155		142286.43	470556.97	12.4	12.1
0155	Wandelpad 70	141213.52	470368.55	12.9	12.8
154		142281.94	470534.33	12.4	12.1
153		142276.58	470506.10	12.4	12.1
152		142272.31	470486.23	12.4	12.1
151		142268.09	470465.30	12.4	12.1
150		142262.92	470439.36	12.4	12.1
149		142259.12	470421.11	12.4	12.1
148		142254.43	470397.89	12.4	12.1
147		142233.51	470345.39	12.4	12.1
146		142228.37	470320.08	12.4	12.1
145		142223.68	470296.94	12.4	12.1
144		142215.03	470254.32	12.4	12.1
143		142209.50	470227.02	12.4	12.1
142		142203.82	470199.00	12.4	12.1
0102	Wandelpad 10	141041.97	470689.36	12.9	12.8
94	Liebergerweg 434-500	141764.90	470459.26	13.4	12.8
93	Oosterengweg 4_1-46	141772.64	470416.52	14.1	12.8
92	Oosterengweg 6_1-46	141785.85	470364.63	15.3	12.8
0092	Wandelpad 14	141047.05	470680.65	12.9	12.8
91	Oosterengweg 46a-50d	141835.05	470222.56	13.1	12.8
90	Oosterengweg 56	141843.43	470200.17	13.2	12.8
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837.86	470152.09	13.3	12.8
88	Oosterengweg 62-148	141878.26	470095.37	15.6	12.8
87	Oosterengweg 162-172	141897.45	470035.98	14.0	12.8
86	Oosterengweg 198-208	141917.69	469986.53	13.8	12.7
85	Oosterengweg 246-256	141941.63	469927.96	13.7	12.7
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955.85	469889.53	13.5	12.7
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993.42	469904.18	13.8	12.7

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2030

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
0398	0.1	0
0393	0.1	0
0383	0.1	0
0372	0.0	0
0371	0.1	0
0364	0.1	0
0362	0.0	0
0349	0.0	0
0342	0.0	0
0341	0.0	0
0336	0.0	0
0331	0.1	0
0327	0.0	0
0301	0.0	0
0275	0.1	0
0270	0.0	0
0268	0.0	0
0265	0.0	0
0252	0.0	0
0245	0.1	0
0210	0.0	0
0192	0.1	0
0190	0.1	0
0188	0.1	0
0164	0.0	0
0158	0.0	0
157	0.3	0
156	0.3	0
155	0.3	0
0155	0.0	0
154	0.3	0
153	0.3	0
152	0.3	0
151	0.3	0
150	0.3	0
149	0.3	0
148	0.3	0
147	0.3	0
146	0.3	0
145	0.3	0
144	0.3	0
143	0.3	0
142	0.3	0
0102	0.0	0
94	0.6	0
93	1.2	0
92	2.5	0
0092	0.0	0
91	0.3	0
90	0.4	0
89	0.5	0
88	2.7	0
87	1.2	0
86	1.1	0
85	1.0	0
84	0.8	0
83	1.1	0

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]
82	Oosterengweg 213-223	141972.52	469946.69	14.3	12.7
0082	Wandelpad 8	141036.88	470695.41	12.9	12.8
81	Oosterengweg 177-187	141952.80	469993.87	14.4	12.7
80	Oosterengweg 141-151	141930.47	470048.48	14.7	12.8
79	Oosterengweg 97-111	141901.41	470109.55	17.5	12.8
78	Oosterengweg 69-79	141902.32	470148.67	14.2	12.8
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187.70	470131.19	12.4	12.1
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152.37	470112.15	12.3	12.1
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111.86	470127.88	12.3	12.1
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050.23	470141.87	12.4	12.1
0074	Wandelpad 20	141064.88	470638.90	12.9	12.8
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020.52	470149.96	12.5	12.1
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977.95	470162.33	13.3	12.8
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928.58	470174.56	13.4	12.8
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876.81	470188.63	13.3	12.8
69	Oosterengweg 65	141863.16	470214.10	13.2	12.8
68	Mussenstraat 42	141911.67	470258.26	13.2	12.8
0068	Wandelpad 34	141127.43	470540.21	12.9	12.8
67	Mussenstraat 50	141891.79	470263.70	13.2	12.8
66	Mussenstraat 56	141876.64	470267.84	13.2	12.8
65	Mussenstraat 64	141851.71	470275.39	13.2	12.8
64	Mussenstraat 68	141838.22	470281.96	13.2	12.8
63	Oosterengweg 41	141829.24	470312.17	13.5	12.8
62	Oosterengweg 33	141822.39	470335.29	14.5	12.8
61	Oosterengweg 632-654	141811.77	470377.10	18.1	12.8
60	Oosterengweg 596-630	141805.07	470403.66	15.4	12.8
59	Oosterengweg 562-594	141798.68	470426.87	15.1	12.8
0048	Wandelpad 64 a-b	141208.35	470387.04	12.9	12.8
0044	Appartementen Roosendaals	141068.35	470618.25	12.9	12.8

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2030

Naam	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
82	1.6	0
0082	0.0	0
81	1.7	0
80	1.8	0
79	4.7	0
78	1.4	0
77	0.3	0
76	0.2	0
75	0.2	0
74	0.3	0
0074	0.0	0
73	0.3	0
72	0.4	0
71	0.6	0
70	0.5	0
69	0.4	0
68	0.4	0
0068	0.0	0
67	0.4	0
66	0.4	0
65	0.4	0
64	0.4	0
63	0.7	0
62	1.6	0
61	5.3	0
60	2.6	0
59	2.3	0
0048	0.1	0
0044	0.0	0

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964.18	470822.61	18.4	18.4
0393	Appartementen Wilhelminas	140976.94	470797.91	18.4	18.4
0383	Appartementen Wilhelminas	140971.41	470810.72	18.4	18.4
0372	Appartementen Prins Bernh	140998.91	470749.61	18.4	18.4
0371	Appartementen Prins Bernh	140993.03	470763.28	18.4	18.4
0364	Appartementen Prins Bernh	140999.05	470758.63	18.4	18.4
0362	Wandelpad 78	141221.51	470350.65	18.3	18.2
0349	Wandelpad 46 a-c	141153.48	470481.11	18.3	18.2
0342	Diamantstraat 69	141256.53	470266.93	18.3	18.2
0341	Diamantstraat 69	141260.19	470274.39	18.3	18.2
0336	Wandelpad 24	141070.90	470627.38	18.3	18.2
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190.71	470421.84	18.3	18.2
0327	Wandelpad 18a	141056.61	470655.02	18.3	18.2
0301	Wandelpad 18	141051.11	470667.37	18.3	18.2
0275	Wandelpad 38	141136.26	470529.14	18.3	18.2
0270	Wandelpad 46	141146.96	470492.90	18.3	18.2
0268	Wandelpad 46	141154.34	470489.34	18.3	18.2
0265	Wandelpad 18c	141056.53	470644.75	18.3	18.2
0252	Wandelpad 86	141231.21	470330.38	18.3	18.2
0245	Wandelpad 42a-d	141146.79	470513.81	18.3	18.2
0210	Wandelpad 94	141240.88	470310.15	18.3	18.2
0192	Wandelpad 58	141199.06	470404.49	18.3	18.2
0190	St. Vitusstraat 96	141179.25	470443.95	18.3	18.2
0188	St. Vitusstraat 96	141176.40	470453.83	18.3	18.2
0164	St. Vitusstraat 94	141168.77	470451.83	18.3	18.2
0158	Wandelpad 100	141252.22	470292.62	18.3	18.2
157		142296.06	470604.17	17.7	17.6
156		142290.51	470577.02	17.7	17.6
155		142286.43	470556.97	17.7	17.6
0155	Wandelpad 70	141213.52	470368.55	18.3	18.2
154		142281.94	470534.33	17.7	17.6
153		142276.58	470506.10	17.7	17.6
152		142272.31	470486.23	17.7	17.6
151		142268.09	470465.30	17.7	17.6
150		142262.92	470439.36	17.7	17.6
149		142259.12	470421.11	17.7	17.6
148		142254.43	470397.89	17.7	17.6
147		142233.51	470345.39	17.7	17.6
146		142228.37	470320.08	17.7	17.6
145		142223.68	470296.94	17.7	17.6
144		142215.03	470254.32	17.7	17.6
143		142209.50	470227.02	17.7	17.6
142		142203.82	470199.00	17.7	17.6
0102	Wandelpad 10	141041.97	470689.36	18.3	18.2
94	Liebergerweg 434-500	141764.90	470459.26	18.6	18.2
93	Oosterengweg 4_1-46	141772.64	470416.52	18.9	18.2
92	Oosterengweg 6_1-46	141785.85	470364.63	19.5	18.2
0092	Wandelpad 14	141047.05	470680.65	18.3	18.2
91	Oosterengweg 46a-50d	141835.05	470222.56	18.4	18.2
90	Oosterengweg 56	141843.43	470200.17	18.4	18.2
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837.86	470152.09	18.5	18.2
88	Oosterengweg 62-148	141878.26	470095.37	19.5	18.2
87	Oosterengweg 162-172	141897.45	470035.98	18.8	18.2
86	Oosterengweg 198-208	141917.69	469986.53	18.2	17.7
85	Oosterengweg 246-256	141941.63	469927.96	18.2	17.7
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955.85	469889.53	18.1	17.7

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2030

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
0398	0.0	4
0393	0.0	4
0383	0.0	4
0372	0.0	4
0371	0.0	4
0364	0.0	4
0362	0.0	4
0349	0.0	4
0342	0.0	4
0341	0.0	4
0336	0.0	4
0331	0.0	4
0327	0.0	4
0301	0.0	4
0275	0.0	4
0270	0.0	4
0268	0.0	4
0265	0.0	4
0252	0.0	4
0245	0.0	4
0210	0.0	4
0192	0.0	4
0190	0.0	4
0188	0.0	4
0164	0.0	4
0158	0.0	4
157	0.1	3
156	0.1	3
155	0.1	3
0155	0.0	4
154	0.1	3
153	0.1	3
152	0.1	3
151	0.1	3
150	0.1	3
149	0.1	3
148	0.1	3
147	0.1	3
146	0.1	3
145	0.1	3
144	0.1	3
143	0.1	3
142	0.1	3
0102	0.0	4
94	0.3	5
93	0.6	5
92	1.2	7
0092	0.0	4
91	0.1	4
90	0.2	4
89	0.2	4
88	1.2	6
87	0.5	5
86	0.5	4
85	0.4	4
84	0.3	4

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993.42	469904.18	18.1	17.7
82	Oosterengweg 213-223	141972.52	469946.69	18.4	17.7
0082	Wandelpad 8	141036.88	470695.41	18.3	18.2
81	Oosterengweg 177-187	141952.80	469993.87	18.4	17.7
80	Oosterengweg 141-151	141930.47	470048.48	19.0	18.2
79	Oosterengweg 97-111	141901.41	470109.55	20.3	18.2
78	Oosterengweg 69-79	141902.32	470148.67	19.0	18.2
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187.70	470131.19	17.7	17.6
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152.37	470112.15	17.7	17.6
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111.86	470127.88	17.7	17.6
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050.23	470141.87	17.7	17.6
0074	Wandelpad 20	141064.88	470638.90	18.3	18.2
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020.52	470149.96	17.8	17.6
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977.95	470162.33	18.4	18.2
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928.58	470174.56	18.5	18.2
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876.81	470188.63	18.5	18.2
69	Oosterengweg 65	141863.16	470214.10	18.4	18.2
68	Mussenstraat 42	141911.67	470258.26	18.4	18.2
0068	Wandelpad 34	141127.43	470540.21	18.3	18.2
67	Mussenstraat 50	141891.79	470263.70	18.4	18.2
66	Mussenstraat 56	141876.64	470267.84	18.4	18.2
65	Mussenstraat 64	141851.71	470275.39	18.4	18.2
64	Mussenstraat 68	141838.22	470281.96	18.4	18.2
63	Oosterengweg 41	141829.24	470312.17	18.5	18.2
62	Oosterengweg 33	141822.39	470335.29	18.9	18.2
61	Oosterengweg 632-654	141811.77	470377.10	21.0	18.2
60	Oosterengweg 596-630	141805.07	470403.66	19.4	18.2
59	Oosterengweg 562-594	141798.68	470426.87	19.3	18.2
0048	Wandelpad 64 a-b	141208.35	470387.04	18.3	18.2
0044	Appartementen Roosendaals	141068.35	470618.25	18.3	18.2

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2030

Naam	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
83	0.4	4
82	0.7	4
0082	0.0	4
81	0.7	4
80	0.8	4
79	2.1	6
78	0.7	4
77	0.1	3
76	0.1	3
75	0.1	3
74	0.1	3
0074	0.0	4
73	0.1	3
72	0.2	4
71	0.3	4
70	0.2	4
69	0.2	4
68	0.2	4
0068	0.0	4
67	0.2	4
66	0.2	4
65	0.2	4
64	0.2	4
63	0.3	4
62	0.6	4
61	2.7	6
60	1.2	5
59	1.0	5
0048	0.0	4
0044	0.0	4

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
0398	Appartementen Wilhelminas	140964.18	470822.61	12.4	12.4
0393	Appartementen Wilhelminas	140976.94	470797.91	12.4	12.4
0383	Appartementen Wilhelminas	140971.41	470810.72	12.4	12.4
0372	Appartementen Prins Bernh	140998.91	470749.61	12.4	12.4
0371	Appartementen Prins Bernh	140993.03	470763.28	12.4	12.4
0364	Appartementen Prins Bernh	140999.05	470758.63	12.4	12.4
0362	Wandelpad 78	141221.51	470350.65	12.3	12.3
0349	Wandelpad 46 a-c	141153.48	470481.11	12.3	12.3
0342	Diamantstraat 69	141256.53	470266.93	12.3	12.3
0341	Diamantstraat 69	141260.19	470274.39	12.3	12.3
0336	Wandelpad 24	141070.90	470627.38	12.3	12.3
0331	Wandelpad 54 (gezondheids	141190.71	470421.84	12.3	12.3
0327	Wandelpad 18a	141056.61	470655.02	12.3	12.3
0301	Wandelpad 18	141051.11	470667.37	12.3	12.3
0275	Wandelpad 38	141136.26	470529.14	12.3	12.3
0270	Wandelpad 46	141146.96	470492.90	12.3	12.3
0268	Wandelpad 46	141154.34	470489.34	12.3	12.3
0265	Wandelpad 18c	141056.53	470644.75	12.3	12.3
0252	Wandelpad 86	141231.21	470330.38	12.3	12.3
0245	Wandelpad 42a-d	141146.79	470513.81	12.3	12.3
0210	Wandelpad 94	141240.88	470310.15	12.3	12.3
0192	Wandelpad 58	141199.06	470404.49	12.3	12.3
0190	St. Vitusstraat 96	141179.25	470443.95	12.3	12.3
0188	St. Vitusstraat 96	141176.40	470453.83	12.3	12.3
0164	St. Vitusstraat 94	141168.77	470451.83	12.3	12.3
0158	Wandelpad 100	141252.22	470292.62	12.3	12.3
157		142296.06	470604.17	11.8	11.8
156		142290.51	470577.02	11.8	11.8
155		142286.43	470556.97	11.8	11.8
0155	Wandelpad 70	141213.52	470368.55	12.3	12.3
154		142281.94	470534.33	11.8	11.8
153		142276.58	470506.10	11.8	11.8
152		142272.31	470486.23	11.8	11.8
151		142268.09	470465.30	11.8	11.8
150		142262.92	470439.36	11.8	11.8
149		142259.12	470421.11	11.8	11.8
148		142254.43	470397.89	11.8	11.8
147		142233.51	470345.39	11.8	11.8
146		142228.37	470320.08	11.8	11.8
145		142223.68	470296.94	11.8	11.8
144		142215.03	470254.32	11.8	11.8
143		142209.50	470227.02	11.8	11.8
142		142203.82	470199.00	11.8	11.8
0102	Wandelpad 10	141041.97	470689.36	12.3	12.3
94	Liebergerweg 434-500	141764.90	470459.26	12.4	12.3
93	Oosterengweg 4_1-46	141772.64	470416.52	12.4	12.3
92	Oosterengweg 6_1-46	141785.85	470364.63	12.6	12.3
0092	Wandelpad 14	141047.05	470680.65	12.3	12.3
91	Oosterengweg 46a-50d	141835.05	470222.56	12.3	12.3
90	Oosterengweg 56	141843.43	470200.17	12.3	12.3
89	Willem Bontekoestraat 1-4	141837.86	470152.09	12.3	12.3
88	Oosterengweg 62-148	141878.26	470095.37	12.6	12.3
87	Oosterengweg 162-172	141897.45	470035.98	12.4	12.3
86	Oosterengweg 198-208	141917.69	469986.53	11.9	11.8
85	Oosterengweg 246-256	141941.63	469927.96	11.9	11.8
84	Van Riebeeckweg 85-97	141955.85	469889.53	11.8	11.8
83	Van Riebeeckweg 99-111	141993.42	469904.18	11.9	11.8

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2030

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
0398	0.0
0393	0.0
0383	0.0
0372	0.0
0371	0.0
0364	0.0
0362	0.0
0349	0.0
0342	0.0
0341	0.0
0336	0.0
0331	0.0
0327	0.0
0301	0.0
0275	0.0
0270	0.0
0268	0.0
0265	0.0
0252	0.0
0245	0.0
0210	0.0
0192	0.0
0190	0.0
0188	0.0
0164	0.0
0158	0.0
157	0.0
156	0.0
155	0.0
0155	0.0
154	0.0
153	0.0
152	0.0
151	0.0
150	0.0
149	0.0
148	0.0
147	0.0
146	0.0
145	0.0
144	0.0
143	0.0
142	0.0
0102	0.0
94	0.1
93	0.2
92	0.4
0092	0.0
91	0.0
90	0.0
89	0.1
88	0.3
87	0.2
86	0.1
85	0.1
84	0.1
83	0.1

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]
82	Oosterengweg 213-223	141972.52	469946.69	11.9	11.8
0082	Wandelpad 8	141036.88	470695.41	12.3	12.3
81	Oosterengweg 177-187	141952.80	469993.87	12.0	11.8
80	Oosterengweg 141-151	141930.47	470048.48	12.5	12.3
79	Oosterengweg 97-111	141901.41	470109.55	12.8	12.3
78	Oosterengweg 69-79	141902.32	470148.67	12.5	12.3
77	Van Linschotenlaan 2-12	142187.70	470131.19	11.8	11.8
76	Oude Amersfoortsteweg 327	142152.37	470112.15	11.8	11.8
75	Oude Amersfoortsteweg 315	142111.86	470127.88	11.8	11.8
74	Oude Amersfoortsteweg 297	142050.23	470141.87	11.8	11.8
0074	Wandelpad 20	141064.88	470638.90	12.3	12.3
73	Oude Amersfoortsteweg 289	142020.52	470149.96	11.8	11.8
72	Oude Amersfoortsteweg 277	141977.95	470162.33	12.3	12.3
71	Oude Amersfoortsteweg 263	141928.58	470174.56	12.3	12.3
70	Oude Amersfoortsteweg 225	141876.81	470188.63	12.3	12.3
69	Oosterengweg 65	141863.16	470214.10	12.3	12.3
68	Mussenstraat 42	141911.67	470258.26	12.3	12.3
0068	Wandelpad 34	141127.43	470540.21	12.3	12.3
67	Mussenstraat 50	141891.79	470263.70	12.3	12.3
66	Mussenstraat 56	141876.64	470267.84	12.3	12.3
65	Mussenstraat 64	141851.71	470275.39	12.3	12.3
64	Mussenstraat 68	141838.22	470281.96	12.3	12.3
63	Oosterengweg 41	141829.24	470312.17	12.3	12.3
62	Oosterengweg 33	141822.39	470335.29	12.4	12.3
61	Oosterengweg 632-654	141811.77	470377.10	13.0	12.3
60	Oosterengweg 596-630	141805.07	470403.66	12.6	12.3
59	Oosterengweg 562-594	141798.68	470426.87	12.5	12.3
0048	Wandelpad 64 a-b	141208.35	470387.04	12.3	12.3
0044	Appartementen Roosendaals	141068.35	470618.25	12.3	12.3

Rapport: Resultatentabel
Model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Resultaten voor model: 2030 LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7]
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2030

Naam	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
82	0.2
0082	0.0
81	0.2
80	0.2
79	0.6
78	0.2
77	0.0
76	0.0
75	0.0
74	0.0
0074	0.0
73	0.0
72	0.1
71	0.1
70	0.1
69	0.1
68	0.0
0068	0.0
67	0.0
66	0.0
65	0.1
64	0.0
63	0.1
62	0.2
61	0.8
60	0.3
59	0.3
0048	0.0
0044	0.0

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 3 - bouwweg
Resultaten voor model: Locatie 3 - bouwweg
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
1003	Dr. Albert Schweitzerweg	143605,90	469776,76	21,1	20,7	0,5	0
rand weg	rand van de weg	143599,57	469736,64	21,9	20,7	1,3	0

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 3 - bouwweg
Resultaten voor model: Locatie 3 - bouwweg
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Nee
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
1003	Dr. Albert Schweitzerweg	143605,90	469776,76	21,6	21,6	0,0	10
rand weg	rand van de weg	143599,57	469736,64	21,7	21,6	0,1	10

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 3 - bouwweg
Resultaten voor model: Locatie 3 - bouwweg
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
1003	Dr. Albert Schweitzerweg	143605,90	469776,76	13,3	13,3	0,0
rand weg	rand van de weg	143599,57	469736,64	13,4	13,3	0,0

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Resultaten voor model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
0210	Liebergerweg 434-500	141724,74	470462,24	20,8	20,5	0,4	0
0211	Liebergerweg 434-500	141717,81	470471,49	21,0	20,5	0,5	0
0214	Liebergerweg 434-500	141721,37	470478,70	20,8	20,5	0,3	0
0212	Liebergerweg 434-500	141732,07	470476,10	20,7	20,5	0,2	0
37757	Liebergweweg 200-310	141731,09	470353,49	21,1	20,5	0,6	0
37757	Liebergweweg 200-310	141725,10	470391,16	21,0	20,5	0,6	0
37757	Liebergweweg 200-310	141727,70	470371,33	21,0	20,5	0,5	0
37757	Liebergweweg 200-310	141722,50	470410,99	21,1	20,5	0,6	0
37757	Liebergweweg 200-310	141723,32	470420,78	21,0	20,5	0,5	0
37757	Liebergweweg 200-310	141729,33	470423,22	20,9	20,5	0,4	0
64	Mussenstraat 68	141838,22	470281,96	21,1	20,5	0,6	0
68	Mussenstraat 42	141911,67	470258,26	21,1	20,5	0,7	0
66	Mussenstraat 56	141876,64	470267,84	21,1	20,5	0,7	0
65	Mussenstraat 64	141851,71	470275,39	21,1	20,5	0,6	0
67	Mussenstraat 50	141891,79	470263,70	21,1	20,5	0,7	0
0208	Liebergerweg 434-500	141716,74	470464,78	21,0	20,5	0,5	0
1	25-5-2016 1	141700,08	470405,16	20,9	20,5	0,4	0
2	25-5-2016 2	141699,95	470379,93	20,9	20,5	0,4	0
3	25-5-2016 3	141704,57	470355,10	20,9	20,5	0,4	0
4	25-5-2016 4	141716,84	470333,62	20,9	20,5	0,4	0
5	25-5-2016 5	141738,65	470320,92	21,0	20,5	0,5	0
6	25-5-2016 6	141762,19	470312,02	21,0	20,5	0,5	0
7	25-5-2016 7	141804,25	470297,97	21,0	20,5	0,5	0
8	25-5-2016 8	141811,64	470273,73	20,9	20,5	0,4	0
9	25-5-2016 9	141829,59	470258,73	21,0	20,5	0,5	0
10	25-5-2016 10	141854,10	470252,24	21,0	20,5	0,5	0
11	25-5-2016 11	141878,62	470245,93	21,0	20,5	0,5	0
12	25-5-2016 12	141903,25	470239,98	21,0	20,5	0,5	0
13	25-5-2016 13	141927,70	470233,31	21,0	20,5	0,5	0
14	25-5-2016 14	141952,22	470227,00	21,0	20,5	0,5	0
15	25-5-2016 15	141976,81	470220,85	21,0	20,5	0,5	0
16	25-5-2016 16	142001,30	470214,38	19,6	19,1	0,5	0
17	25-5-2016 17	142025,84	470208,16	19,5	19,1	0,5	0
18	25-5-2016 18	142050,50	470202,33	19,6	19,1	0,5	0
19	25-5-2016 19	142074,90	470195,46	19,6	19,1	0,5	0

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Resultaten voor model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
20	25-5-2016 20	142099,49	470189,42	19,6	19,1	0,5	0
21	25-5-2016 21	142123,97	470182,87	19,6	19,1	0,5	0
22	25-5-2016 22	142148,48	470176,54	19,6	19,1	0,5	0
23	25-5-2016 23	142173,12	470170,63	19,6	19,1	0,5	0
24	25-5-2016 24	142197,56	470163,92	19,5	19,1	0,4	0
25	25-5-2016 25	142221,55	470165,60	19,3	19,1	0,2	0
26	25-5-2016 26	142211,93	470184,33	19,4	19,1	0,4	0
27	25-5-2016 27	142187,56	470191,27	19,5	19,1	0,5	0
28	25-5-2016 28	142064,88	470222,82	19,6	19,1	0,5	0
29	25-5-2016 29	142040,37	470229,12	19,6	19,1	0,5	0
30	25-5-2016 30	142015,75	470235,07	19,6	19,1	0,5	0
31	25-5-2016 31	141991,29	470241,74	21,0	20,5	0,5	0
32	25-5-2016 32	141942,21	470254,35	21,0	20,5	0,5	0
33	25-5-2016 33	141829,34	470297,86	21,1	20,5	0,6	0
34	25-5-2016 34	141822,09	470322,12	21,1	20,5	0,6	0
35	25-5-2016 35	141803,39	470334,03	21,0	20,5	0,5	0
36	25-5-2016 36	141753,91	470339,95	21,0	20,5	0,6	0
37	25-5-2016 37	141724,11	470376,41	21,1	20,5	0,6	0
38	25-5-2016 38	141720,45	470426,69	21,0	20,5	0,6	0
39	25-5-2016 39	141716,38	470451,59	21,0	20,5	0,6	0
40	25-5-2016 40	141709,89	470497,67	20,7	20,5	0,2	0
41	25-5-2016 41	141695,47	470480,40	20,8	20,5	0,3	0
42	25-5-2016 42	141693,17	470455,17	20,9	20,5	0,4	0
43	25-5-2016 43	141695,41	470430,08	20,9	20,5	0,4	0

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Resultaten voor model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Nee
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
0210	Liebergerweg 434-500	141724,74	470462,24	22,8	22,7	0,1	11
0211	Liebergerweg 434-500	141717,81	470471,49	22,8	22,7	0,1	11
0214	Liebergerweg 434-500	141721,37	470478,70	22,8	22,7	0,1	11
0212	Liebergerweg 434-500	141732,07	470476,10	22,8	22,7	0,0	11
37757	Liebergweweg 200-310	141731,09	470353,49	22,8	22,7	0,1	11
37757	Liebergweweg 200-310	141725,10	470391,16	22,8	22,7	0,1	11
37757	Liebergweweg 200-310	141727,70	470371,33	22,8	22,7	0,1	11
37757	Liebergweweg 200-310	141722,50	470410,99	22,8	22,7	0,1	11
37757	Liebergweweg 200-310	141723,32	470420,78	22,8	22,7	0,1	11
37757	Liebergweweg 200-310	141729,33	470423,22	22,8	22,7	0,1	11
64	Mussenstraat 68	141838,22	470281,96	22,8	22,7	0,1	11
68	Mussenstraat 42	141911,67	470258,26	22,8	22,7	0,1	11
66	Mussenstraat 56	141876,64	470267,84	22,8	22,7	0,1	11
65	Mussenstraat 64	141851,71	470275,39	22,8	22,7	0,1	11
67	Mussenstraat 50	141891,79	470263,70	22,8	22,7	0,1	11
0208	Liebergerweg 434-500	141716,74	470464,78	22,8	22,7	0,1	11
1	25-5-2016 1	141700,08	470405,16	22,8	22,7	0,1	11
2	25-5-2016 2	141699,95	470379,93	22,8	22,7	0,1	11
3	25-5-2016 3	141704,57	470355,10	22,8	22,7	0,1	11
4	25-5-2016 4	141716,84	470333,62	22,8	22,7	0,1	11
5	25-5-2016 5	141738,65	470320,92	22,8	22,7	0,1	11
6	25-5-2016 6	141762,19	470312,02	22,8	22,7	0,1	11
7	25-5-2016 7	141804,25	470297,97	22,8	22,7	0,1	11
8	25-5-2016 8	141811,64	470273,73	22,8	22,7	0,1	11
9	25-5-2016 9	141829,59	470258,73	22,8	22,7	0,1	11
10	25-5-2016 10	141854,10	470252,24	22,8	22,7	0,1	11
11	25-5-2016 11	141878,62	470245,93	22,8	22,7	0,1	11
12	25-5-2016 12	141903,25	470239,98	22,8	22,7	0,1	11
13	25-5-2016 13	141927,70	470233,31	22,8	22,7	0,1	11
14	25-5-2016 14	141952,22	470227,00	22,8	22,7	0,1	11
15	25-5-2016 15	141976,81	470220,85	22,8	22,7	0,1	11
16	25-5-2016 16	142001,30	470214,38	22,1	22,0	0,1	10
17	25-5-2016 17	142025,84	470208,16	22,1	22,0	0,1	10
18	25-5-2016 18	142050,50	470202,33	22,1	22,0	0,1	10
19	25-5-2016 19	142074,90	470195,46	22,1	22,0	0,1	10

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Resultaten voor model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Nee
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
20	25-5-2016 20	142099,49	470189,42	22,1	22,0	0,1	10
21	25-5-2016 21	142123,97	470182,87	22,1	22,0	0,1	10
22	25-5-2016 22	142148,48	470176,54	22,1	22,0	0,1	10
23	25-5-2016 23	142173,12	470170,63	22,1	22,0	0,1	10
24	25-5-2016 24	142197,56	470163,92	22,1	22,0	0,0	10
25	25-5-2016 25	142221,55	470165,60	22,1	22,0	0,0	10
26	25-5-2016 26	142211,93	470184,33	22,1	22,0	0,1	10
27	25-5-2016 27	142187,56	470191,27	22,1	22,0	0,1	10
28	25-5-2016 28	142064,88	470222,82	22,1	22,0	0,1	10
29	25-5-2016 29	142040,37	470229,12	22,1	22,0	0,1	10
30	25-5-2016 30	142015,75	470235,07	22,1	22,0	0,1	10
31	25-5-2016 31	141991,29	470241,74	22,8	22,7	0,1	11
32	25-5-2016 32	141942,21	470254,35	22,8	22,7	0,1	11
33	25-5-2016 33	141829,34	470297,86	22,8	22,7	0,1	11
34	25-5-2016 34	141822,09	470322,12	22,8	22,7	0,1	11
35	25-5-2016 35	141803,39	470334,03	22,8	22,7	0,1	11
36	25-5-2016 36	141753,91	470339,95	22,8	22,7	0,1	11
37	25-5-2016 37	141724,11	470376,41	22,8	22,7	0,1	11
38	25-5-2016 38	141720,45	470426,69	22,8	22,7	0,1	11
39	25-5-2016 39	141716,38	470451,59	22,8	22,7	0,1	11
40	25-5-2016 40	141709,89	470497,67	22,8	22,7	0,0	11
41	25-5-2016 41	141695,47	470480,40	22,8	22,7	0,0	11
42	25-5-2016 42	141693,17	470455,17	22,8	22,7	0,1	11
43	25-5-2016 43	141695,41	470430,08	22,8	22,7	0,1	11

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Resultaten voor model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
0210	Liebergerweg 434-500	141724,74	470462,24	14,5	14,5	0,0
0211	Liebergerweg 434-500	141717,81	470471,49	14,5	14,5	0,0
0214	Liebergerweg 434-500	141721,37	470478,70	14,5	14,5	0,0
0212	Liebergerweg 434-500	141732,07	470476,10	14,5	14,5	0,0
37757	Liebergweweg 200-310	141731,09	470353,49	14,5	14,5	0,0
37757	Liebergweweg 200-310	141725,10	470391,16	14,5	14,5	0,0
37757	Liebergweweg 200-310	141727,70	470371,33	14,5	14,5	0,0
37757	Liebergweweg 200-310	141722,50	470410,99	14,5	14,5	0,0
37757	Liebergweweg 200-310	141723,32	470420,78	14,5	14,5	0,0
37757	Liebergweweg 200-310	141729,33	470423,22	14,5	14,5	0,0
64	Mussenstraat 68	141838,22	470281,96	14,6	14,5	0,0
68	Mussenstraat 42	141911,67	470258,26	14,6	14,5	0,0
66	Mussenstraat 56	141876,64	470267,84	14,6	14,5	0,0
65	Mussenstraat 64	141851,71	470275,39	14,6	14,5	0,0
67	Mussenstraat 50	141891,79	470263,70	14,6	14,5	0,0
0208	Liebergerweg 434-500	141716,74	470464,78	14,5	14,5	0,0
1	25-5-2016 1	141700,08	470405,16	14,5	14,5	0,0
2	25-5-2016 2	141699,95	470379,93	14,5	14,5	0,0
3	25-5-2016 3	141704,57	470355,10	14,5	14,5	0,0
4	25-5-2016 4	141716,84	470333,62	14,5	14,5	0,0
5	25-5-2016 5	141738,65	470320,92	14,5	14,5	0,0
6	25-5-2016 6	141762,19	470312,02	14,5	14,5	0,0
7	25-5-2016 7	141804,25	470297,97	14,5	14,5	0,0
8	25-5-2016 8	141811,64	470273,73	14,5	14,5	0,0
9	25-5-2016 9	141829,59	470258,73	14,5	14,5	0,0
10	25-5-2016 10	141854,10	470252,24	14,5	14,5	0,0
11	25-5-2016 11	141878,62	470245,93	14,5	14,5	0,0
12	25-5-2016 12	141903,25	470239,98	14,5	14,5	0,0
13	25-5-2016 13	141927,70	470233,31	14,5	14,5	0,0
14	25-5-2016 14	141952,22	470227,00	14,5	14,5	0,0
15	25-5-2016 15	141976,81	470220,85	14,5	14,5	0,0
16	25-5-2016 16	142001,30	470214,38	14,0	13,9	0,0
17	25-5-2016 17	142025,84	470208,16	14,0	13,9	0,0
18	25-5-2016 18	142050,50	470202,33	14,0	13,9	0,0
19	25-5-2016 19	142074,90	470195,46	14,0	13,9	0,0

Rapport: Resultatentabel
Model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Resultaten voor model: Locatie 1 - ontsluiting IFF
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2015

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
20	25-5-2016 20	142099,49	470189,42	14,0	13,9	0,0
21	25-5-2016 21	142123,97	470182,87	14,0	13,9	0,0
22	25-5-2016 22	142148,48	470176,54	14,0	13,9	0,0
23	25-5-2016 23	142173,12	470170,63	14,0	13,9	0,0
24	25-5-2016 24	142197,56	470163,92	13,9	13,9	0,0
25	25-5-2016 25	142221,55	470165,60	13,9	13,9	0,0
26	25-5-2016 26	142211,93	470184,33	13,9	13,9	0,0
27	25-5-2016 27	142187,56	470191,27	14,0	13,9	0,0
28	25-5-2016 28	142064,88	470222,82	14,0	13,9	0,0
29	25-5-2016 29	142040,37	470229,12	14,0	13,9	0,0
30	25-5-2016 30	142015,75	470235,07	14,0	13,9	0,0
31	25-5-2016 31	141991,29	470241,74	14,5	14,5	0,0
32	25-5-2016 32	141942,21	470254,35	14,5	14,5	0,0
33	25-5-2016 33	141829,34	470297,86	14,6	14,5	0,0
34	25-5-2016 34	141822,09	470322,12	14,5	14,5	0,0
35	25-5-2016 35	141803,39	470334,03	14,5	14,5	0,0
36	25-5-2016 36	141753,91	470339,95	14,5	14,5	0,0
37	25-5-2016 37	141724,11	470376,41	14,5	14,5	0,0
38	25-5-2016 38	141720,45	470426,69	14,5	14,5	0,0
39	25-5-2016 39	141716,38	470451,59	14,5	14,5	0,0
40	25-5-2016 40	141709,89	470497,67	14,5	14,5	0,0
41	25-5-2016 41	141695,47	470480,40	14,5	14,5	0,0
42	25-5-2016 42	141693,17	470455,17	14,5	14,5	0,0
43	25-5-2016 43	141695,41	470430,08	14,5	14,5	0,0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	18,9	17,3	1,6	0
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	19,0	17,3	1,6	0
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	18,9	17,3	1,6	0
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	18,9	17,3	1,6	0
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	18,9	17,3	1,6	0
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	19,0	17,3	1,6	0
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	18,9	17,3	1,6	0
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	18,9	17,3	1,6	0
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	18,9	17,3	1,6	0
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	18,2	17,3	0,9	0
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	18,2	17,3	0,8	0
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	18,2	17,3	0,8	0
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	18,1	17,3	0,8	0
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	18,1	17,3	0,8	0
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	18,1	17,3	0,8	0
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	18,3	17,3	0,9	0
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	18,7	17,3	1,3	0
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	18,6	17,3	1,3	0
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	18,6	17,3	1,3	0
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	18,6	17,3	1,3	0
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	18,6	17,3	1,3	0
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	18,6	17,3	1,3	0
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	18,7	17,3	1,3	0
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	18,7	17,3	1,3	0
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	18,5	17,3	1,1	0
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	18,2	17,3	0,9	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	19,7	19,5	0,2	6
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	19,8	19,5	0,2	6
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	19,8	19,6	0,2	6
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	19,8	19,6	0,2	6
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	19,7	19,5	0,2	6
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	19,8	19,5	0,2	6
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	19,7	19,5	0,2	6
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	19,7	19,5	0,2	6
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	19,7	19,5	0,2	6
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	19,7	19,5	0,1	6
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	19,7	19,5	0,1	6
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	19,7	19,5	0,1	6
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	19,7	19,5	0,1	6
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	19,7	19,5	0,1	6
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	19,7	19,6	0,1	6
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	19,7	19,5	0,1	6
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	19,7	19,5	0,2	6
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	19,7	19,5	0,2	6
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	19,7	19,6	0,2	6
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	19,7	19,5	0,2	6
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	19,7	19,5	0,2	6
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	19,7	19,5	0,2	6
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	19,7	19,5	0,2	6
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	19,7	19,5	0,2	6
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	19,7	19,5	0,2	6
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	19,7	19,5	0,1	6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK PLAN verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	13,6	13,5	0,1
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	13,6	13,5	0,1
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	13,6	13,5	0,1
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	13,6	13,5	0,1
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	13,6	13,5	0,1
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	13,6	13,5	0,1
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	13,6	13,5	0,1
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	13,6	13,5	0,1
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	13,6	13,5	0,1
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	13,6	13,5	0,1
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	13,6	13,5	0,1
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	13,6	13,5	0,1
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	13,6	13,5	0,1
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	13,6	13,5	0,1
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	13,6	13,5	0,1
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	13,6	13,5	0,1
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	13,6	13,5	0,1
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	13,6	13,5	0,1
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	13,6	13,5	0,1
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	13,6	13,5	0,1
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	13,6	13,5	0,1
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	13,6	13,5	0,1
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	13,6	13,5	0,1
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	13,6	13,5	0,1
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	13,6	13,5	0,1
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	13,6	13,5	0,1

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	17,5	17,3	0,2	0
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	17,5	17,3	0,2	0
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	17,5	17,3	0,2	0
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	17,5	17,3	0,2	0
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	17,6	17,3	0,2	0
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	17,6	17,3	0,3	0
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	17,7	17,3	0,3	0
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	17,8	17,3	0,5	0
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	18,3	17,3	0,9	0
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	17,6	17,3	0,3	0
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	17,6	17,3	0,3	0
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	17,6	17,3	0,3	0
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	17,7	17,3	0,3	0
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	17,7	17,3	0,4	0
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	17,8	17,3	0,4	0
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	17,9	17,3	0,6	0
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	17,9	17,3	0,5	0
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	17,7	17,3	0,4	0
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	17,6	17,3	0,3	0
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	17,6	17,3	0,3	0
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	17,6	17,3	0,2	0
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	17,6	17,3	0,2	0
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	17,6	17,3	0,2	0
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	17,6	17,3	0,2	0
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	17,6	17,3	0,2	0
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	17,6	17,3	0,3	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	19,6	19,5	0,0	6
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	19,6	19,5	0,0	6
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	19,6	19,5	0,0	6
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	19,6	19,5	0,0	6
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	19,6	19,5	0,0	6
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	19,6	19,5	0,0	6
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	19,6	19,5	0,1	6
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	19,6	19,6	0,1	6
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	19,7	19,5	0,1	6
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	19,6	19,5	0,1	6
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	19,6	19,5	0,1	6
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	19,6	19,6	0,1	6
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	19,6	19,5	0,1	6
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	19,6	19,5	0,1	6
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	19,6	19,5	0,1	6
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	19,6	19,6	0,1	6
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	19,6	19,5	0,1	6
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	19,6	19,5	0,1	6
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	19,6	19,5	0,1	6
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	19,6	19,5	0,0	6
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	19,6	19,5	0,0	6
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	19,6	19,5	0,0	6
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	19,6	19,5	0,0	6
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	19,6	19,5	0,0	6
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	19,6	19,5	0,0	6
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	19,6	19,5	0,1	6

Rapport: Resultatentabel
Model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK REF verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2017

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	13,5	13,5	0,0
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	13,5	13,5	0,0
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	13,5	13,5	0,0
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	13,5	13,5	0,0
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	13,5	13,5	0,0
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	13,5	13,5	0,0
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	13,5	13,5	0,0
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	13,5	13,5	0,0
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	13,5	13,5	0,0
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	13,5	13,5	0,0
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	13,5	13,5	0,0
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	13,5	13,5	0,0
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	13,5	13,5	0,0
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	13,5	13,5	0,0
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	13,5	13,5	0,0
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	13,5	13,5	0,0
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	13,5	13,5	0,0
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	13,5	13,5	0,0
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	13,5	13,5	0,0
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	13,5	13,5	0,0
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	13,5	13,5	0,0
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	13,5	13,5	0,0
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	13,5	13,5	0,0
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	13,5	13,5	0,0
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	13,5	13,5	0,0
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	13,5	13,5	0,0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN 2030 verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK PLAN 2030 verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: NO2 - Stikstofdioxide
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	NO2 Concentratie [µg/m³]	NO2 Achtergrond [µg/m³]	NO2 Bronbijdrage [µg/m³]	NO2 # Overschreidingen uur limiet [-]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	12,7	12,1	0,6	0
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	12,7	12,1	0,6	0
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	12,7	12,1	0,6	0
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	12,7	12,1	0,6	0
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	12,7	12,1	0,6	0
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	12,7	12,1	0,6	0
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	12,7	12,1	0,6	0
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	12,7	12,1	0,6	0
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	12,7	12,1	0,6	0
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	12,4	12,1	0,3	0
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	12,4	12,1	0,3	0
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	12,4	12,1	0,3	0
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	12,4	12,1	0,3	0
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	12,4	12,1	0,3	0
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	12,4	12,1	0,3	0
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	12,5	12,1	0,3	0
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	12,6	12,1	0,5	0
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	12,6	12,1	0,5	0
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	12,6	12,1	0,5	0
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	12,6	12,1	0,5	0
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	12,6	12,1	0,5	0
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	12,6	12,1	0,5	0
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	12,6	12,1	0,5	0
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	12,6	12,1	0,5	0
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	12,5	12,1	0,4	0
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	12,5	12,1	0,3	0

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN 2030 verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK PLAN 2030 verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: PM10 - Fijnstof
Zeezoutcorrectie: Ja
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM10 Concentratie [µg/m³]	PM10 Achtergrond [µg/m³]	PM10 Bronbijdrage [µg/m³]	PM10 # Overschreidingen 24 uur limiet [-]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	17,8	17,6	0,2	3
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	17,8	17,6	0,2	3
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	17,8	17,6	0,2	3
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	17,8	17,6	0,2	3
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	17,8	17,6	0,2	3
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	17,8	17,6	0,2	3
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	17,8	17,6	0,2	3
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	17,8	17,6	0,2	3
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	17,8	17,6	0,2	3
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	17,7	17,6	0,1	3
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	17,7	17,6	0,1	3
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	17,7	17,6	0,1	3
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	17,7	17,6	0,1	3
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	17,7	17,6	0,1	3
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	17,7	17,6	0,1	3
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	17,7	17,6	0,1	3
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	17,8	17,6	0,2	3
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	17,8	17,6	0,1	3
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	17,8	17,6	0,1	3
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	17,8	17,6	0,1	3
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	17,8	17,6	0,1	3
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	17,8	17,6	0,2	3
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	17,8	17,6	0,2	3
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	17,8	17,6	0,2	3
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	17,8	17,6	0,1	3
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	17,7	17,6	0,1	3

Rapport: Resultatentabel
Model: LK PLAN 2030 verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Resultaten voor model: LK PLAN 2030 verkeer+bussen [nieuw DP6en7] speelstrook
Stof: PM2.5 - Zeer fijnstof
Referentiejaar: 2030

Naam	Omschrijving	X coördinaat	Y coördinaat	PM2.5 Concentratie [µg/m³]	PM2.5 Achtergrond [µg/m³]	PM2.5 Bronbijdrage [µg/m³]
31	4-5-2016 31	142317,25	470383,32	11,8	11,8	0,0
32	4-5-2016 32	142323,85	470407,58	11,8	11,8	0,0
33	4-5-2016 33	142329,26	470432,22	11,8	11,8	0,0
34	4-5-2016 34	142333,63	470457,01	11,8	11,8	0,0
35	4-5-2016 35	142339,05	470481,65	11,8	11,8	0,0
36	4-5-2016 36	142343,42	470506,47	11,8	11,8	0,0
37	4-5-2016 37	142348,85	470531,11	11,8	11,8	0,0
38	4-5-2016 38	142353,19	470555,93	11,8	11,8	0,0
39	4-5-2016 39	142353,78	470580,93	11,8	11,8	0,0
51	4-5-2016 51	142287,17	470429,96	11,8	11,8	0,0
52	4-5-2016 52	142291,21	470455,22	11,8	11,8	0,0
53	4-5-2016 53	142297,41	470480,26	11,8	11,8	0,0
54	4-5-2016 54	142301,02	470505,55	11,8	11,8	0,0
55	4-5-2016 55	142307,49	470530,57	11,8	11,8	0,0
56	4-5-2016 56	142311,28	470555,86	11,8	11,8	0,0
57	4-5-2016 57	142318,93	470580,30	11,8	11,8	0,0
58	4-5-2016 58	142330,58	470573,46	11,8	11,8	0,0
59	4-5-2016 59	142326,73	470548,08	11,8	11,8	0,0
60	4-5-2016 60	142321,77	470523,07	11,8	11,8	0,0
61	4-5-2016 61	142316,77	470497,77	11,8	11,8	0,0
62	4-5-2016 62	142311,80	470472,74	11,8	11,8	0,0
63	4-5-2016 63	142306,80	470447,41	11,8	11,8	0,0
64	4-5-2016 64	142301,81	470422,35	11,8	11,8	0,0
65	4-5-2016 65	142294,88	470397,88	11,8	11,8	0,0
66	4-5-2016 66	142283,56	470381,59	11,8	11,8	0,0
67	4-5-2016 67	142280,98	470404,89	11,8	11,8	0,0

Kon pagina 1 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 2 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 3 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 4 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 5 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 6 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 7 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 8 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 9 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 10 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 11 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 12 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 13 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 14 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 15 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 16 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 17 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 18 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 19 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 20 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 21 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 22 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 23 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 24 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 25 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 26 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 27 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 28 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 29 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 30 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 31 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 32 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 33 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 34 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 35 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 36 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 37 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 38 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 39 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 40 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 41 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 42 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 43 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 44 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 45 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 46 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 47 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 48 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 49 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 50 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 51 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 52 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 53 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 54 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 55 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 56 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 57 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 58 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 59 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 60 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 61 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 62 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 63 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 64 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 65 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 66 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 67 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 68 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 69 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 70 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 71 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 72 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 73 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 74 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 75 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 76 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 77 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 78 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 79 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 80 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 81 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 82 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 83 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 84 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 85 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 86 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 87 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 88 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 89 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 90 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 91 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 92 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 93 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 94 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 95 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 96 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 97 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 98 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 99 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 100 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 101 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 102 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 103 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 104 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 105 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 106 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 107 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 108 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 109 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 110 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 111 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 112 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 113 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 114 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 115 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 116 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 117 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 118 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 119 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 120 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 121 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 122 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 123 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 124 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 125 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 126 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 127 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 128 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 129 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 130 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 131 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 132 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 133 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 134 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 135 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 136 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 137 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 138 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 139 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 140 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 141 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 142 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 143 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 144 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 145 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 146 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 147 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 148 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 149 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 150 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 151 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 152 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 153 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 154 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 155 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 156 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 157 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 158 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 159 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 160 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 161 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 162 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 163 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 164 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 165 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 166 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 167 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 168 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 169 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 170 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Kon pagina 171 uit document B5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi_Bijlagen bij toelichting_Bijlage 5 Ecologische effectbepaling niet importeren
Foutmelding:
PdfReader not opened with owner password

Mitigatieplan ecologie
HOV in ’t Gooi

Mitigatieplan in het kader van de Flora- en faunawet

27 juni 2016

Kenmerk R009-1225368ERT-ibs-V06-NL

Verantwoording

Titel	Mitigatieplan ecologie HOV in ’t Gooi
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Projectleider	Jeroen Mooy
Auteur(s)	Berto van Dam
Tweede lezer	Frank Aarts, adviseur
Projectnummer	1225368
Aantal pagina's	72 (exclusief bijlagen)
Datum	27 juni 2016
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Meten, Inspectie & Advies
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
Telefoon +31 30 28 24 82 4
Fax +31 30 28 89 48 4

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom.
De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

Verantwoording en colofon **3**

1 Inleiding **7**
1.1 Aanleiding en doel 7
1.2 Methode 8
1.2.1 Rapportage en mitigatieplan 8
1.2.2 Werken volgens een goedgekeurde gedragscode 9
1.3 Leeswijzer 9
1.4 Belangrijke uitgangspunten 9

2 Aangetroffen natuurwaarden en toetsing **10**
2.1 Algemeen 10
2.2 Vogels met een jaarrond beschermde nestlocatie 10
2.3 Vleermuizen 11
2.4 Grondgebonden zoogdieren 13
2.4.1 Das 13
2.4.2 Eekhoorn 14
2.5 Flora 15
2.6 Amfibieën 15
2.7 Overige soorten 16
2.8 Samenvatting 16

3 Knelpunten en maatregelen broedvogels **18**
3.1 Knelpunten broedvogels 18
3.1.1 Algemene broedvogels 18
3.1.2 Broedvogels met een jaarrond beschermde verblijfplaats 18
3.2 Maatregelen algemene broedvogels 21
3.3 Maatregelen broedvogels met een jaarrond beschermde verblijfplaats 22
3.3.1 Buizerd 22
3.3.2 Boomvalk 23
3.3.3 Sperwer 23

4 Knelpunten en maatregelen vleermuizen **28**
4.1 Knelpunten vleermuizen 28
4.1.1 Knelpunten verblijfplaatsen 28

4.1.2 Knelpunten groen 29
4.2 Maatregelen 31
4.2.1 Algemeen 31
4.2.2 Maatregelen verblijfplaatsen 32
4.2.3 Maatregelen groene knelpunten 34

5 Knelpunten en maatregelen grondgebonden zoogdieren 43
5.1 Das 43
5.1.1 Knelpunten 43
5.1.2 Maatregelen 44
5.2 Eekhoorn 50
5.2.1 Knelpunten 50
5.2.2 Maatregelen 51

6 Knelpunten en maatregelen flora 52
6.1 Knelpunten 52
6.2 Maatregelen 52

7 Knelpunten en maatregelen kamsalamander 53
7.1 Knelpunten 53
7.2 Maatregelen 55

8 Maatregelen treinvrije perioden 60

9 Uitwerking van aanvullende maatregelen 61
9.1 Inleiding 61
9.2 Reptielen 61
9.3 Aanleg van twee kleine faunatunnels voor das en kamsalamander ten westen van het ecoduct 62

10 Planning en vervolg 63
10.1 Planning 63
10.2 Werkprotocollen 71
10.3 Aanvragen van een ontheffing van de Flora- en faunawet 71

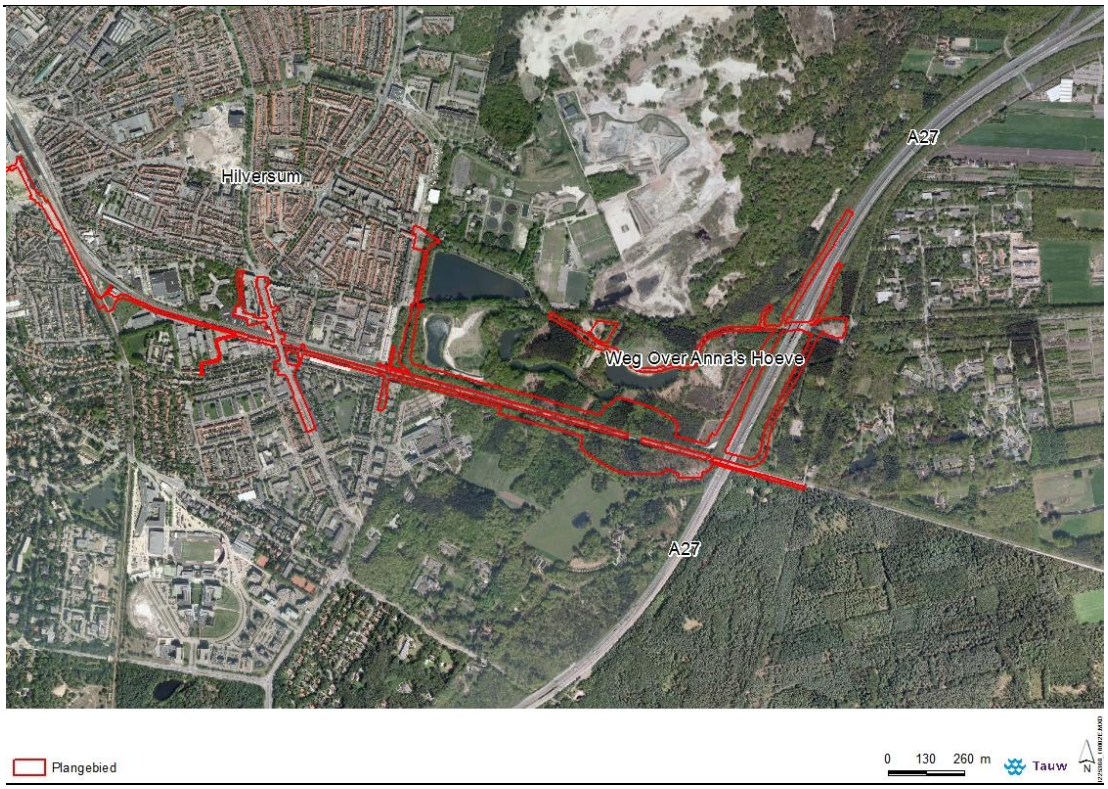
11 Bronnen 72

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen een Hoogwaardig Openbaar Vervoersverbinding (HOV) aan te leggen vanaf het station Hilversum naar de A27 via het terrein Anna's Hoeve (in beheer door het Goois Natuurreservaat) parallel aan de aanwezige spoorweg. Om dit mogelijk te maken wordt een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) in procedure gebracht. In dit kader is ecologisch onderzoek uitgevoerd binnen de plangrenzen van het PIP (deelgebieden 5, 6 en 7 van het project). In de deelgebieden 6 en 7 vinden geen negatieve effecten op beschermde diersoorten en/of planten plaats. Dit mitigatieplan heeft dus alleen betrekking op deelgebied 5, het gebied vanaf de A27, via Anna's Hoeve tot aan de Anthony Fokkerweg / Van Linschotenlaan. Deelgebied 5 wordt in het vervolg als plangebied aangeduid. Figuur 1.1 geeft de ligging van het plangebied weer.

Zoals gezegd blijkt uit het ecologisch onderzoek dat mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn om negatieve effecten op diersoorten, beschermd door de Flora- en faunawet (hierna Ffw), te voorkomen. Dit houdt in dat de functies van een leefgebied die er voor zorgen dat een soort succesvol kan rusten of voortplanten, zoals vaste rust- en verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden, behouden moeten blijven. Voor een aantal werkzaamheden en/of ingrepen is, gezien de negatieve effecten op aanwezige beschermde natuurwaarden, een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig. In onderliggend mitigatieplan zijn maatregelen om negatieve effecten op beschermde natuurwaarden te voorkomen, uitgewerkt. Dit mitigatieplan dient als basis voor een ontheffingsaanvraag van de Flora- en faunawet.



Figuur 1.1 Ligging van het plangebied

1.2 Methode

1.2.1 Rapportage en mitigatieplan

De resultaten van het ecologisch onderzoek en de toetsing komen samen in de knelpuntenanalyse en op de knelpuntenkaart. Deze kaarten maken inzichtelijk op welke locaties het huidige ontwerp vraagt om extra maatregelen met het oog op (strikt) beschermde flora en fauna. Per soort(-groep) worden vervolgens maatregelen opgesteld die schade zoveel mogelijk beperken of voorkomen. De basis voor deze maatregelen ligt in de ‘Gedragscode Provinciale Infrastructuur II’ (IPO Vakberaad beheer, 2013).

1.2.2 Werken volgens een goedgekeurde gedragscode

Wanneer gewerkt kan worden volgens een goedgekeurde gedragscode (zie hoofdstuk 2) wordt de Gedragscode Provinciale Infrastructuur II (IPO Vakberaad beheer, 2013) gebruikt als basis voor de te nemen maatregelen. Deze gedragscode is goedgekeurd in 2013, wat inhoudt dat de gedragscode geldig is tot 3 juni 2018. De Provincie Noord-Holland maakt sinds november 2014 gebruik van deze gedragscode. Bij ruimtelijke ontwikkelingen mag bij tabel 2-soorten volgens een gedragscode worden gewerkt. Een ontheffing van de Flora- en faunawet hoeft dan niet te worden aangevraagd. In dit mitigatieplan geldt dit voor eekhoorn en een aantal beschermde planten. Het is aanbevolen om deze soorten wel in het mitigatieplan en de ontheffingsaanvraag te integreren.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de huidige situatie van natuurwaarden in het plangebied. In de hierop volgende hoofdstukken 3 tot en met 7 wordt per soort(-groep) een knelpuntenanalyse uitgevoerd. Hierbij worden de aanwezige knelpunten overzichtelijk op kaart weergegeven en kort toegelicht, waarna de te nemen maatregelen per soort worden beschreven. In deze hoofdstukken worden alleen maatregelen beschreven die wettelijk verplicht zijn. In hoofdstuk 8 is separaat een analyse van de beoogde treinvrije perioden gemaakt. In hoofdstuk 9 worden nog enkele aanvullende (niet wettelijk verplichte) maatregelen beschreven. Hoofdstuk 10 beschrijft kort de planning van het project en welke vervolgstappen genomen moeten worden in het verdere verloop van het project (aanvragen van een ontheffing en maken van ecologische werkprotocollen).

1.4 Belangrijke uitgangspunten

- Er wordt alleen langs het fietspad kunstmatige lichtbronnen in de vorm van kunstmatige lichtbronnen gepland (persoonlijke mededeling Grontmij, 20 juli 2015). Om negatieve effecten op vleermuizen te voorkomen wordt alleen het fietspad verlicht. Door armaturen af te schermen en lampen van omliggende groenstructuren af te richten wordt voorkomen dat opgaande begroeiing in de omgeving wordt verlicht. Tijdens treinvrije perioden worden in de aanlegfase wel tijdelijk kunstmatige lichtbronnen gebruikt
- De natuurbrug wordt conform een ontwerpvisie (Grontmij, 2015) geschikt gemaakt voor ree, boommarter, hazelworm (bos), zandhagedis, heidevlinder, heikikker (heide) en andere soorten die van kleinschalig landschap profiteren
- Wildkerende rasters en schermen worden conform de kaart op de site van de provincie aangelegd. Zie: https://www.noord-holland.nl/web/Projecten/HOV-in-t-Gooi.htm. Aanvullende maatregelen die vanuit de Ffw van toepassing zijn worden in dit mitigatieplan uitgewerkt

2 Aangetroffen natuurwaarden en toetsing

2.1 Algemeen

De resultaten van de natuurtoets en het soortgericht onderzoek (Tauw, 2015) zijn getoetst aan de Ffw. In de natuurtoets en naar aanleiding van het soortgericht onderzoek is vastgesteld welke beschermde diersoorten er in of in de nabijheid van het plangebied voorkomen en welke effecten de plannen op (het leefgebied van) de aangetroffen soorten hebben. De conclusies zijn in dit hoofdstuk samengevat. In hoofdstuk 3 wordt beschreven welke maatregelen worden getroffen om negatieve effecten te voorkomen.

2.2 Vogels met een jaarrond beschermde nestlocatie

Aangetroffen

Tijdens het soortgericht onderzoek zijn er verschillende jaarrond beschermde nestlocaties in of in de directe omgeving van het plangebied aangetroffen. Het gaat hierbij om nestplaatsen van sperwer, buizerd en boomvalk. Het effect op deze soorten betreft de fysieke aantasting van de nestlocaties. Er blijft in en rond het plangebied wel voldoende geschikt leefgebied aanwezig waar geschikte nestgelegenheden aanwezig zijn of eventueel kunnen worden aangeboden.

Naast de aangetroffen jaarrond beschermde nestlocaties zijn tevens nestlocaties van grote bonte specht en bosuil tijdens het onderzoek vastgesteld. Deze soorten zijn opgenomen in categorie 5, wat inhoudt dat nestlocaties van deze soorten een jaarronde bescherming genieten indien feiten en ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen.

Toetsing

Vogels nemen een aparte plaats in de Flora- en faunawet in en vallen hierdoor niet onder één van de tabellen. Bij doorgang van de werkzaamheden verdwijnen (enkele van) de aangetroffen nesten van sperwer, buizerd en boomvalk doordat de betreffende bomen gekapt worden. Voor deze soorten (cat. 1-4) geldt dat voor buizerd, sperwer en boomvalk vervangende nesten worden aangeboden. Voor alle soorten geldt dat voldoende leefgebied in de omgeving aanwezig blijft. In en in de nabijheid van het plangebied zijn uitgestrekte bossen aanwezig. Er blijft voldoende gelegenheid in de omgeving van de huidige nestlocatie om zelf nesten te bouwen (in het geval van sperwer en buizerd) of gebruikte nesten te bezetten (in het geval van boomvalk). Een (wezenlijk) negatief effect op lokale gunstige staat van instandhouding wordt daarom uitgesloten.

Voor grote bonte specht en bosuil (cat. 5) geldt dat er in deze situatie geen zwaarwegende feiten en ecologische omstandigheden zijn voor een jaarronde bescherming van de nestlocaties. Detailmaatregelen hoeven niet te worden uitgewerkt. Wel is het raadzaam enkele globale maatregelen op te nemen die indien gewenst kunnen worden toegepast (zie algemene broedvogels in paragraaf 3.2).

2.3 Vleermuizen

Aangetroffen
Tijdens het soortgericht onderzoek naar vleermuizen zijn de volgende essentiële onderdelen van het leefgebied van soorten *in* het plangebied vastgesteld:

- Zeven verblijfplaatsen in het plangebied. Het gaat om twee zomerverblijfplaatsen en een kraamverblijfplaats van gewone dwergvleermuis, drie paarverblijfplaatsen van ruige dwergvleermuis en een zomerverblijfplaats van een aantal mannetjes rosse vleermuis
- Verschillende belangrijke foerageergebieden
- Verschillende belangrijke vliegroutes. Buiten het plangebied bevinden zich belangrijke verblijfplaatsen. De vliegroutes van en naar de verblijfplaatsen lopen door het plangebied

De volgende soorten zijn aangetroffen: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, watervleermuis, gewone grootoorvleermuis, franjestaart en baardvleermuis.

Toetsing
Alle vleermuissoorten zijn opgenomen in tabel 3 van de Flora- en faunawet en genieten hierdoor strikte bescherming. De aangetroffen verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden zijn essentiële onderdelen van het leefgebied van de aangetroffen vleermuissoorten. Bij doorgang van de werkzaamheden worden de verschillende onderdelen in verschillende mate aangetast.

De verblijfplaatsen van ruige dwergvleermuis worden fysiek aangetast. Het bosgebied bestaat voor een groot deel uit oude beukenbossen. In de beuken en andere bomen in de omgeving van het plangebied is een groot aanbod aan diverse boomholtes die geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen (diep en naar boven ingerot). Eén van de ruige dwergvleermuizen is tijdens een veldbezoek in een paarverblijfplaats (in een scheur in een tak van een eik) aangetroffen. Paarverblijfplaatsen van ruige dwergvleermuis bevinden zich onder oppervlakkige scheuren in takken en/of achter schors. Het microklimaat van deze verblijfplaatsen is niet van heel groot belang. Dergelijke gaten en scheuren in bomen die als paarverblijfplaats kunnen dienen, zijn dan ook in ruime mate in en in de nabijheid van het plangebied aanwezig.

Het verwijderen van drie paarverblijfplaatsen heeft gezien het grote aanbod aan (alternatieve) verblijfplaatsen geen (wezenlijk) negatief effect op de lokale gunstige staat van instandhouding van ruige dwergvleermuis.
De verblijfplaats van rosse vleermuis blijft behouden en heeft bovendien een netwerkfunctie. Dat wil zeggen dat de rosse vleermuizen die zijn aangetroffen meerdere geschikte verblijfplaatsen in de omgeving kennen en gebruiken. Van belang is vooral dat de verblijfplaats behouden blijft en ook zijn netwerkfunctie behoudt. Wel moeten negatieve effecten door het uitvoeren van verstorende werkzaamheden in de nabijheid van de verblijfplaats worden voorkomen.
De verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis bevinden zich achter panelen aan de zijkanten van de brugdelen waar de A27 over de Weg Over Anna's Hoeve en het spoor gaat. In de brug over het spoor bevinden zich twee zomerverblijfplaatsen. In één verblijfplaats zit een solitair dier en in de andere zomerverblijfplaats verblijven drie exemplaren. In de brug over de Weg Over Anna's Hoeve bevindt zich een kleine kraamverblijfplaats van minimaal 15 exemplaren. De verblijfplaatsen worden niet fysiek aangetast. Door het kappen van bomen en het aanleggen van kunstmatige lichtbronnen langs het fietspad en door het gebruik van kunstmatige lichtbronnen tijdens de aanlegfase kan de verblijfplaats echter wel worden verstoord.

Tevens zijn belangrijke vliegroutes en foerageergebieden aangetroffen. Vooral open plekken en oppervlaktewater zijn van belang als foerageergebied, terwijl bospaden en bosranden als vliegroute worden gebruikt. In en in de omgeving van het plangebied blijven voldoende bosranden en bospaden aanwezig om in geschikte vliegroutes te voorzien. De A27 vormt echter een barrière voor de aanwezige vleermuizen. De opgaande begroeiing onder de A27 en de beoogde fly-over bij het treinspoor wordt door diverse soorten vleermuizen, waaronder franjestaart, als vliegroute gebruikt. De opgaande begroeiing onder de A27 bestaat voornamelijk uit braamstruiken. Tussen de rijbanen groeien hogere bomen en struiken. Vooral de hogere bomen en struiken tussen de rijstroken en de opgaande begroeiing dicht langs beide kanten van de A27dragen bij aan de functionaliteit van de vliegroute. Bij het aanleggen van het ecoduct, de te verleggen weg over Anna's Hoeve en de aanleg van de busbaan wordt de vliegroute mogelijk aangetast omdat de opgaande begroeiing wordt verwijderd en omdat kunstmatige lichtbronnen langs het fietspad worden aangelegd.

Voor de aanleg van het ecoduct worden over een aanzienlijke afstand langs het spoor bomen gekapt waardoor een vliegroute langs het treinspoor wordt aangetast. Daarnaast vliegen gewone dwergvleermuizen vanuit de westelijk gelegen woonwijk via de kruising Mussenstraat en de Anthony Fokkerweg in oostelijke richting het bosgebied rond het plangebied in.

Tevens kan niet worden uitgesloten dat vleermuizen het spoor over steken om van het zuidelijk gelegen bosgebied naar het noordelijke gelegen bosgebied en andersom te komen. Het spoor vormt hierbij in de huidige situatie geen knelpunt gezien de beperkte afstand die de vleermuizen moeten overbruggen en de donkerte rond het spoor. Omdat er aan de noord- en zuidkant van het spoor infrastructuur wordt aangelegd, wordt deze oversteek mogelijk wel een knelpunt. Alleen langs het fietspad worden kunstmatige lichtbronnen (straatverlichting) aangelegd. Hierdoor ontstaan tevens knelpunten omdat vleermuizen gevoelig zijn voor kunstmatig licht in de nachtperiode. Het knelpunt wordt weggenomen door de aanleg van het ecoduct.

Op enkele momenten moet noodgedwongen in treinvrije perioden in de nachtperiode worden gewerkt. Het plangebied wordt lokaal en tijdelijk met kunstmatige lichtbronnen verlicht. Dit veroorzaakt een tijdelijke lokale verstoring. De werkzaamheden vinden plaats op voor vleermuizen belangrijke vliegroutes langs het spoor en bij faunapassages onder de A27 en nabij verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis in de overbrugging van de A27 over het treinspoor. Om negatieve effecten te voorkomen moeten lampen zoveel mogelijk van belangrijke onderdelen van het leefgebied worden afgericht.

Om schade te voorkomen, dienen maatregelen te worden getroffen die er voor zorgen dat er voldoende verblijfplaatsen in en in de nabijheid van het plangebied aanwezig blijven en dat de functionaliteit van de vliegroutes en foerageergebieden behouden blijft. Hierdoor ontstaan mogelijk tijdelijk negatieve effecten, maar wordt de nieuwe situatie vergelijkbaar of beter dan de huidige situatie.

2.4 Grondgebonden zoogdieren

2.4.1 Das

Aangetroffen
Het bosgebied ten zuiden van het treinspoor en ten westen van de A27 wordt door das als leefgebied gebruikt. Er vindt geen voortplanting in of in de nabijheid van het plangebied plaats. In het plangebied is een aantal vluchtpijpen aanwezig die de recente jaren niet worden gebruikt.

Toetsing
Verblijfplaatsen in de vorm van burchten en vluchtpijpen die de laatste jaren actief door een das worden gebruikt liggen buiten het plangebied en worden niet fysiek aangetast. Door het aanleggen van de busbaan ten zuiden van het treinspoor en het aanleggen van het ecoduct worden ongeveer zes vluchtpijpen verwijderd die de recente jaren niet of nauwelijks meer worden gebruikt. Deze vluchtpijpen zijn niet van (essentieel) belang voor das.
Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat de aanwezige das vooral op en rond aanwezige grasvelden foerageert. Het bosgebied zelf is beperkt geschikt als foerageergebied omdat het voedselaanbod hier beperkt is. Tevens blijft er in de omgeving van het plangebied voldoende geschikt bosgebied om te foerageren beschikbaar. Door de aanleg van het ecoduct worden bosgebieden ten noorden van het treinspoor beter bereikbaar. Op termijn wordt ook een faunatunnel onder de A27 ten zuiden van het spoor aangelegd (zie hoofdstuk 6) en onder de A27 ten zuiden van het spoor is een faunapassage aanwezig.

Door de aanleg en aanwezigheid van faunapassages kan uitwisseling plaatsvinden tussen gebieden ten oosten en ten westen van de A27. Tevens wordt het leefgebied in de omgeving verbeterd door bundeling van infrastructuur rond het spoor (verplaatsing Weg over Anna's Hoeve). Het leefgebied van das wordt daardoor groter waardoor een positief effect wordt verwacht. Wel ontstaan barrières bij de faunapassages ten zuiden van het spoor en onder de A27 en ten zuiden van de Weg over Anna's hoeve en onder de A27. Deze faunapassages moeten voor das functioneel blijven.

2.4.2 Eekhoorn

Aangetroffen
Op diverse locaties zijn nesten van eekhoorn aanwezig. De nesten bevinden zich voornamelijk op landgoed Monnikenberg ten zuiden van het treinspoor. Tijdens nader onderzoek in 2011 zijn hier ongeveer 40 nesten aangetroffen. In 2015 zijn binnen de invloedsfeer van de beoogde ingrepen en ontwikkelingen geen extra nesten aangetroffen.

Toetsing
Drie nesten worden door de aanleg van de busbaan verwijderd. Dit is een relatief klein deel van de ongeveer 40 aanwezige nesten in het omliggende bosgebied. Er wordt een aantal bomen gekapt maar er blijft voldoende bos aanwezig en daarom wordt geen negatief effect op de huidige lokale populatie eekhoorns verwacht. Door het aanleggen van het ecoduct blijft de noord-zuid verbinding tussen bosgebieden aanwezig. Wel moet worden voorkomen dat eekhoorns tijdens het kappen van bomen met verblijfplaatsen worden verwond of gedood door deze bomen buiten de periode van voortplanting en winterrust te kappen.

2.5 Flora

Aangetroffen
Ten oosten van de A27 en ten noorden van het spoor zijn wilde marjolein en daslook (beide tabel 2) aangetroffen.

Toetsing
Op de groeiplaats van wilde marjolein en daslook is de te verleggen Weg Over Anna's Hoeve beoogd. Door de werkzaamheden en het aanleggen van een weg wordt de groeiplaats van deze soorten aangetast en worden exemplaren van deze soorten vernietigd. Maatregelen om negatieve effecten te voorkomen zijn noodzakelijk.

2.6 Amfibieën

Aangetroffen
In drie poelen in en in de omgeving van het plangebied is aanwezigheid van kamsalamander recentelijk aangetoond. Twee van deze poelen liggen binnen de invloedsfeer van de beoogde plannen en werkzaamheden (zie figuur 3.17). In het plangebied is geschikt foerageer- en overwinteringsgebied voor kamsalamander en heikikker aanwezig in de vorm van boomstronken, houtwallen, kleine holten en hoge, dichte vegetaties. In een vrij jonge poel op het terrein van landgoed Monnikenberg zijn in juni 2014 drie vrouwtjes (twee adult en één subadult) gevangen tijdens een schepnetbemonstering. Gezien de intensieve bemonstering lijkt de dichtheid laag. De andere locatie betreft een schaars begroeide poel op zand ten noorden van het treinspoor en ten westen van de A27. Deze poel wordt ten behoeve van het voornemen gedempt. In het diepste deel midden in de poel zijn op 20 juni 2014 met een schepnet twee adulte mannelijke kamsalamanders gevangen. Ook in deze poel is de dichtheid aan kamsalamanders laag. De poel is onderhevig aan bladinval en oever- en onderwatervegetatie ontbreekt vrijwel volledig. Daarom wordt uitgesloten dat er voortplanting in de poel plaatsvindt.

Daarnaast zijn diverse algemene soorten amfibieën aangetroffen, waaronder groene kikker en kleine watersalamander. Aangezien geen werkzaamheden overig voortplantingswater nabij het plangebied plaatsvindt, is aantasting van voortplantende dieren, eieren of jongen uit tabel 2- en/of 3- van de flora en faunawet als gevolg van de beoogde ontwikkeling uitgesloten. Ook geldt, aangezien rondom de aanwezige voortplantingswateren een groot deel van het foerageer- en overwinteringsbiotoop behouden blijft, dat bij de beoogde ontwikkeling geen essentieel leefgebied van kamsalamander of algemeen voorkomende soorten amfibieën verloren gaat. Wel is het noodzakelijk om mitigerende maatregelen te treffen om eventuele schade aan individuen van kamsalamander te voorkomen.

Toetsing
Alleen de poel ten westen van de A27 en ten noorden van het spoor wordt gedempt voor de beoogde fly-over van de busbaan. Hierdoor wordt leefgebied van kamsalamander aangetast. Er vindt in de poel geen voortplanting plaats. Aantasting van het leefgebied van kamsalamander betreft een overtreding van artikel 11 van de Ffw. Daarnaast kunnen kamsalamanders door het dempen van de poel worden gedood of verwond. Ook moet worden voorkomen dat kamsalamanders worden gedood of verwond tijdens de werkzaamheden als de kamsalamanders in de winterperiode in het land- en winterhabitat aanwezig zijn. Dit betreft een overtreding van artikel 9 van de Ffw. Voor het aantasten van leefgebied is een ontheffing van de Ffw nodig. Er dient een nieuwe poel in de nabijheid van de huidige poel te worden gerealiseerd voordat de huidige poel wordt gedempt. Nieuwe poelen kunnen snel worden gekoloniseerd in gebieden waar kamsalamanders voorkomen (RvO, 2014).
De poel ten zuiden van het spoor en ten westen van de A27 blijft behouden. Aantasting van voortplantingshabitat vindt niet plaats. In de omgeving blijft voldoende geschikt land- en winterhabitat aanwezig. Wel moet worden voorkomen dat kamsalamanders worden gedood of verwond tijdens de werkzaamheden als de kamsalamanders in de winterperiode in het land- en winterhabitat aanwezig zijn.

2.7 Overige soorten

Aangetroffen
Tijdens het soortgericht onderzoek zijn geen (strikt) beschermde reptielen of amfibieën in het plangebied aangetroffen. In de nabijheid van het plangebied kunnen echter wel beschermde reptielen (ringslang en hazelworm) en amfibieën (kamsalamander) voorkomen.

Toetsing
In verband met afwezigheid van deze soortgroepen is van toetsing geen sprake. Wel is het raadzaam enkele globale maatregelen op te nemen die indien gewenst kunnen worden toegepast (zie hoofdstuk “aanvullende maatregelen”).

2.8 Samenvatting
In tabel 2.1 zijn de aangetroffen natuurwaarden weergegeven, het bijbehorende beschermingsregime en juridisch kader en of het mogelijk is te werken volgens een goedgekeurde gedragscode van de Flora- en faunawet. Vanwege het beschermingsregime kan bij buizerd, sperwer, boomvalk, vleermuizen, kamsalamander en das niet volgens een gedragscode worden gewerkt.

Tabel 2.1 Overzicht van de aangetroffen natuurwaarden

Natuurwaarden	Beschermingsregime	Juridisch kader	Eventueel, werken volgens de Gedragscode Provinciale Infrastructuur mogelijk?
Algemene broedvogels	(Broed)vogels	Flora- en faunawet	Ja
Buizerd (1 nest)	Jaarrond beschermde nestlocatie volgens categorie 4	Flora- en faunawet	Nee
Sperwer (2 nesten)	Jaarrond beschermde nestlocatie volgens categorie 4	Flora- en faunawet	Nee
Boomvalk (1 nest)	Jaarrond beschermde nestlocatie volgens categorie 4	Flora- en faunawet	Nee
Vleermuizen • Gewone dwergvleermuis • Ruige dwergvleermuis • Laatvlieger • Rosse vleermuis • Watervleermuis • Gewone grootoorvleermuis • Franjestaart	Tabel 3	Flora- en faunawet	Nee
Das	Tabel 3	Flora- en faunawet	Nee
Eekhoorn	Tabel 2	Flora- en faunawet	Ja
Flora	Tabel 2	Flora- en faunawet	Ja
Kamsalamander	Tabel 3	Flora- en faunawet	Nee

3 Knelpunten en maatregelen broedvogels

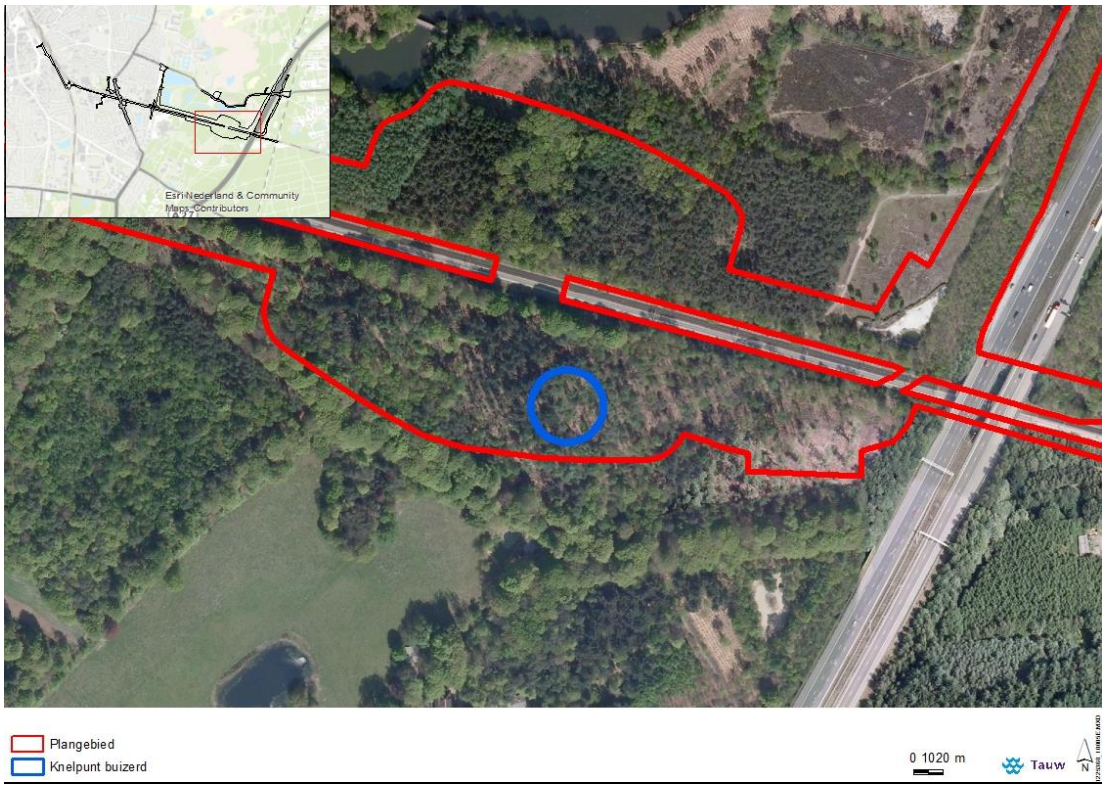
3.1 Knelpunten broedvogels

3.1.1 Algemene broedvogels

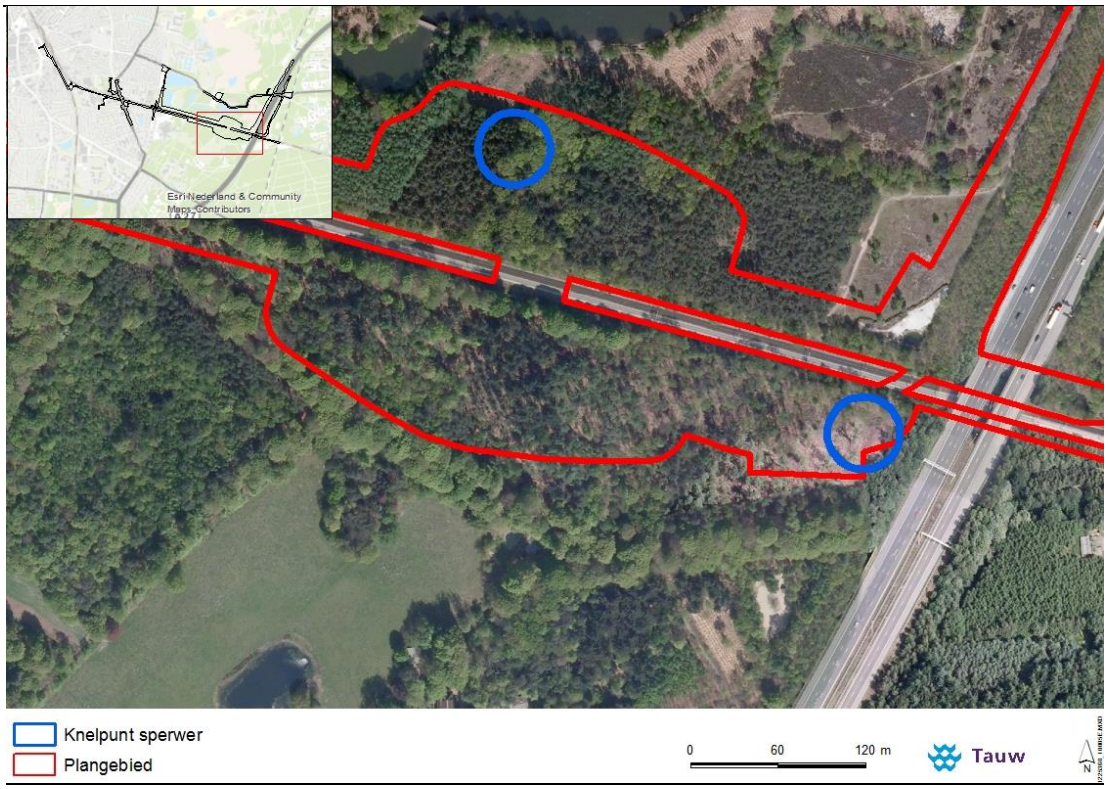
In opgaande begroeiing broeden diverse soorten algemene broedvogels.

3.1.2 Broedvogels met een jaarrond beschermde verblijfplaats

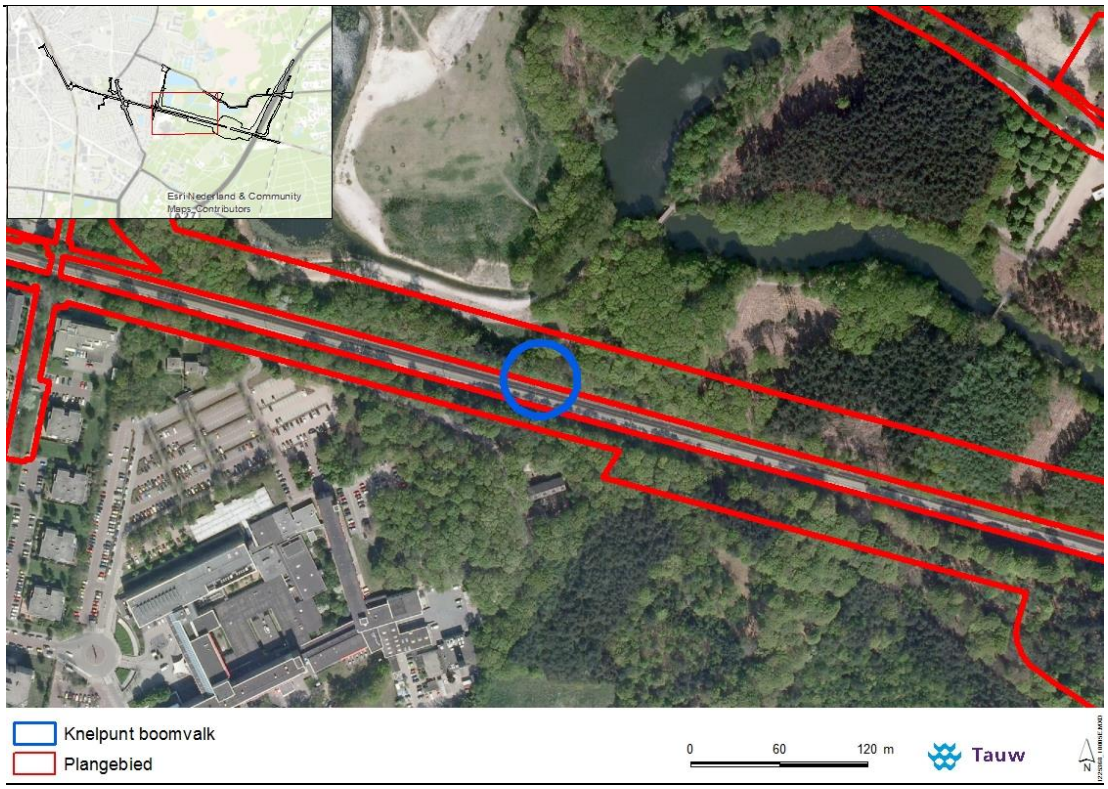
Op verschillende locaties in of nabij het plangebied zijn nestlocaties met een jaarronde bescherming aangetroffen. Het gaat hier om nestlocaties van buizerd (1), sperwer (2) en boomvalk (1). Aanwezigheid van dergelijke nestlocaties vraagt om maatregelen gericht op het behoud van de nestlocatie *en* het voorkomen van doden en/of verwonden van broedende vogels, jonge vogels op of rond het nest en het beschadigen van eieren. Figuur 3.1 tot en met 3.3 geeft weer waar de betreffende knelpunten zich per soort bevinden. De verschillende locaties op de kaart worden gebruikt om maatregelen te specificeren.



Figuur 3.1 Knelpunt broedvogels met een jaarrond beschermde nestlocatie - buizerd



Figuur 3.2 Knelpunt broedvogels met een jaarrond beschermde nestlocatie - sperwer



Figuur 3.3 Knelpunt broedvogels met een jaarrond beschermde nestlocatie - boomvalk

3.2 Maatregelen algemene broedvogels

Voor alle aanwezige (algemene) broedvogels, zonder jaarrond beschermde nestlocatie, geldt dat zij tijdens het broedseizoen niet mogen worden verstoord. Het broedseizoen duurt doorgaans van half maart tot half juli. Deze grens is echter arbitrair en ook buiten deze periode zijn alle broedende vogels beschermd. De in deze paragraaf beschreven algemene maatregelen met betrekking tot de verstoring van algemene broedvogels gelden voor alle werkzaamheden in het gehele plangebied.

Vanuit de Gedragscode:

- Werkzaamheden vinden plaats buiten het broedseizoen (globaal van 15 maart tot 15 juli) van vogels. Werkzaamheden mogen alléén tijdens het broedseizoen worden uitgevoerd, mits (vooraf) uit controle is komen vast te staan dat zich in de directe omgeving geen broedende vogels of nesten bevinden
- Vellings- en sleepwerkzaamheden binnen één vak worden uitgevoerd in een doorlooptijd die zo kort is als redelijkerwijs mogelijk. Dit houdt in dat de werkzaamheden (voorbereiding, vellen en afvoeren van hout en snoeiafval) zoveel mogelijk aaneengesloten plaatsvinden
- Vellings- en sleepwerkzaamheden in de buurt van een boom waarin in dat seizoen een vogelnest is vastgesteld, mogen worden uitgevoerd in de periode van 15 maart tot 15 juli, mits 20 meter afstand tot die boom wordt aangehouden om de kans op verstoring van het nest of verontrusting van de vogels tot een minimum te beperken
- Vellingswerkzaamheden in de buurt van een boom waarin zich een bewoond roofvogelhorst of spechtenholte bevindt, mogen alléén worden uitgevoerd mits 50 meter afstand tot de boom wordt aangehouden. Werkzaamheden moeten plaatsvinden onder begeleiding van een ter zake deskundige
- De velrichting wordt altijd van nabijgelegen vaste rust- en verblijfplaatsen afgewend

3.3 Maatregelen broedvogels met een jaarrond beschermde verblijfplaats

3.3.1 Buizerd

Buizerd is opgenomen in categorie 4 van de lijst met vogels met een jaarrond beschermde nestlocatie. Vogels uit categorie 4 maken over het algemeen jaar in jaar uit gebruik van hetzelfde nest. Buizerd gebruikt graag oude nesten van bijvoorbeeld zwarte kraai. Deze nesten worden vaak door buizerd verder uitgebouwd. Buizerd is ook in staat zelf nest (op) te bouwen. In het plangebied is één nest van buizerd aanwezig.

- Buizerd maakt vaak van twee tot drie nesten binnen een territorium gebruik. Het gebruik van de nesten rouleert in de loop der jaren
- Buizerd is wat flexibel ten aanzien van keuze en het benutten van alternatieve nesten. Buizerd is ook in staat om zelf een nest te bouwen (RvO, 2014a)

Op basis van het bovenstaande voldoen de volgende maatregelen:

- Het kappen van de nestboom vindt buiten de broedperiode plaats. De broedperiode loopt globaal gezien van februari tot en met augustus
- Vellingswerkzaamheden in de buurt van een boom waarin zich een bewoond buizerdnest bevindt mogen alléén worden uitgevoerd mits 50 meter afstand tot de boom wordt aangehouden. Werkzaamheden moeten plaatsvinden onder begeleiding van een ter zake deskundige

- Het nest wordt (buiten de broedperiode) verplaatst naar een locatie binnen een straal van 200 tot 300 meter van de huidige locatie en buiten de invloedsfeer van de beoogde werkzaamheden en ontwikkelingen
- Om de kans op (her) vestiging te vergroten worden in de omgeving van het plangebied drie nestmanden opgehangen. Zie figuur 3.7 voor een voorbeeld van een nestmand in de vork van een boom
- Waar open plekken worden gecreëerd worden boomgroepen aangeplant om in extra geschikte nestlocaties te voorzien
- Figuur 3.4 toont de zoekgebieden voor het treffen van maatregelen zodat de buizerd binnen het huidige territorium een alternatieve nestlocatie kan bezetten

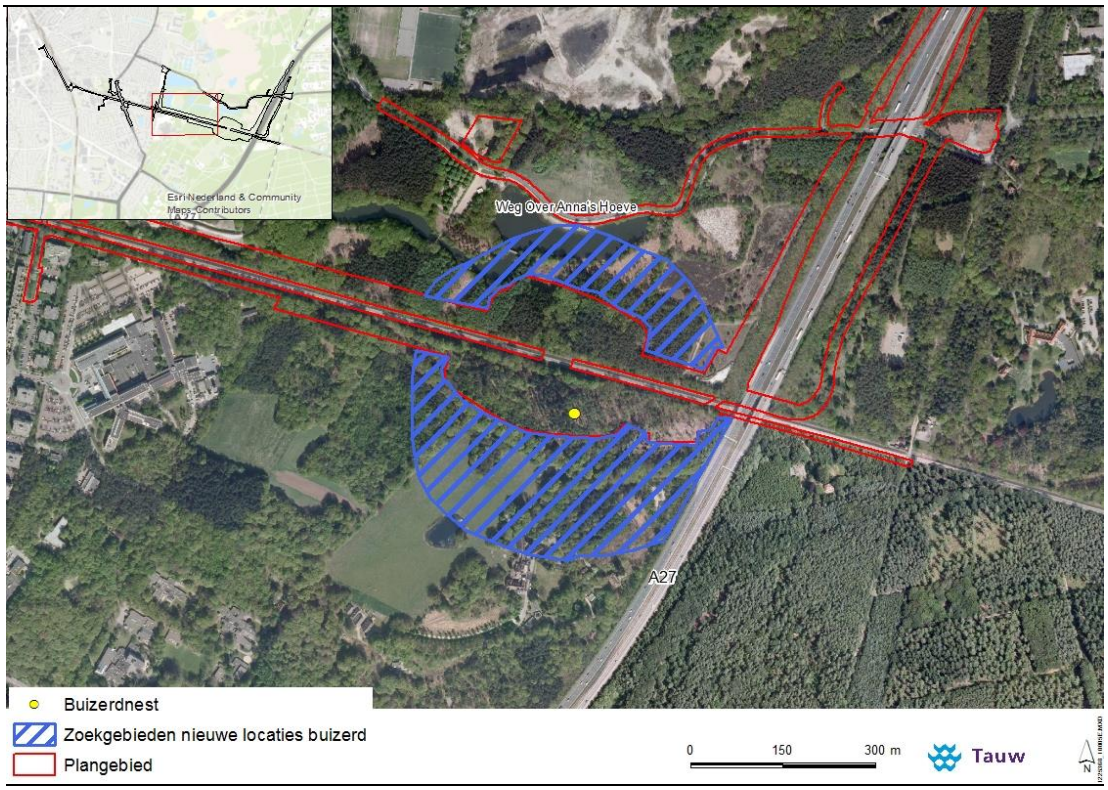
3.3.2 Boomvalk

- Het kappen van de nestboom vindt buiten de broedperiode plaats. De broedperiode loopt globaal gezien van mei tot en met september
- Vellingswerkzaamheden in de buurt van een boom waarin zich een bewoonde roofvogelhorst bevindt mogen alléén worden uitgevoerd mits 50 meter afstand tot de boom wordt aangehouden. Werkzaamheden moeten plaatsvinden onder begeleiding van een ter zake deskundige
- Het nest wordt (buiten de broedperiode) verplaatst naar een locatie binnen een straal van 200 tot 300 meter van de huidige locatie en buiten de invloedsfeer van de beoogde werkzaamheden en ontwikkelingen
- Om de kans op (her) vestiging te vergroten worden in de omgeving van het plangebied drie nestmanden opgehangen. Zie figuur 3.7 voor een voorbeeld van een nestmand in de vork van een boom
- Waar open plekken worden gecreëerd worden boomgroepen aangeplant om in extra geschikte nestlocaties te voorzien
- Figuur 3.5 toont de zoekgebieden voor het treffen van maatregelen zodat de boomvalk binnen het huidige territorium een alternatieve nestlocatie kan bezetten

3.3.3 Sperwer

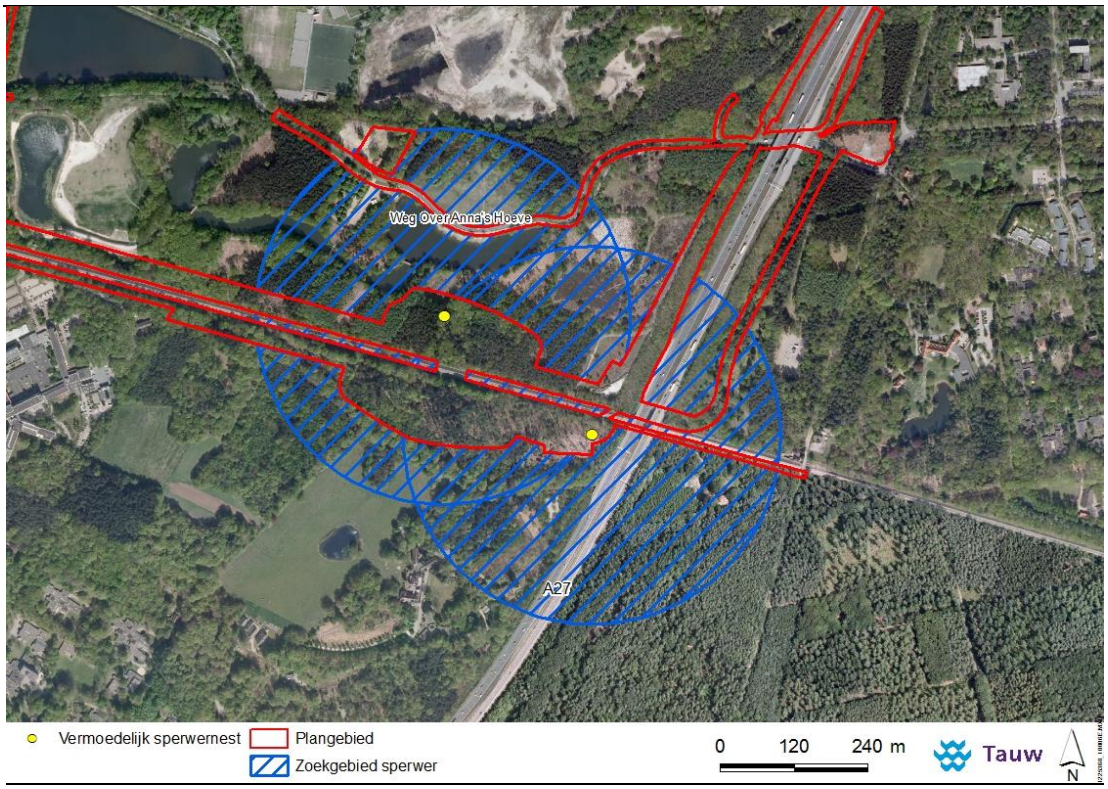
- Omdat de sperwer in staat is een nieuw nest te maken, is het aannemelijk dat de alternatieve nestgelegenheden in gebruik genomen worden door de sperwer wanneer de oude nestlocatie niet beschikbaar is
- Het kappen van de nestboom vindt buiten de broedperiode plaats. De broedperiode loopt globaal gezien van februari tot en met augustus
- Vellingswerkzaamheden in de buurt van een boom waarin zich een bewoonde roofvogelhorst bevindt mogen alléén worden uitgevoerd mits 50 meter afstand tot de boom wordt aangehouden. Werkzaamheden moeten plaatsvinden onder begeleiding van een ter zake deskundige

- Indien mogelijk (als het nest kan worden gevonden) wordt het nest (buiten de broedperiode) verplaatst naar een locatie binnen een straal van 200 tot 300 meter van de huidige locatie en buiten de invloedsfeer van de beoogde werkzaamheden en ontwikkelingen
- Om de kans op (her) vestiging te vergroten worden in de omgeving van het plangebied drie nestmanden opgehangen. Zie figuur 3.7 voor een voorbeeld van een nestmand in de vork van een boom
- Waar open plekken worden gecreëerd worden boomgroepen aangeplant om in extra geschikte nestlocaties te voorzien
- Figuur 3.6 toont de zoekgebieden voor het treffen van bovengenoemde maatregelen zodat de sperwers binnen het huidige territorium een alternatieve nestlocatie kunnen bezetten



Figuur 3.4 Zoekgebieden maatregelen buizerd

Figuur 3.5 Zoekgebieden maatregelen boomvalk



Figuur 3.6 Zoekgebieden maatregelen sperwer

Figuur 3.7 Voorbeeld van een nestmand als alternatieve nestlocatie voor buizerd

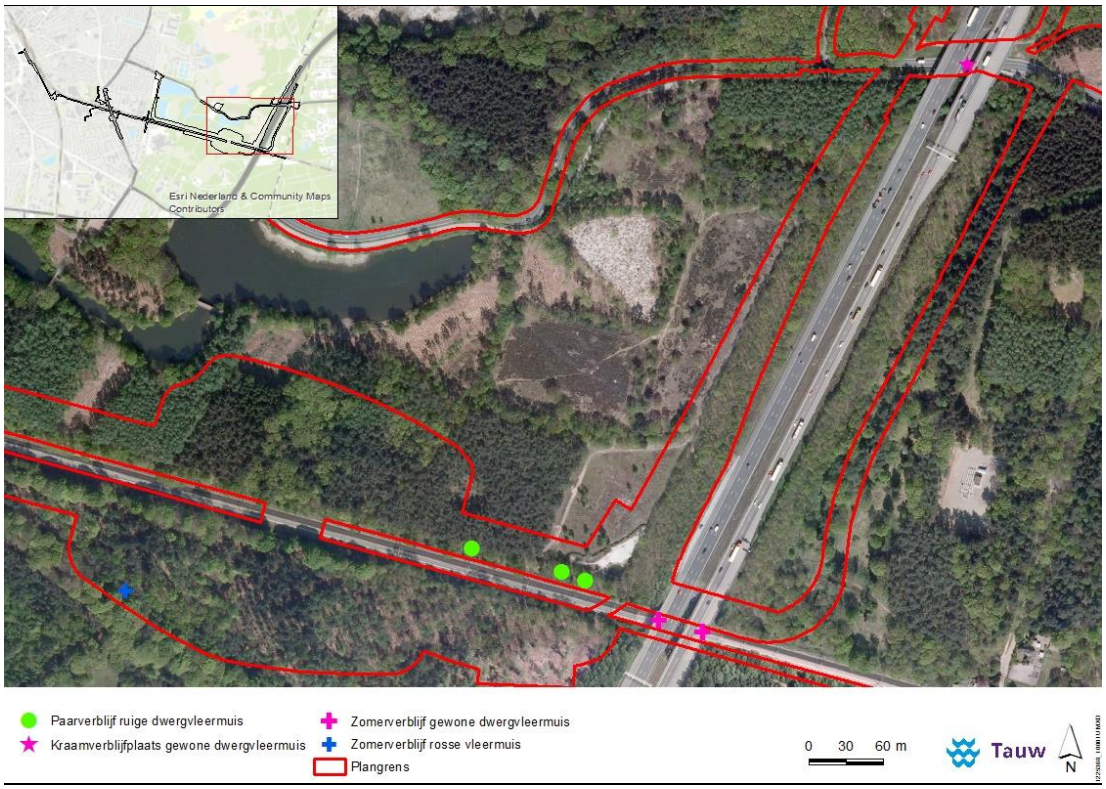
4 Knelpunten en maatregelen vleermuizen

4.1 Knelpunten vleermuizen

Wat betreft knelpunten voor vleermuizen zijn er drie typen te onderscheiden. Ten eerste kunnen verblijfplaatsen worden aangetast door het kappen van bomen. Ten tweede treden knelpunten op waar groenstructuren, in de vorm van onder andere bebossing en laanbeplantingen, worden gekapt. Hierdoor worden (delen van) vliegroutes en foerageergebieden aangetast, waardoor de functionaliteit van deze elementen verloren gaat. Ten derde knelpunten die optreden door toepassen van extra verlichting, bijvoorbeeld uitstraling van nieuwe verlichting over groenstructuren die worden gebruikt als vliegroute. Figuur 4.1 en 4.2 geeft weer waar de betreffende knelpunten ten aanzien van verblijfplaatsen en groen (en verlichting) zich bevinden. De verschillende locaties op de kaart worden gebruikt om maatregelen te specificeren.

4.1.1 Knelpunten verblijfplaatsen

- Verstoring van een zomerverblijfplaats van een aantal rosse vleermuis mannetjes
- Verstoring van twee zomer- en een kleine kraamverblijfplaats van gewone dwergvleermuis
- Vernietigen van drie paarverblijfplaatsen van ruige dwergvleermuis



Figuur 4.1 Knelpunten verblijfplaatsen

4.1.2 Knelpunten groen

Figuur 4.2 geeft aan waar groene knelpunten aanwezig zijn.

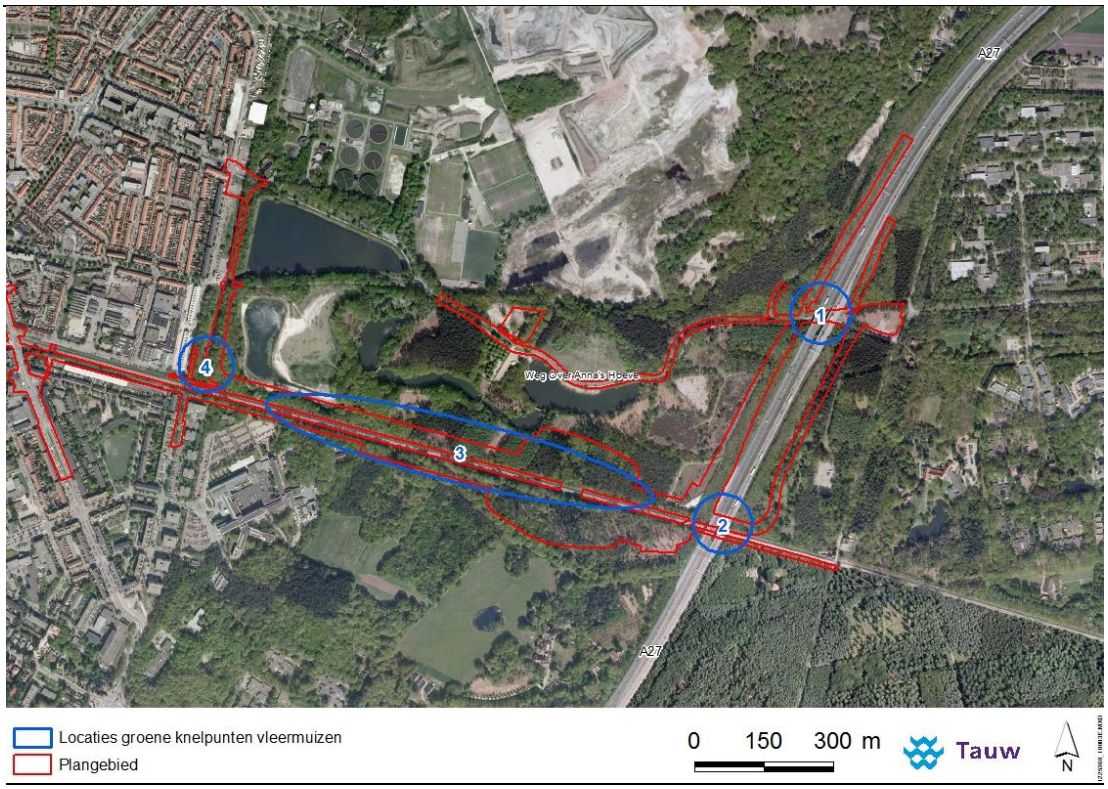
Locatie 1

De opgaande begroeiing onder en aan beide kanten van de A27 bij de weg over Anna's Hoeve wordt door gewone dwergvleermuis en watervleermuis als vliegroute gebruikt. Daarnaast vormt deze faunapassage een belangrijk alternatief voor vleermuizen die niet meer gebruik kunnen maken van de faunapassage op locatie 3. Door het verleggen van de weg over Anna's Hoeve en de aanleg van de busbaan kan niet worden uitgesloten dat de (alternatieve) vliegroute wordt aangetast.

Locatie 2
De opgaande begroeiing onder en aan beide kanten van de A27 en de beoogde fly-over en ten noorden van het treinspoor wordt door diverse soorten vleermuizen waaronder franjestaart als vliegroute gebruikt. Deze locatie is vooral van belang voor vleermuizen die in oost-westelijke richting langs het spoor vliegen. Vooral de faunapassage ten noorden van het spoor wordt hierbij door vleermuizen gebruikt. Door het verleggen van de weg over Anna's Hoeve en de aanleg van de busbaan kan niet worden uitgesloten dat de vliegroute wordt aangetast.

Locatie 3
Deze locatie is van belang voor vleermuizen die van en naar bosgebieden ten zuiden en noorden van de spoorlijn vliegen. In de huidige situatie moeten ze hierbij een treinspoor oversteken. In de beoogde situatie komt aan weerskanten van het spoor een weg te liggen. Aan de noordkant is tevens een fietspad (met lantaarnpalen) beoogd.
Hierdoor wordt het te overbruggen gat tussen twee bosgebieden groter en vindt er in de beoogde situatie mogelijk verstoring plaats door kunstmatige lichtbronnen. Voor de aanleg van het ecoduct worden over een aanzienlijke afstand langs het spoor bomen gekapt waardoor een vliegroute langs het treinspoor wordt aangetast.

Locatie 4
Gewone dwergvleermuizen vliegen vanuit de westelijk gelegen woonwijk via de kruising Mussenstraat en de Anthony Fokkerweg het bosgebied rond het plangebied in. De opgaande begroeiing tussen de beoogde infrastructuur en het bosgebied dient op deze locatie zoveel mogelijk behouden te blijven.



Figuur 4.2 Knelpunten groen en vleermuizen

4.2 Maatregelen

4.2.1 Algemeen

Alle vleermuizen zijn opgenomen in tabel 3 van de Flora- en faunawet en zijn hierdoor strikt beschermd. Naast vaste verblijfplaatsen zijn de essentiële onderdelen als vliegroutes van en naar deze verblijfplaatsen en de essentiële foerageergebieden strikt beschermd. Essentiële vliegroutes en foerageergebieden zijn beide in het plangebied aangetroffen. Bij doorgang van de werkzaamheden vindt aantasting plaats van deze vliegroutes en foerageergebieden. Om negatieve effecten te minimaliseren en het gebruik geschikt te houden voor vleermuizen worden maatregelen getroffen. De maatregelen zijn niet uitgesplitst per soort. De maatregelen zijn dermate efficiënt dat negatieve effecten op alle soorten die het betreffende landschapselement gebruiken als vliegroute of foerageergebied worden voorkomen of geminimaliseerd.

Een algemene maatregel die geldt voor het gehele plangebied, onafhankelijk van het type knelpunt is dat de werkzaamheden (met uitzondering van de treinvrije perioden, zie hoofdstuk 8) plaatsvinden bij daglicht in de periode maart tot en met oktober.

4.2.2 Maatregelen verblijfplaatsen

- Vellingswerkzaamheden in de buurt van een boom waarin zich een vaste rust- en verblijfplaats van vleermuizen bevindt, mogen alléén worden uitgevoerd mits 50 meter afstand tot de boom wordt aangehouden. Werkzaamheden moeten plaatsvinden onder begeleiding van een ter zake deskundige
- De velrichting wordt altijd van nabijgelegen vaste rust- en verblijfplaatsen afgewend
- Vellingswerkzaamheden en uitsleepwerkzaamheden binnen één vak worden uitgevoerd in een doorlooptijd die zo kort is als redelijkerwijs mogelijk

Rosse vleermuis

- Voor rosse vleermuis voldoen bovenstaande maatregelen omdat verblijfplaats niet fysiek wordt aangetast. Daarnaast zijn de volgende maatregelen van belang
- De periode waarin geen bomen binnen 50 meter van de verblijfplaats kunnen worden gekapt, betreft maart tot en met november (RvO, 2014)
- Aanvullend wordt verstoring door kunstmatige lichtbronnen in de nachtperiode tijdens tijdelijke werkzaamheden en in de permanente situatie voorkomen

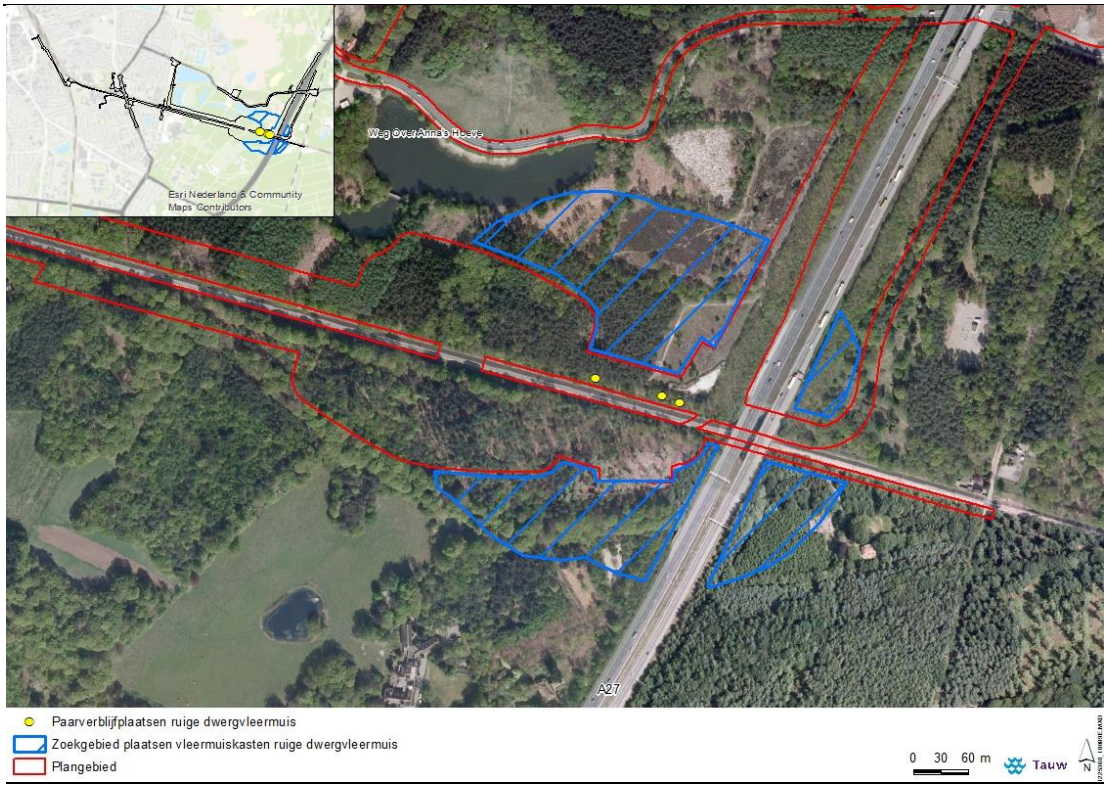
Gewone dwergvleermuis

- De kwetsbare periode voor zomerverblijfplaatsen loopt van april tot en met oktober en voor kraamverblijfplaatsen van 15 mei tot en met 15 juli. In deze periode wordt verstoring door kunstmatige lichtbronnen in de nachtperiode tijdens tijdelijke werkzaamheden en in de permanente situatie voorkomen
- Er blijft zoveel mogelijk groen in de nabijheid van de verblijfplaatsen aanwezig (zie maatregelen *groene knelpunten*)

Ruige dwergvleermuis

- De kwetsbare periode binnen de paartijd loopt van 15 augustus tot en met 1 oktober. De voorkeursperiode voor het kappen van bomen met zomerverblijfplaatsen en/of paarverblijfplaatsen betreft november tot en met maart. Daardoor worden geen ruige dwergvleermuizen gedood en/of verwond
- Voor elke verblijfplaats die zijn functie niet meer kan vervullen, wordt gezorgd dat er vier nieuwe alternatieve verblijfplaatsen aanwezig zijn. In totaal worden 12 vleermuiskasten in de direct omgeving (altijd binnen 100 à 200 meter) van de huidige paarverblijfplaatsen gerealiseerd

- Een kleine bolvormige kast wordt gebruikt omdat deze kast het meest geschikt is voor ruige dwergvleermuis (zie bijvoorbeeld vleermuiskast Harlech op www.vivara.nl)
- De vleermuiskasten worden op een locatie opgehangen die gelijk is aan of beter van kwaliteit is dan de oorspronkelijke situatie wat betreft hoogte (bij voorkeur op minimaal 3 meter hoogte), aanvliegroute, vrije vliegruimte en de locatie is vrij van kunstlicht, vrij van verstoring en buiten bereik van predatoren
- De nieuwe verblijfplaatsen die een tijdelijk karakter hebben en moeten functioneren als overbrugging gedurende de tijd dat de activiteiten worden uitgevoerd. In de tussentijd kunnen ruige dwergvleermuizen geschikte paarverblijfplaatsen in de omgeving ontdekken. Deze zijn in overvloed aanwezig
- Nieuwe verblijfplaatsen moeten minimaal één maand in het actieve seizoen van de ruige dwergvleermuis voorafgaand aan het verwijderen van de verblijfplaats zijn geplaatst. Hoe dichter de vervangende verblijfplaats bij de oorspronkelijke verblijfplaats wordt gerealiseerd, hoe groter de kans is op succes
- Figuur 4.3 geeft aan waar de zoekgebieden voor het ophangen van vleermuiskasten zich bevinden. De kasten worden onder begeleiding van een ter zake deskundig ecoloog opgehangen. Omdat het plangebied samenhang heeft met een project van Rijkswaterstaat (RWS A27/A1) dienen de exacte locaties in afstemming met een deskundig ecoloog en Rijkswaterstaat te worden vastgesteld



Figuur 4.3 Zoekgebieden maatregelen verblijfplaatsen ruige dwergvleermuis

4.2.3 Maatregelen groene knelpunten

Op een aantal cruciale punten dienen onder andere zogenaamde ‘hop-overs’ over weglichamen te worden gerealiseerd (zie figuur 4.7 voor een impressie van een hop-over).

Belangrijke randvoorwaarden voor mitigatie zijn:

Locatie 1

- De (opgaande begroeiing op de) faunapassage onder de A27 en ten zuiden van de huidige Weg over Anna’s Hoeve blijft behouden
- Langs de infrastructuur die parallel in noord-zuid richting langs beide zijden van de A27 is beoogd worden zogenaamde hop-overs gerealiseerd door hoge bomen direct langs de infrastructuur te behouden of aan te planten (zie schets in figuur 4.4)
- Aan weerskanten van de weg dient een lijnvormige groenstructuur zo dicht mogelijk langs de weg te worden gerealiseerd waar vleermuizen veilig kunnen oversteken
- Bomen die het dichtst bij de weg staan dienen te worden opgekroond, zodat vleermuizen over de weg worden geleid. Op deze manier worden verkeerslachtoffers voorkomen

- Verstoring door kunstmatige lichtbronnen op en nabij opgaande begroeiing bij hop-overs dient te worden voorkomen

Locatie 2

Maatregelen zijn gericht op behoud van de oost-west verbinding van vleermuizen onder de A27.

- Aan beide kanten van de A27 en de beoogde fly-over is opgaande begroeiing aanwezig. Ook onder de A27 is enige begroeiing aanwezig. Deze opgaande begroeiing aan de zuidkant van het spoor wordt gespaard
- De vliegroute ten zuiden van het treinspoor en onder de A27 wordt in de actieve periode van vleermuizen (globaal gezien van maart tot en met oktober) functioneel gehouden voor vleermuizen. Dit moet gebeuren door de aanwezige opgaande begroeiing te behouden of door tijdelijk een lijnvormige groenstructuur te realiseren door bomen en/of struiken met voldoende omvang (vergelijkbaar met de huidige situatie) in verplaatsbare plantenbakken aan te bieden. De plantenbakken kunnen voor zonsondergang onder de A27 en de fly-over worden geplaatst en weer worden weggehaald als de werkzaamheden na zonsopkomst weer hervat worden. Deze methode wordt (waar mogelijk) zowel aan de noord- als zuidkant van het spoor toegepast. Ten noorden van het spoor is de maatregel op termijn niet mogelijk omdat hier infrastructuur is beoogd
- Omdat er aan de noordkant te weinig ruimte is voor groen wordt deze faunapassage aan de zuidkant van het spoor ingericht zodat er een alternatieve vliegroute aanwezig is
- Permanente begroeiing dient te worden aangeplant op locaties onder de A27. De begroeiing wordt dusdanig aangeplant dat de kans op verkeerslachtoffers wordt beperkt. Tussen de groenstructuur en de aan te leggen weg dient daarom enige afstand te zitten. Het plantmateriaal moet qua omvang en structuur ongeveer gelijk zijn aan de begroeiing die in de huidige situatie aanwezig is
- Om verstoring door lampen van verkeer te voorkomen wordt tussen het treinspoor en de faunapassage een dicht scherm van ongeveer drie meter hoog aangelegd. Het scherm dient ongeveer tien meter aan beide kanten van de onderdoorgang van de A27 door te lopen

Locatie 3

- Door de aanleg van een ecoduct vindt versterking van de noord-zuid verbinding van vleermuizen over de wegdelen en het treinspoor plaats
- Rond het te kappen deel voor het ecoduct blijft voldoende groen aanwezig dat als (tijdelijke) alternatieve vliegroute kan dienen
- Het ecoduct wordt vleermuisvriendelijk ingericht. De te behouden of aan te leggen lijnvormige beplanting onder de A27 en de fly-over dient aan te sluiten op aan te leggen lijnvormige beplanting op en langs het ecoduct (zie schets in figuur 4.5)

Locatie 4

- Op deze locatie wordt een hop-over gerealiseerd door hoge bomen direct langs de infrastructuur te behouden of aan te planten zodat gewone dwergvleermuizen vanuit de westelijk gelegen wijk het bos in kunnen vliegen. De hop-over dient bij het wegdeel ten oosten van de Anthony Fokkerweg en tussen het treinspoor en de Liebergerweg te worden gerealiseerd
- Bomen die het dichtst bij de weg staan dienen te worden ongekroond, zodat vleermuizen hoog over de weg worden geleid. Op deze manier worden verkeerslachtoffers voorkomen
- Verstoring door kunstmatige lichtbronnen op en nabij hop-overs dient te worden voorkomen zodat vleermuizen optimaal gebruik kunnen maken van de begroeiing

Verlichting

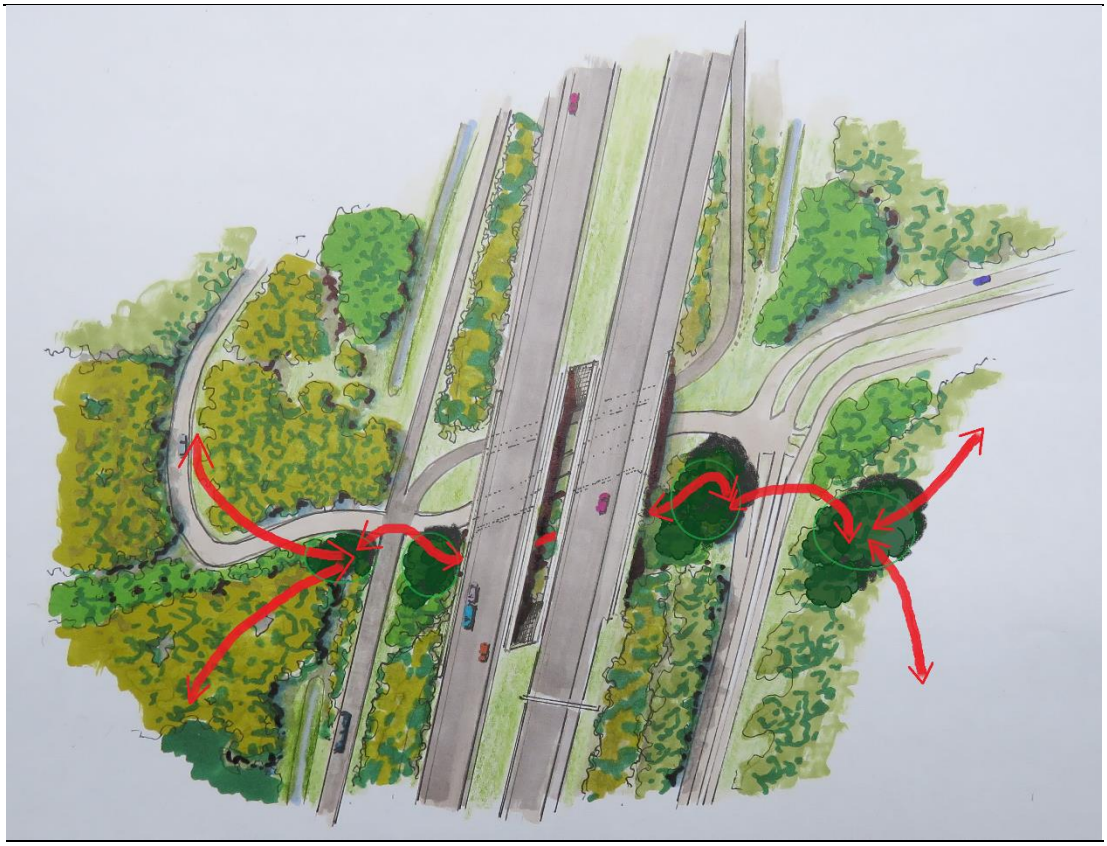
Vleermuizen zijn gevoelig voor verstoring door kunstmatige lichtbronnen. De verlichtingsknelpunten bevinden zich allemaal daar waar de nieuwe wegen een bestaande vliegroute kruist die wordt gebruikt door vleermuizen en waar geen alternatieve vliegroutes aanwezig zijn. De knelpunten komen daarom overeen met de groene knelpunten in figuur 4.2.

Om deze onderdelen van vliegroutes intact te houden, worden in ieder geval de volgende maatregelen getroffen:

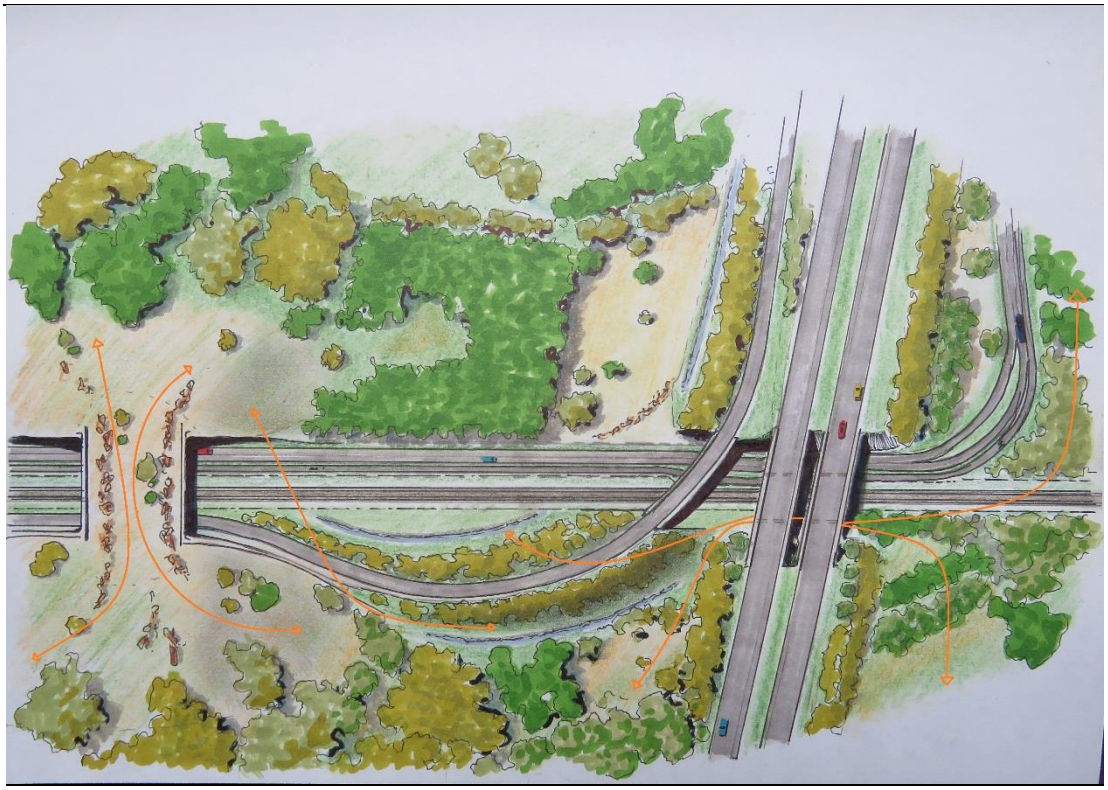
- In de periode maart tot en met oktober (actieve periode van vleermuizen) wordt verstoring door kunstmatige lichtbronnen tussen zonsondergang en zonsopkomst voorkomen. Zie hoofdstuk 8 voor aanvullende maatregelen tijdens treinvrije perioden
- Geen lichtuitstrooiing over groenstructuren in de periode maart tot en met oktober. Dit wordt gedaan door aangepaste armaturen te gebruiken, die geen licht uitstralen naar de zij- of bovenkant, maar slechts het wegdek verlichten. De positie van een lamp ten opzichte van opgaande begroeiing wordt aangepast door bijvoorbeeld door delen van lampen af te schermen of door verlichting op een lagere hoogte aan te brengen. Ook wordt gewerkt met armaturen die het licht goed richten en die een scherpe bundel (“scherpe cut-off”) hebben om onnodige verstrooiing tegen te gaan (geen strooilicht naar boven maar verlichting naar beneden gericht) (zie schets in figuur 4.8)

Donkere zone(s) onder bruggen tunnels behouden

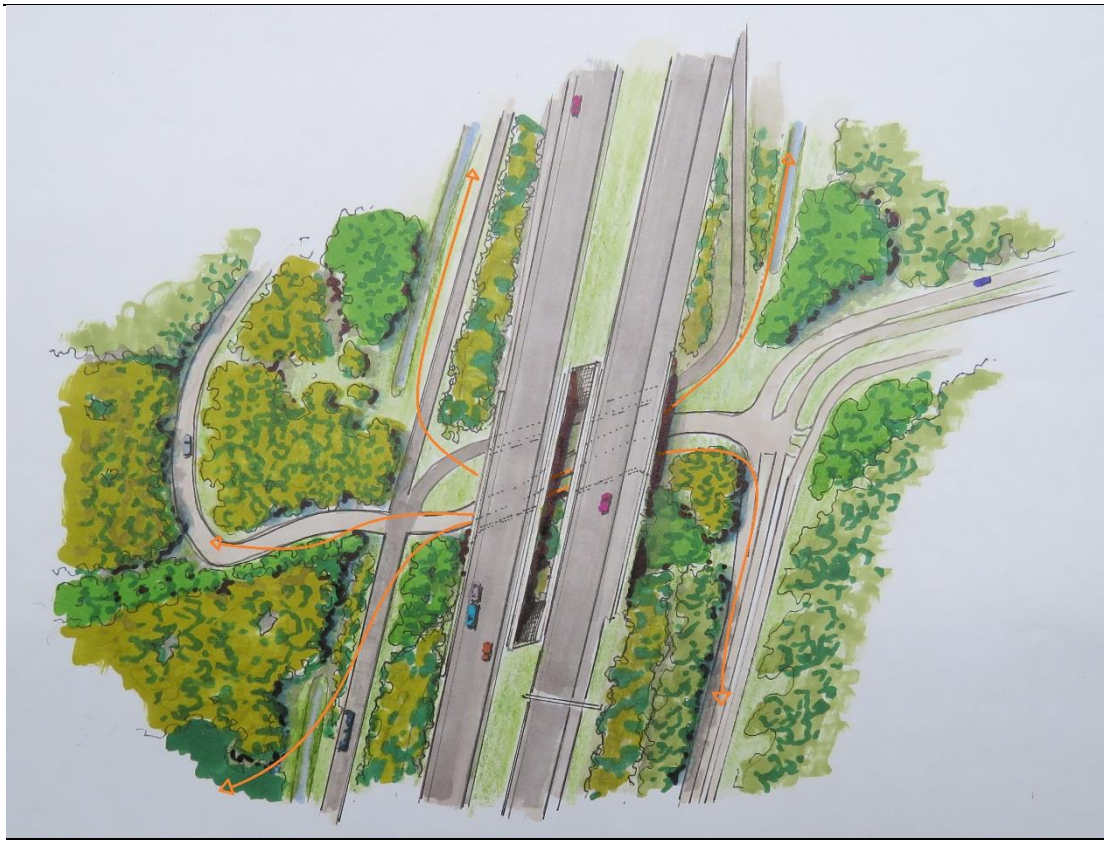
- Bij het aanbrengen van de verlichting is het zaak een donkerzone onder de brug te behouden, zodat vleermuizen hier gebruik van kunnen maken (zie schets in figuur 4.9)



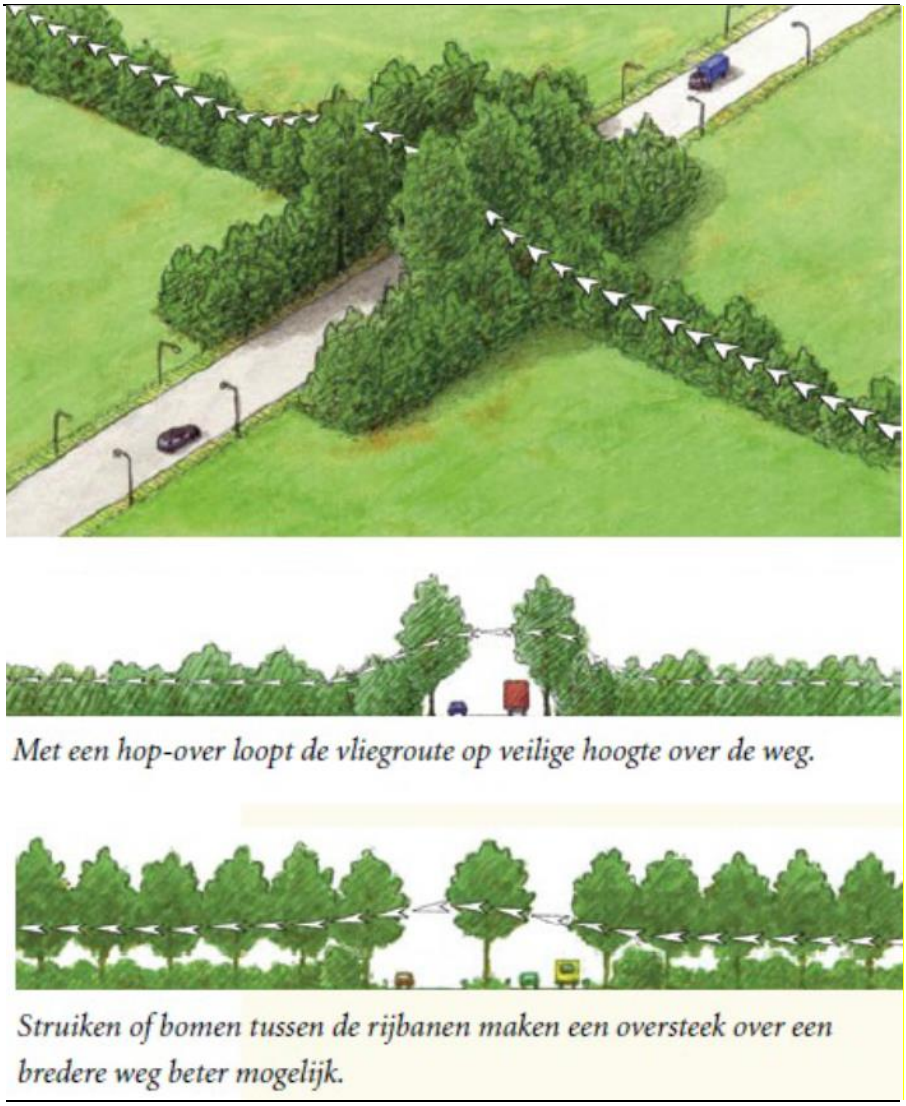
Figuur 4.4 Locaties twee hop-overs ten westen en oosten van de A27 ter hoogte van de Weg Over Anna's Hoeve



Figuur 4.5 Impressie maatregelen groen knelpunt onder en nabij de A27 bij het spoor

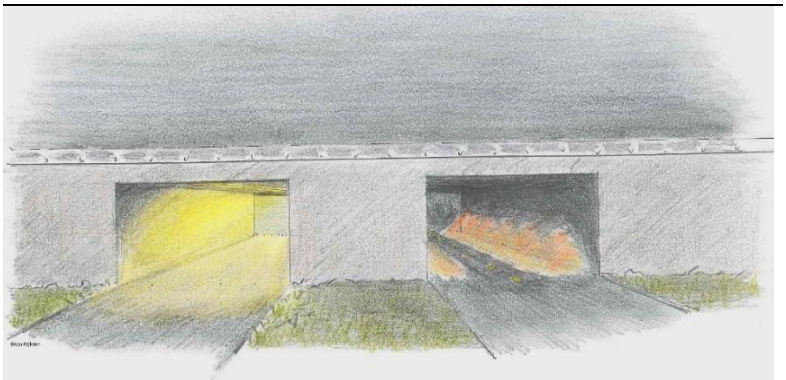


Figuur 4.6 Impressie maatregelen groen knelpunt onder en nabij de A27 bij de Weg over Anna's Hoeve



Figuur 4.7 Impressie van een hop-over die diverse locaties moet worden gerealiseerd

Figuur 4.8 Een voorbeeld van verschil in verlichting. De onderste foto geeft een wenselijke situatie voor vleermuizen; afgeschermde armaturen



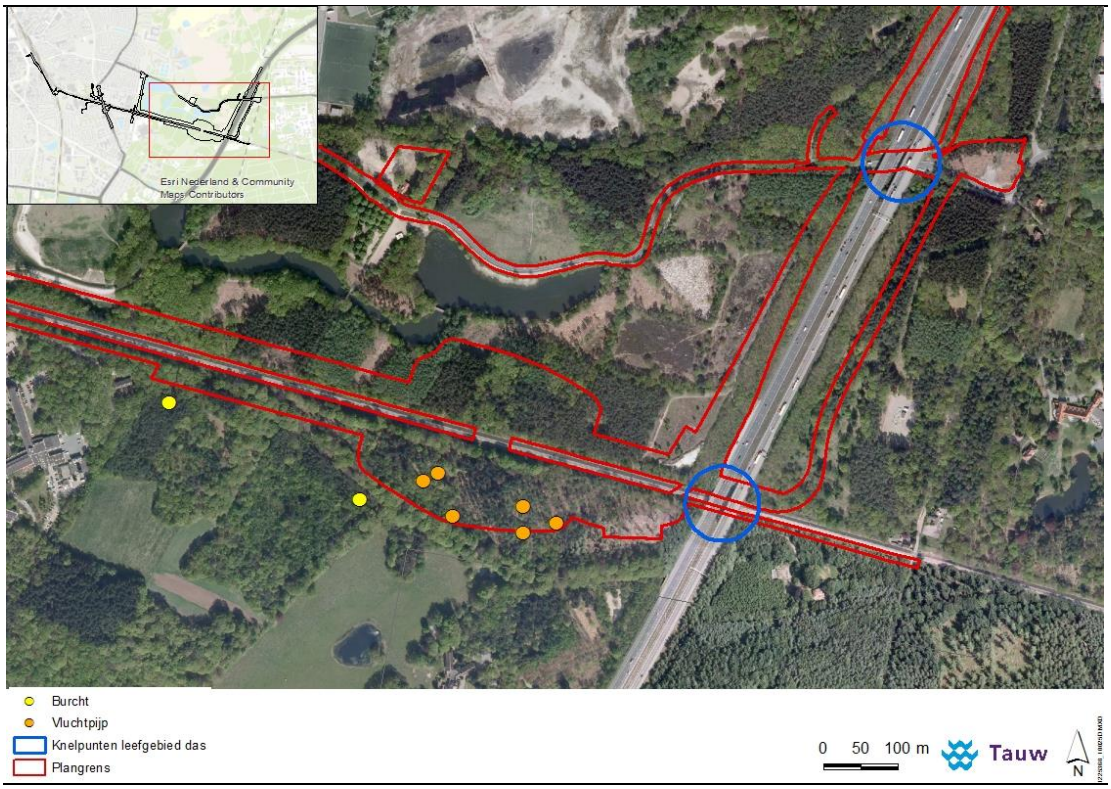
Figuur 4.9 Verlichting onder een tunnel. Links: een voorbeeld waarbij de volledig tunnel is verlicht. Dit is voor vleermuizen geen wenselijke situatie. Rechts: een voorbeeld waarbij is gewerkt met aangepaste verlichting, waarbij zowel de zichtbaarheid en veiligheid van de weggebruikers is gewaarborgd en donkerzones aanwezig zijn die door vleermuizen als vliegroute kunnen worden gebruikt

5 Knelpunten en maatregelen grondgebonden zoogdieren

5.1 Das

5.1.1 Knelpunten

Das is opgenomen in tabel 3 van de Flora- en faunawet en is hierdoor strikt beschermd. Naast vaste verblijfplaatsen zijn de essentiële onderdelen zoals essentiële foerageergebieden strikt beschermd. Verblijfplaatsen en essentiële foerageergebieden zijn beide in en in de nabijheid van het plangebied aangetroffen. Bij doorgang van de werkzaamheden vindt aantasting plaats van enkele vluchtpijpen die niet of nauwelijks meer in gebruik zijn. Tevens worden enkele faunapassages onder de A27 ongeschikt voor das. Er blijft in de omgeving voldoende foerageergebied in de omgeving aanwezig. Deze bevinden zich in de omliggende bossen maar vooral op en rond het grasland ten zuiden van het plangebied. Om negatieve effecten te minimaliseren en het plangebied en de omgeving rond het plangebied geschikt te houden voor das worden maatregelen getroffen.



Figuur 5.1 Knelpunten leefgebied das

5.1.2 Maatregelen

Verblijfplaatsen

- Werkzaamheden vinden bij daglicht plaats. In de avonduren en nacht (actieve periode van das) vinden, buiten de treinvrije perioden, geen verstorende werkzaamheden plaats
- De velrichting wordt altijd van nabijgelegen vaste rust- en verblijfplaatsen afgewend
- Vellingswerkzaamheden en uitsleepwerkzaamheden binnen één vak worden uitgevoerd in een doorlooptijd die zo kort is als redelijkerwijs mogelijk
- Tussen het plangebied en de verblijfplaatsen van das worden dichte hekken geplaatst om de verhoogde aanwezigheid en beweging van mensen en machines af te schermen. De hekken kunnen bijvoorbeeld op de laan / het bospad ten zuiden van het plangebied worden geplaatst

Plaatsen van rasters langs infrastructuur
Wildkerende rasters en schermen worden conform de kaart op de site van de provincie aangelegd. Zie: https://www.noord-holland.nl/web/Projecten/HOV-in-t-Gooi.htm. Aanvullende maatregelen die vanuit de Ffw van toepassing zijn worden hieronder uitgewerkt.

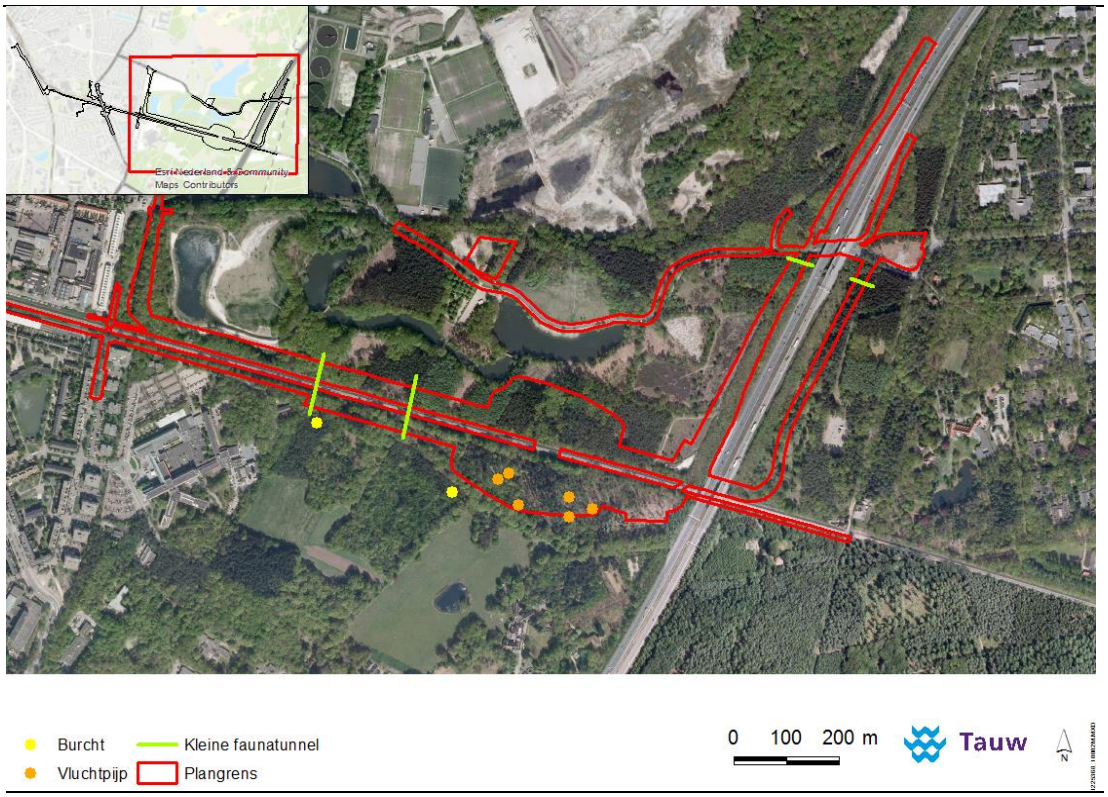
- Alle infrastructuur wordt afgezet met kerende rasters die dassen naar het ecoduct, kleine faunatunnels en naar faunapassages leiden:
  - Rasters bestaan uit verzinkt, gepuntlast casanetgaas en komen minimaal 1 meter boven maaiveld uit. Ze zijn minimaal 20 centimeter in de grond ingegraven en onder de grond is nog eens minimaal 30 centimeter brede strook horizontaal ingegraven
  - Werkpoorten in de rasters zijn minimaal 1 meter hoog en kunnen niet ondergraven worden, bijvoorbeeld door aanleg van een betonnen drempel of door de toegang te bestraten. Werkpoorten worden na gebruik gesloten. Op de poort moet een informatiebordje worden geplaatst waarop staat waarom de poort gesloten moet worden
  - In de rasters langs de weg worden ontsnappingspoortjes of uittreedplaatsen gemaakt om dassen die toch op de weg geraakt zijn, een mogelijkheid tot ontsnapping terug te bieden. De afstand tussen deze ontsnappingspoortjes is maximaal 500 meter
  - Langs de infrastructuur langs de faunapassage bij de Weg over Anna's Hoeve komt een raster van maximaal 1 meter hoog zodat dieren die niet door de kleine faunatunnel kunnen over het raster kunnen springen

Realiseren en behouden van geschikte faunapassages waaronder het ecoduct
- Het ecoduct wordt dasvriendelijk ingericht met geleidende lijnvormige structuren zoals een stobbenwal en lijnvormige opgaande begroeiing (van bijvoorbeeld meidoornstruiken) (zie schets figuur 5.4)
- De verbindingszone onder de A27 en ten zuiden van het spoor wordt functioneel gehouden voor das door deze tijdens en na de werkzaamheden niet af te sluiten. Dassen zijn nacht actieve dieren en kunnen de passage in de nachtperiode gebruiken omdat er dan geen werkzaamheden plaatsvinden. In de permanente situatie worden de stobbenwallen die in de faunapassage ten noorden van het spoor liggen, verplaatst naar de faunapassage ten zuiden van het spoor (zie schets figuur 5.4). Om verstoring door lampen van verkeer en een verhoogde aanwezigheid en beweging van verkeer te voorkomen wordt tussen het treinspoor en de faunapassage een dicht scherm van ongeveer drie meter hoog aangelegd. Het scherm dient ongeveer tien meter aan beide kanten van de onderdoorgang van de A27 door te lopen
- De verbindingszone onder de A27 en langs de Weg over Anna's Hoeve wordt functioneel gehouden voor das. De faunapassage aan de zuidkant van de Weg over Anna's Hoeve is hiervoor van essentieel belang. De busbaan die aan de westkant parallel langs de A27 is beoogd wordt ter hoogte van de faunapassage voorzien van een dassentunnel. Dit geldt ook

voor de aan te leggen Weg over Anna's Hoeve aan de oostkant van de A27. Dassentunnels worden altijd met rasters aan weerszijden van de weg gecombineerd

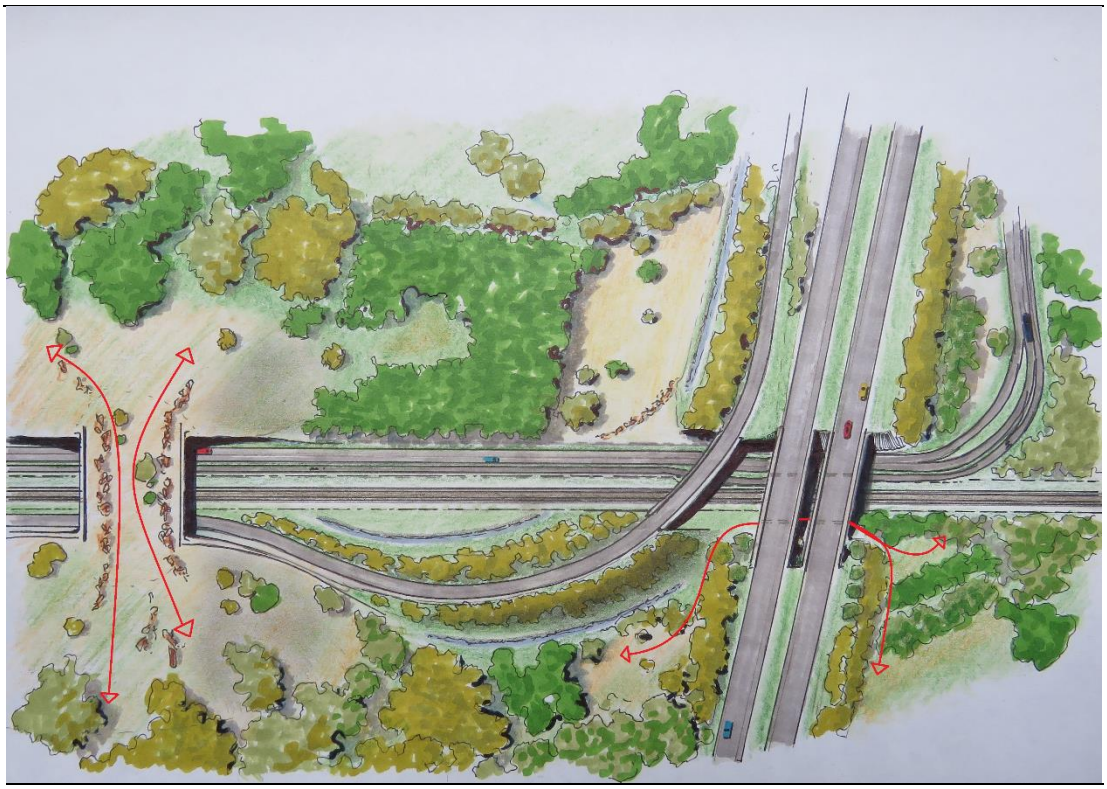
Aanleg kleine faunatunnels bij de faunapassage onder de A27 en ten zuiden van de weg over Anna's Hoeve

- Figuur 5.2 geeft de vier locaties weer waar kleine faunatunnels worden aangelegd. Een voorbeeld van een faunatunnel is in figuur 9.1 weergegeven
- De kleine faunatunnels ten westen van het ecoduct die in figuur 5.2 zijn opgenomen zijn in juridische zin niet noodzakelijk, worden als aanvullende maatregel uitgevoerd en zijn in hoofdstuk 9 uitgewerkt
- De faunatunnels dienen een breedte van minimaal één meter te hebben en een hoogte van minimaal 0,75 meter
- Er mag op geen enkel moment wateroverlast in de tunnel en bij de ingang optreden
- Dassentunnels worden aangelegd onder een hellingshoek tot maximaal 1 op 3
- Er worden geleidende structuren naar de tunnelpassage gerealiseerd
- Singels, houtwallen, heggen, hagen, bosjes en dergelijke worden als geleiding aangelegd naar plekken waar veilig overgestoken kan worden
- Bij tunnels van prefab elementen moeten de elementen naadloos en waterdicht op elkaar aansluiten
- Infrastructuur wordt afgezet met kerende rasters die dassen naar het ecoduct en naar faunapassages leiden

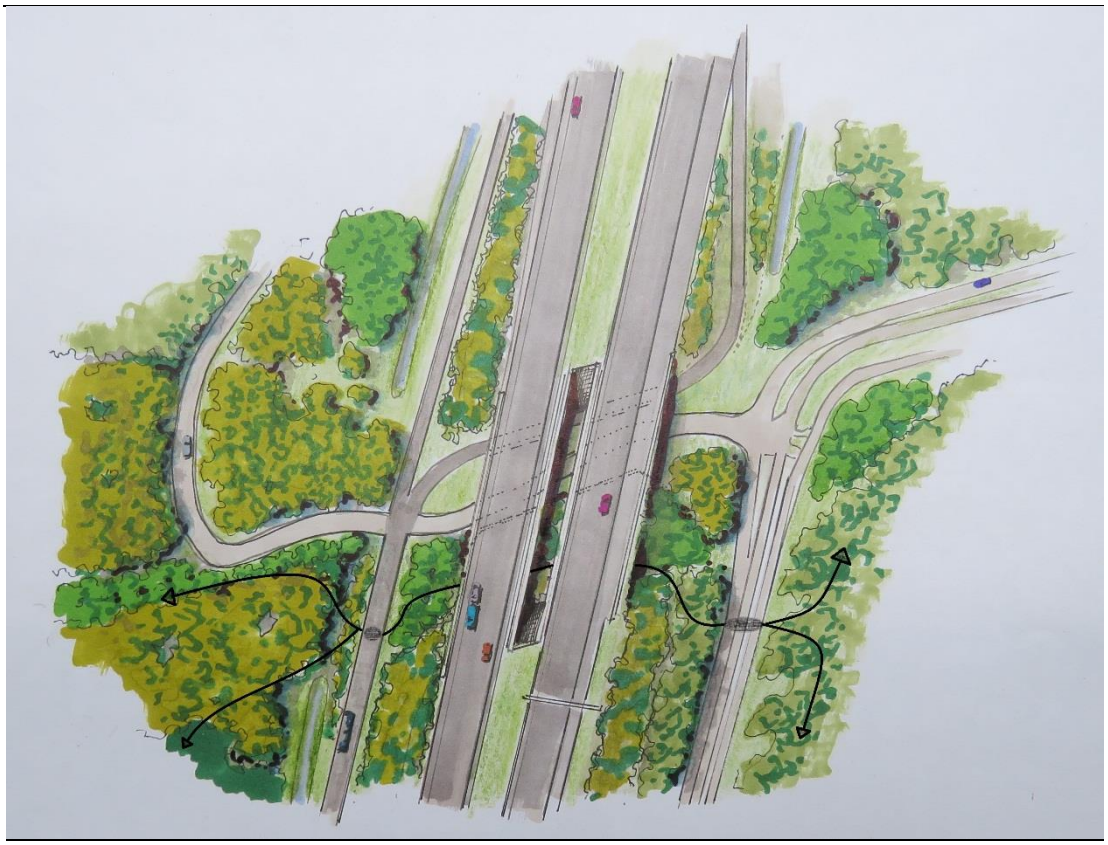


Figuur 5.2 Locatie kleine faunatunnels voor das

Figuur 5.3 Voorbeeld van (de aanleg van) een kleine faunatunnel, inclusief een kerend raster (Wansink et al., 2013)



Figuur 5.4 Impressie maatregelen leefgebied das onder A27 bij het spoor

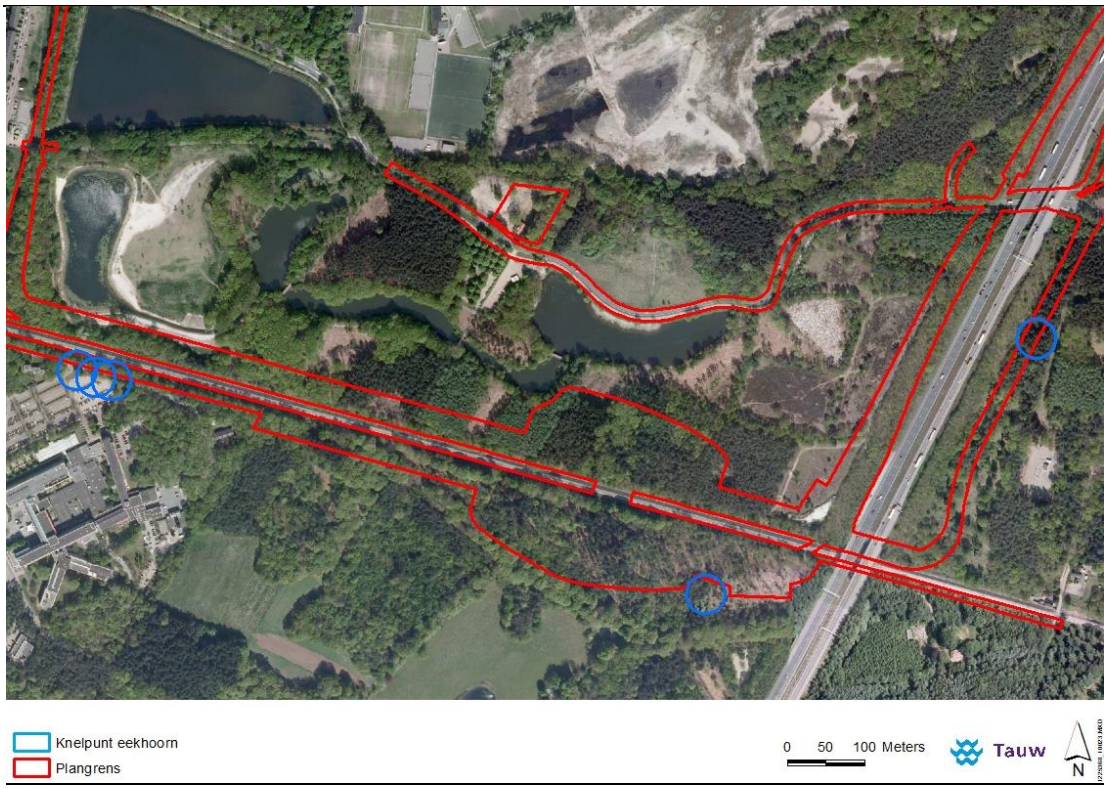


Figuur 5.5 Impressie maatregelen leefgebied onder A27 bij de Weg Over Anna's Hoeve

5.2 Eekhoorn

5.2.1 Knelpunten

De eekhoorn is opgenomen in tabel 2 van de Flora- en faunawet en is hierdoor beschermd. Maatregelen kunnen aan de hand van een Gedragscode worden uitgevoerd. Naast vaste verblijfplaatsen zijn de essentiële onderdelen zoals essentiële foerageergebieden beschermd. Verblijfplaatsen zijn in en in de nabijheid van het plangebied aangetroffen. Bij doorgang van de werkzaamheden vindt alleen aantasting plaats van een klein deel van de aanwezige nesten. Foerageergebieden blijven voldoende aanwezig. Om negatieve effecten door het aantasten van drie nesten te minimaliseren, worden maatregelen getroffen.



Figuur 5.6 Knelpunten verblijfplaatsen eekhoorn

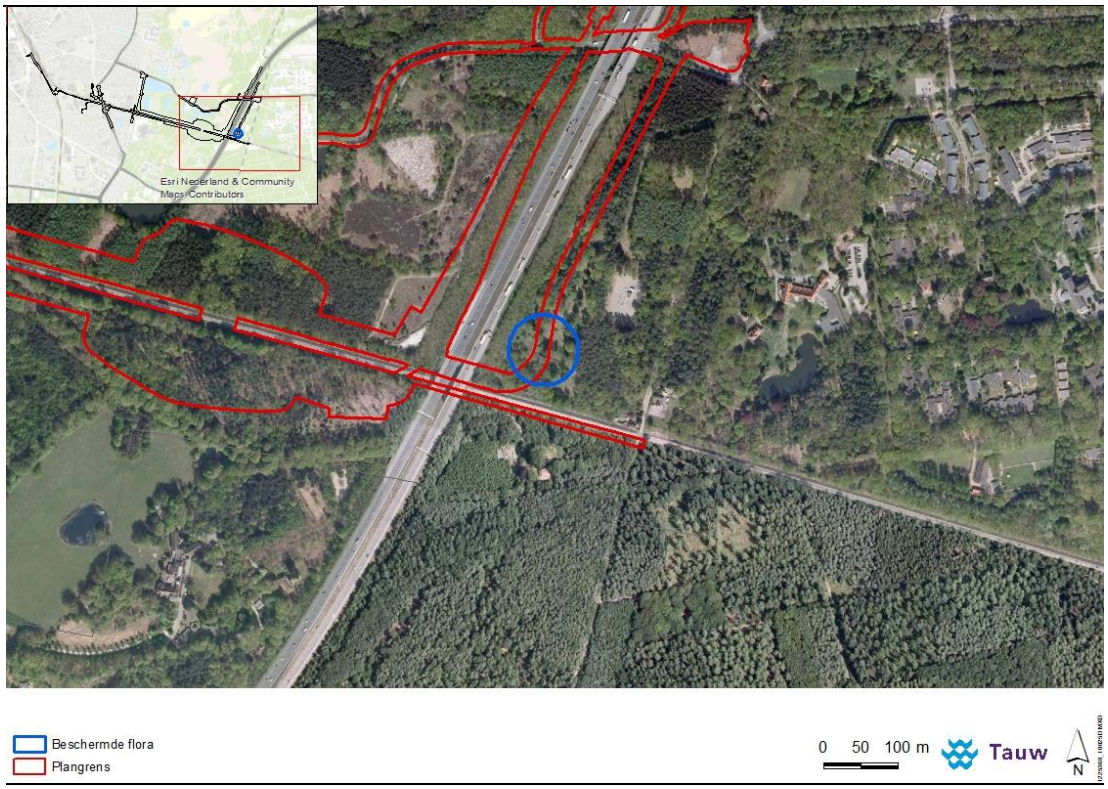
5.2.2 Maatregelen

- Bomen met verblijfplaatsen worden in oktober gekapt of verblijfplaatsen worden in oktober ongeschikt gemaakt
- De velrichting wordt altijd van nabijgelegen vaste rust- en verblijfplaatsen afgewend
- Vellingswerkzaamheden en uitsleepwerkzaamheden binnen één vak worden uitgevoerd in een doorlooptijd die zo kort is als redelijkerwijs mogelijk
- Ecoduct wordt geschikt gemaakt voor eekhoorn door de aanplant van opgaande begroeiing (bijvoorbeeld hagen)

6 Knelpunten en maatregelen flora

6.1 Knelpunten

Figuur 6.1 geeft weer waar de groeiplaats van wilde marjolein en daslook (beide tabel 2) zich bevindt. Door de beoogde werkzaamheden en ingrepen worden groeiplaatsen aangetast. Voorafgaand aan de werkzaamheden zijn maatregelen noodzakelijk (zie 6.2).



Figuur 6.1 Knelpunten beschermde flora (wilde marjolein en daslook)

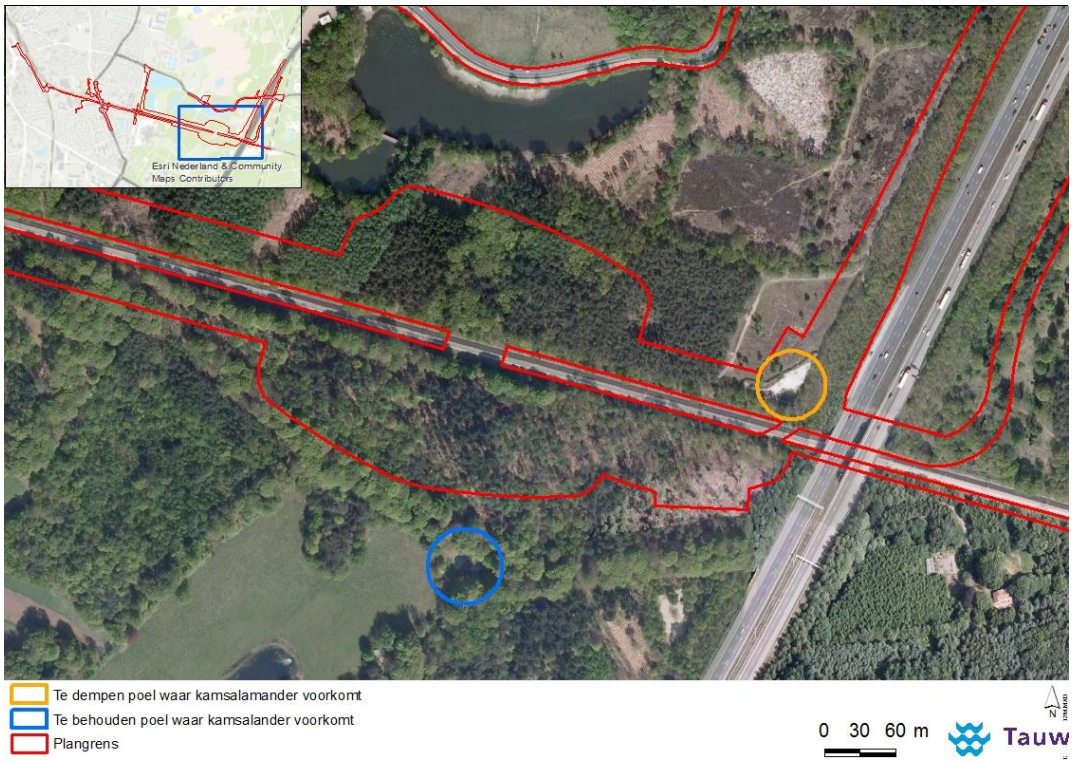
6.2 Maatregelen

- Aanwezige planten worden uitgestoken en door een ter zake kundig ecoloog verplaatst naar geschikt habitat in de nabijheid van de oorspronkelijke groeiplaats maar buiten de invloedsfeer van de beoogde werkzaamheden en ingrepen
- Deze maatregel dient in de groeiperiode (april tot september) te worden uitgevoerd omdat wilde marjolein in de winterperiode zich mogelijk in de grond terugtrekt en/of niet te herkennen is

7 Knelpunten en maatregelen kamsalamander

7.1 Knelpunten

In figuur 7.1 zijn twee poelen weergegeven waar kamsalamander voorkomt. De noordelijk gelegen poel wordt gedempt. De poel is tijdens nader onderzoek ongeschikt gebleken als voortplantingshabitat omdat de poel onderhevig is aan bladinval en oever- en (onder)watervegetatie volledig ontbreekt. Er zijn in de poel (ondanks intensief onderzoek) slechts twee mannelijke kamsalamanders aangetroffen. Door het dempen van de poel wordt echter leefgebied van kamsalamander aangetast. Tevens kunnen bij het dempen kamsalamanders worden gedood en/of verwond. De zuidelijk gelegen poel blijft behouden. Rond beide poelen blijft voldoende land- en winterhabitat aanwezig. Wel moet voorkomen dat kamsalamanders tijdens de werkzaamheden worden gedood als deze in de winterperiode het plangebied intrekken. Daarnaast moet het netwerk van poelen in de omgeving met elkaar in verbinding blijven staan zodat uitwisseling van kamsalamanders plaats kan vinden.



Figuur 7.1 Knelpunten kamsalamander

7.2 Maatregelen

- Ruim voorafgaand aan het dempen van de poel dient een nieuwe poel te worden gegraven. Figuur 7.2 geeft het zoekgebied voor een nieuwe poel weer
- De nieuwe poel krijgt minimaal dezelfde of een grotere oppervlakte dan de huidige poel
- Nieuw leefgebied moet tijdig worden gerealiseerd omdat het geruime tijd duurt voordat nieuw gemaakt habitat geschikt is voor de kamsalamander
- Het nieuwe voortplantingswater moet kunnen functioneren voordat bijvoorbeeld het te dempen water daadwerkelijk gedempt wordt. Vaak zal nieuw leefgebied minimaal twee jaar voor de ingreep aangelegd moeten worden. Dat is in dit geval niet van belang, omdat de te dempen poel niet als voortplantingshabitat functioneert. Er is in de huidige situatie geen sprake van een goed ontwikkeld plant- en bodemleven
- Het functioneren van het nieuwe water wordt bespoedigd door (een deel van) de aanwezige vegetatie uit omliggende poelen te verplaatsen naar het nieuw aangelegde water
- Nieuw landhabitat heeft veelal meer dan één groeiseizoen nodig om te kunnen functioneren als foerageergebied
- Het nieuwe water moet bereikbaar zijn voor de kamsalamander, dit betekent dat vanuit de overwinteringsplaatsen geleidende structuren als ruigte-stroken, hagen of houtwallen naar het water worden gerealiseerd

De nieuwe poelen (waar voortplanting plaats moet kunnen vinden) moeten:

- Een gloeiende oever hebben
- Een waterdiepte hebben van 100 centimeter, de diepere delen zullen dan ook in strenge winters niet bevriezen
- Zowel zon beschenen delen hebben als beschaduwde delen
- Een goed ontwikkelde vegetatie aanwezig krijgen, vooral onder water. Ook moet er open water aanwezig zijn
- Een pH van het water hebben die boven de 5,5 ligt
- Vrij zijn van (roof)vissen
- Binnen 400 meter geschikt landhabitat hebben
- Geen barrières (wegen, akkerpercelen e.d.) hebben tussen het landhabitat en het waterhabitat en het waterhabitat moet met het landhabitat verbonden zijn met geleidende structuren als ruigtestroken, houtwallen, struweel of hagen
- Onderdeel uitmaken van een groep van meerdere voortplantingswateren
- Bijeen op een onderlinge afstand van maximaal 300 à 400 meter

Maatregelen bij dempen van de poel

- Dempen van de poel dient in de periode oktober tot en met januari plaats te vinden. Het water kan in de winter gedempt worden, nadat geconstateerd is dat er geen kamsalamanders in het water overwinteren
- Eventueel vangen en verplaatsen van kamsalamanders mag niet bij temperaturen onder 0 of bij ijs op het water plaatsvinden

Voorkomen van doden en/of verwonden van kamsalamander in winterhabitat

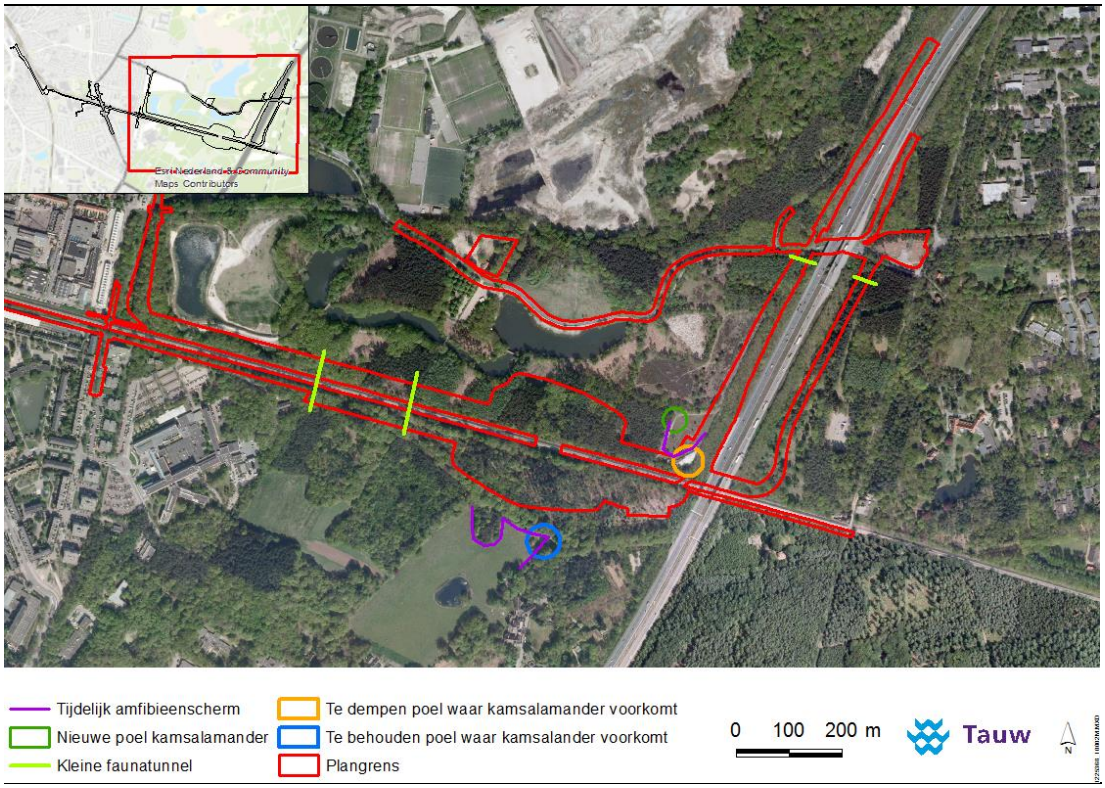
Er dient een amfibieënscherm tussen het poelen en het plangebied te worden geplaatst om te voorkomen dat kamsalamanders in het plangebied gaan overwinteren

- Plaatsen waar de kans bestaat dat amfibieën vanuit omliggende poelen op bouwterreinen kunnen komen, worden uitgerasterd met amfibieënraster (zie figuur 7.2)
- Andere methoden om te zorgen dat beschermde soorten zich niet vestigen zijn het terrein tijdelijk kaal en vlak houden, het voorkomen van stagnatie van water of dagelijks te verstoren
- Het te plaatsen amfibieraster bestaat uit glad kunststof materiaal of glad beton dat dient als geleiding. Deze geleiding wordt over een lengte van ongeveer 5-10 centimeter ingegraven (zie figuur 7.3) en heeft een hoogte van minimaal 50 centimeter. Indien kunststof als geleiding wordt gebruikt wordt voor de duurzaamheid van het raster aan de wegzijde van de geleiding gaas geplaatst dat tot maximaal 50 centimeter boven de geleiding uitsteekt. Op deze manier ontstaat er een hekwerk dat dient als amfibieraster. Aan het einde van het raster worden zogenaamde stop- en terugkeerelementen geplaatst

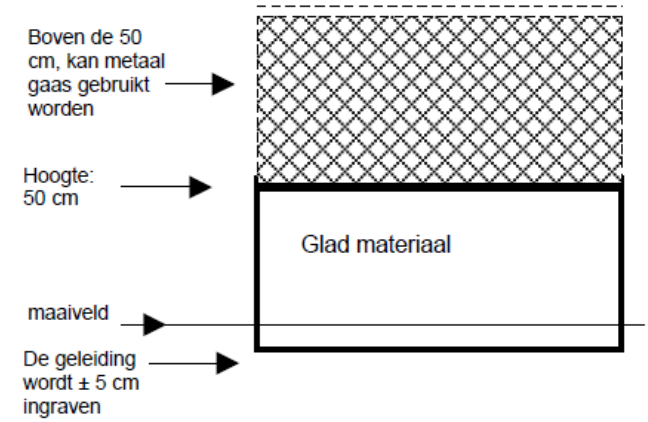
Aanleg kleine faunatunnels bij de faunapassage onder de A27 en ten zuiden van de A27

- Figuur 7.2 geeft de vier locaties weer waar kleine faunatunnels worden aangelegd. Figuur 5.3 geeft een impressie van een voorbeeld van een faunatunnel
- De kleine faunatunnels ten westen van het ecoduct die in figuur 7.2 zijn opgenomen zijn in juridische zin niet noodzakelijk, worden als aanvullende maatregel uitgevoerd en zijn in hoofdstuk 9 uitgewerkt
- Om ook te functioneren voor das dienen de tunnels een breedte van minimaal één meter te hebben en een hoogte van minimaal 0,75 meter
- Er mag op geen enkel moment wateroverlast in de tunnel en bij de ingang optreden
- Er worden geleidende structuren naar de tunnelpassage gerealiseerd
- Singels, houtwallen, heggen, hagen, bosjes en dergelijke worden als geleiding aangelegd naar plekken waar veilig overgestoken kan worden
- Bij tunnels van prefab elementen moeten de elementen naadloos en waterdicht op elkaar aansluiten
- Infrastructuur wordt afgezet met kerende rasters (zie 5.1.2). De rasters worden voorzien van een amfibieënschermen die kamsalamanders naar het ecoduct en naar faunapassages leiden (zie figuur 7.3 als voorbeeld)

De kleine faunatunnels die in figuur 7.2 zijn opgenomen worden als aanvullende maatregelen uitgevoerd en zijn in hoofdstuk 9 uitgewerkt.



Figuur 7.2 Maatregelen kamsalamander



Figuur 7.3 Voorbeeld van een amfibieënraster (Prudon & Creemers, 2004; Wansink et al., 2013)

8 Maatregelen treinvrije perioden

Gezien de tijdelijke en lokale aard en/of de afwezigheid van kwetsbare beschermde soorten geldt dat negatieve effecten op alleen das en vleermuizen in deelgebied 5 niet met zekerheid kunnen worden uitgesloten.

Das
Negatieve effecten op das worden voldoende voorkomen als lampen zoveel mogelijk van het bos worden afgericht. Gezien het tijdelijke karakter van de werkzaamheden is verstoring met wezenlijke invloed uitgesloten.

Vleermuizen

- In de período maart tot en met oktober wordt verlichting zoveel mogelijk van bomen en struiken afgericht. Dit kan onder andere door goed te richten en eventueel afgeschermde armaturen. Let wel dat deze maatregel voor das het hele kalenderjaar geldt. In de período maart tot en met oktober wordt uitstrooiing van kunstmatige lichtbronnen op groenstructuren en verblijfplaatsen zoveel mogelijk voorkomen. Dit wordt gedaan door aangepaste armaturen te gebruiken, die geen licht uitstralen naar de zij- of bovenkant, maar slechts het wegdek verlichten. De positie van een lamp ten opzichte van opgaande begroeiing wordt aangepast door bijvoorbeeld delen van lampen af te schermen of door verlichting op een lagere hoogte aan te brengen. Ook wordt gewerkt met armaturen die het licht goed richten en die een scherpe bundel (“scherpe cut-off”) hebben om onnodige verstrooiing tegen te gaan (geen strooilicht naar boven maar verlichting naar beneden gericht). Gezien het tijdelijke karakter van de werkzaamheden is verstoring met wezenlijke invloed uitgesloten.

9 Uitwerking van aanvullende maatregelen

9.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden enkele aanvullende maatregelen uitgewerkt per soortgroep. Deze maatregelen zijn ‘aanvullend’, omdat ze vanuit wettelijk perspectief niet strikt noodzakelijk zijn om een negatief effect te mitigeren. De maatregelen worden echter wel uitgevoerd.

9.2 Reptielen

In de omgeving is het voorkomen van beschermde reptielen (ringslang en hazelworm) bekend. Hazelworm komt sporadisch ten oosten van de A27 voor. Effecten door de tijdelijke bouwweg worden uitgesloten. Het voorkomen van enkele exemplaren van ringslang nabij poelen op landgoed Monnikenberg ten zuiden van het plangebied is bekend. Ringslang zijn strikt beschermde (tabel 3-) soorten. Om te voorkomen dat ringslang in de winterperiode in het plangebied aanwezig is, wordt aanbevolen delen van het plangebied af te zetten met amfibieënschermen. Reptielen maar ook amfibieën worden op deze manier buiten het plangebied gehouden. In de omgeving blijft ruim voldoende winterhabitat aanwezig.

Aanvullende maatregelen:

- Plaatsen waar de kans bestaat dat amfibieën op bouwterreinen kunnen komen, worden uitgerasterd (met amfibieënraster)
- Andere methoden om te zorgen dat beschermde soorten zich niet vestigen zijn het terrein tijdelijk kaal en vlak houden, het voorkomen van stagnatie van water of dagelijks te verstoren
- Het te plaatsen amfibieraster bestaat uit glad kunststof materiaal of glad beton dat dient als geleiding. Deze geleiding wordt over een lengte van ongeveer 5-10 centimeter ingegraven (zie figuur 7.3) en heeft een hoogte van minimaal 50 centimeter. Indien kunststof als geleiding wordt gebruikt wordt voor de duurzaamheid van het raster aan de wegzijde van de geleiding gaas geplaatst dat tot maximaal 50 centimeter boven de geleiding uitsteekt. Op deze manier ontstaat er een hekwerk dat dient als amfibieraster. Aan het einde van het raster worden zogenaamde stop- en terugkeerelementen geplaatst

9.3 Aanleg van twee kleine faunatunnels voor das en kamsalamander ten westen van het ecoduct

- Figuur 5.2 geeft de twee locaties weer waar als aanvullende maatregelen kleine faunatunnels worden aangelegd. Een voorbeeld van een faunatunnel is in figuur 5.3 weergegeven
- De faunatunnels dienen een breedte van minimaal één meter te hebben en een hoogte van minimaal 0,75 meter
- De tunnels worden onder alle infrastructuur (twee wegen en het treinspoor) door gerealiseerd
- Er mag op geen enkel moment wateroverlast in de tunnel en bij de ingang optreden
- Dassentunnels worden aangelegd onder een hellingshoek tot maximaal 1 op 3
- Er worden geleidende structuren naar de tunnelpassage gerealiseerd
- Singels, houtwallen, heggen, hagen, bosjes en dergelijke worden als geleiding aangelegd naar plekken waar veilig overgestoken kan worden
- Bij tunnels van prefab elementen moeten de elementen naadloos en waterdicht op elkaar aansluiten
- Infrastructuur wordt afgezet met kerende rasters met amfibieënschermen die dassen en amfibieën naar de faunatunnels leiden

10 Planning en vervolg

10.1 Planning

De werkzaamheden worden zowel in tijd als in ruimte gefaseerd uitgevoerd om schade aan aanwezige (strikt) beschermde soorten te voorkomen. De fasering hangt af van de soorten die voorkomen (zie hoofdstuk 2) en de gevoelige periode van deze soorten. In tabel 10.1 staat een planning opgenomen op basis van de in het gebied aangetroffen (strikt) beschermde soorten. Tevens zijn in deze tabel de te treffen maatregelen per soort kort samengevat in drie verschillende categorieën.

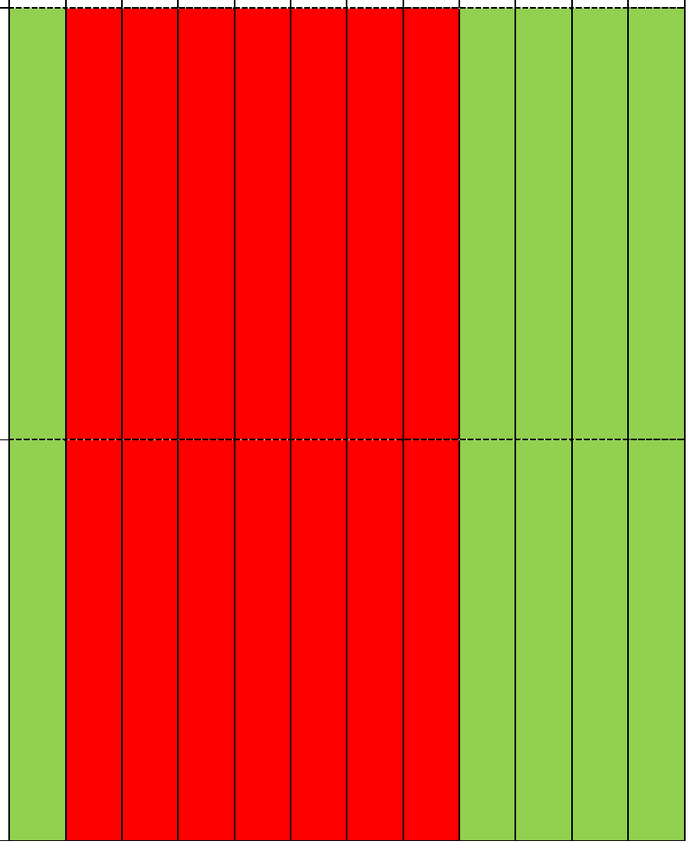
In tabel 10.1 staat weergegeven in welke periode werkzaamheden wel of niet kunnen worden uitgevoerd:

- **Rood**: werkzaamheden kunnen niet in deze periode worden uitgevoerd op locaties waar de betreffende soort(-en) is aangetroffen
- **Oranje**: werkzaamheden kunnen niet in deze periode worden uitgevoerd, *tenzij* mitigerende maatregelen tijdens en/of voorafgaande aan de werkzaamheden zijn uitgevoerd
- **Groen**: werkzaamheden kunnen wel in deze periode worden uitgevoerd, *mits* mitigerende maatregelen worden uitgevoerd tijdens en voorafgaande aan de werkzaamheden

Het treffen van mitigerende maatregelen kan een sterke invloed op de planning hebben. Zo moeten bijvoorbeeld voor een bepaalde periode voordat de eerste verstorende werkzaamheden zijn gestart, nesten van jaarrond beschermde vogelsoorten worden verplaatst en vleermuiskasten worden opgehangen. Over het algemeen geldt dat de werkzaamheden die verstorend kunnen zijn voor vogels buiten het broedseizoen moeten worden uitgevoerd of in ieder geval buiten het broedseizoen moeten starten. Dit geldt met name voor het kappen van bomen en struiken en het bouwrijp maken van het terrein. Overige werkzaamheden kunnen in het broedseizoen plaatsvinden als het terrein vrij wordt gehouden van algemene broedvogels.

Tabel 10.1 Samenvatting van de uitvoering van de maatregelen en een fasering in de tijd per soort(-groep)

	Planning van de uitvoering van de maatregelen	Voorbereidingsmaatregelen (maatregelen voorafgaande aan de werkzaamheden)	Uitvoeringsmaatregelen (maatregelen tijdens de werkzaamheden)	Inrichtingsmaatregelen (maatregelen met landschappelijk inpassing)	Volledige beschrijving maatregelen	Uitvoeringsperiode
Buizerd	• Maatregelen uitvoeren voorafgaande en tijdens de werkzaamheden.	• Binnen het zoekgebied worden voorafgaande aan de kapwerkzaamheden 3 kunstnesten voor buizerd geplaatst.	• Werkzaamheden nabij de (nieuwe) nestlocaties vinden plaats buiten het broedseizoen van buizerd en tijdens daglicht. • Bij het kappen van de overige bomen wordt rekening gehouden met de valrichting van bomen. Deze moet van verblijfplaatsen af gericht zijn. • Kunstmatige verlichting binnen een straal van 50 meter van de nestlocatie wordt niet gebruikt.		§ 3.2.1	
Sperwer	• Maatregelen uitvoeren voorafgaande en tijdens de werkzaamheden.	• Binnen het zoekgebied worden voorafgaande aan de kapwerkzaamheden 3 kunstnesten geplaatst.	• Werkzaamheden nabij de nestlocatie vinden plaats buiten het broedseizoen van sperwer en tijdens daglicht. • Bij het kappen van de overige bomen wordt rekening gehouden met de valrichting van bomen. Deze moet van verblijfplaatsen af gericht zijn. • Kunstmatige verlichting binnen een straal van 50 meter van de nestlocatie wordt niet gebruikt.		§ 3.3.3	



	Planning van de uitvoering van de maatregelen	Voorbereidingsmaatregelen (maatregelen voorafgaande aan de werkzaamheden)	Uitvoeringsmaatregelen (maatregelen tijdens de werkzaamheden)	Inrichtingsmaatregelen (maatregelen met landschappelijk inpassing)	Volledige beschrijving maatregelen	Uitvoeringsperiode											
						Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Boomvalk	• Maatregelen uitvoeren voorafgaande en tijdens de werkzaamheden.	• Binnen het zoekgebied worden voorafgaande aan de kapwerkzaamheden 3 kunstnesten geplaatst.	• Werkzaamheden nabij de nestlocatie vinden plaats buiten het broedseizoen van boomvalk en tijdens daglicht. • Bij het kappen van de overige bomen wordt rekening gehouden met de valrichting van bomen. Deze moet van verblijfplaatsen af gericht zijn. • Kunstmatige verlichting binnen een straal van 50 meter van de nestlocatie wordt niet gebruikt.		§ 3.3.2												
Vleermuizen – verblijfplaatsen	• Landschappelijke aspecten opnemen in het ontwerp. • Maatregelen uitvoeren voorafgaande en tijdens de werkzaamheden.	• Realiseren van alternatieve verblijfplaatsen ruige dwergvleermuis. • .	• Geen gebruik van extra verlichting in de donkerperiode van maart tot en met november • Bij het kappen van de overige bomen wordt rekening gehouden met de valrichting van bomen. Deze moet van verblijfplaatsen af gericht zijn. • Vellingswerkzaamheden en uitsleepwerkzaamheden binnen één vak worden uitgevoerd in een doorlooptijd die zo kort is als redelijkerwijs mogelijk	• Inpassen in ontwerp van verblijfplaatsen rosse vleermuis • Voorkomen van (toename van) verlichting. Gebruik van aangepast armaturen	§ 4.2.4												
Vleermuizen – vliegroutes	• Landschappelijke aspecten opnemen in het ontwerp. • Maatregelen uitvoeren voorafgaande en tijdens de werkzaamheden.		• Geen gebruik van extra verlichting in de donkerperiode van maart tot en met oktober • Realiseren van (tijdelijke) alternatieve vliegroute ter vervanging van de route langs groen onder A27 en fly-over	• Behoud van groenstructuren • Realiseren van alternatieve vliegroute ter vervanging van de route langs groen onder A27 en fly-over • Realiseren van hop-overs	§ 4.2.2 en 4.2.3												

	Planning van de uitvoering van de maatregelen	Voorbereidingsmaatregelen (maatregelen voorafgaande aan de werkzaamheden)	Uitvoeringsmaatregelen (maatregelen tijdens de werkzaamheden)	Inrichtingsmaatregelen (maatregelen met landschappelijk inpassing)	Volledige beschrijving maatregelen	Uitvoeringsperiode											
						Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
			• Behoud van groenstructuren	• Behouden dan donkerte bij essentiële onderdelen van vliegroutes • Plaatsen van een dicht scherm onder de A27 tussen de faunapassage en het treinspoor • Ecoduct moet functioneren voor vleermuizen													
Das	Landschappelijke aspecten opnemen in het ontwerp. Maatregelen uitvoeren voorafgaande en tijdens de werkzaamheden.	• Werkzaamheden vinden bij daglicht plaats. In de avonduren en nacht wordt niet gewerkt.	• Bij het kappen van de overige bomen wordt rekening gehouden met de valrichting van bomen. Deze moet van verblijfplaatsen af gericht zijn • Vellingswerkzaamheden en uitsleepwerkzaamheden binnen één vak worden uitgevoerd in een doorlooptijd die zo kort is als redelijkerwijs mogelijk	• Ecoduct moet functioneren voor das • Faunapassage onder de A27 ten zuiden van het spoor blijft beschikbaar voor das • Plaatsen van een dicht scherm onder de A27 tussen de faunapassage en het treinspoor • Onder de aan te leggen infrastructuur ter hoogte van de Weg over Anna's Hoeve aan beide kanten van de onderdoorgang A27 en ten westen van het ecoduct wordt een faunatunnel aangelegd. • Langs de infrastructuur wordt een dassen kerend raster geplaatst dat dieren naar het ecoduct en naar faunapassages begeleidt.	§ 5.1.2											
Eekhoorn	Landschappelijke aspecten opnemen in het ontwerp. Maatregelen uitvoeren tijdens de werkzaamheden.		• Bomen met nesten worden in oktober gekapt of nesten worden in oktober ongeschikt gemaakt.	• Ecoduct moet functioneren voor eekhoorn	§ 5.2.2												

	Planning van de uitvoering van de maatregelen	Voorbereidingsmaatregelen (maatregelen voorafgaande aan de werkzaamheden)	Uitvoeringsmaatregelen (maatregelen tijdens de werkzaamheden)	Inrichtingsmaatregelen (maatregelen met landschappelijk inpassing)	Volledige beschrijving maatregelen	Uitvoeringsperiode											
						Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
			• Bij het kappen van de overige bomen wordt rekening gehouden met de valrichting van bomen. Deze moet van verblijfplaatsen af gericht zijn. • Bij het kappen van de overige bomen wordt rekening gehouden met de valrichting van bomen. Deze moet van verblijfplaatsen af gericht zijn. • Vellingswerkzaamheden en uitsleepwerkzaamheden binnen één vak worden uitgevoerd in een doorlooptijd die zo kort is als redelijkerwijs mogelijk												
Flora	Maatregelen uitvoeren voorafgaand aan de werkzaamheden.	• Door een ter zake kundige ecoloog laten uitsteken van beschermde vaatplanten en buiten de invloedsfeer op een geschikte groeiplaats laten verplanten.			6.2												
Kamsalamander	Maatregelen uitvoeren voorafgaand aan de werkzaamheden	• Realiseren van een alternatieve poel • Plaatsen van amfibieënschermen om kamsalamander uit (geschikt winterhabitat) in het plangebied te weren.	• Dempen van de poel in de winterperiode. Zie bijgaande planning	• Ecoduct moet functioneren voor kamsalamander • Faunapassage onder de A27 ten zuiden van het spoor blijft beschikbaar voor kamsalamander • Onder de aan te leggen infrastructuur ter hoogte van de Weg over Anna's Hoeve aan beide kanten van de onderdoorgang A27 en ten westen van het ecoduct wordt een faunatunnel aangelegd • Langs de infrastructuur wordt een amfibieën kerende rasters	7.2												

	Planning van de uitvoering van de maatregelen	Voorbereidingsmaatregelen (maatregelen voorafgaande aan de werkzaamheden)	Uitvoeringsmaatregelen (maatregelen tijdens de werkzaamheden)	Inrichtingsmaatregelen (maatregelen met landschappelijk inpassing)	Volledige beschrijving maatregelen	Uitvoeringsperiode											
						Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
				geplaats dat dieren naar het ecoduct en naar faunapassages begeleid.													
Aanvullende maatregelen amfibieën, reptielen en das	Maatregelen uitvoeren voorafgaande en tijdens de werkzaamheden.	• Plaatsen van een amfibieënraster rond werkterreinen in de nabijheid van vennen en poelen.		• De aanleg van de twee kleine faunatunnels ten westen van het ecoduct is niet wettelijk verplicht maar wordt als aanvullende maatregel uitgevoerd.	9.2 en 9.3												

10.2 Werkprotocollen

De maatregelen uit dit mitigatieplan worden opgenomen in werkprotocollen. Deze werkprotocollen dienen voor de uitvoerder van de werkzaamheden als handreiking tijdens de werkzaamheden. De protocollen dienen als praktische vertaling van de maatregelen in dit mitigatieplan en eventuele aanvullende eisen die bevoegd gezag via de verleende ontheffing kunnen stellen.

Per soort(-groep) dient een werkprotocol te worden opgesteld, waarin exact staat beschreven welke maatregelen op welke locatie en voor welke soort(-groep) moeten worden uitgevoerd. Tevens staat weergegeven in welke periode wel of niet gewerkt mag worden en of aanvullende maatregelen in die periode noodzakelijk zijn. De werkprotocollen bevatten tevens registratieformulieren waarop waarnemingen van (strikt) beschermde soorten kunnen worden genoteerd.

De werkprotocollen moeten tijdens de werkzaamheden op locatie aanwezig zijn.

10.3 Aanvragen van een ontheffing van de Flora- en faunawet

Voor het aantasten van verblijfplaatsen of essentieel leefgebied van beschermde tabel 3- soorten en vogels dient een ontheffing van de Ffw te worden aangevraagd. Een ontheffing wordt afgegeven als:

- Er genoeg maatregelen getroffen kunnen worden om de lokale staat van instandhouding te waarborgen en negatieve effecten met wezenlijke invloed te voorkomen
- Er kan worden aangetoond dat er voor de beoogde ontwikkelingen geen alternatieven zijn die gunstiger uitpakken voor de soorten waarop negatieve effecten optreden
- Als kan worden onderbouwd dat voor de beoogde ontwikkelingen een wettelijk belang uit de Ffw geldt

Voor soorten uit de habitatrichtlijn en vogelrichtlijn gelden zwaardere belangen dan voor de overige soorten. Omdat in onderliggend mitigatieplan wordt aangetoond dat negatieve effecten met een wezenlijke invloed op de lokale staat van instandhouding niet optreden, kan een ontheffing ook op basis van algemene belangen uit de Ffw worden aangevraagd. Het verkrijgen van een ontheffing van de Ffw voor de beoogde ontwikkelingen is daarom reëel.

11 Bronnen

IPO vakberaad beheer en bouw, 2013. Gedragscode Provinciale infrastructuur II in het kader van de Flora- en faunawet. Opgesteld door BTL Advies B.V. en Interprovinciaal overleg (IPO) en BTL Advies B.V.

Prudon, B. & R.C.M. Creemers, 2004. Veilig naar de overkant. Een kritische blik op constructie en onderhoud van amfibieëntunnels. Ravon.

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 2014a. Soortenstandaard buizerd

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 2014b. Soortenstandaard das

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 2014c. Soortenstandaard kamsalamander

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 2014d. Soortenstandaard rosse vleermuis

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 2014e. Soortenstandaard ruige dwergvleermuis

Tauw, 2015. Ecologische effectbepaling HOV Hilversum. Rapport met kenmerk R008-1225368ERT-evp-V02-NL

Wansink, D.E.H, G.J. Brandjes, G.J. Bekker, M.J. Eijkelenboom, B. van den Hengel, M.W. de Haan & H. Scholma 2013. Leidraad Faunavoorzieningen bij Infrastructuur. Rijkswaterstaat, Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving, Delft & ProRail, Utrecht.

Internet

- Vleermuiskast ‘Harlech’ voor ruige dwergvleermuis
http://www.vivara.nl/ctrl/product:1533;/vleermuizenkast_harlech

Tauw

Notitie

Contactpersoon Xander Tekelenburg

Datum 16 juni 2016

Kenmerk N002-1225368XWT-evp-V04-NL

Watertoets Provinciaal Inpassingsplan HOV in ‘t Gooi

1 Inleiding

In het kader van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in ’t Gooi is provincie Noord-Holland voornemens een bustracé aan te leggen tussen Huizen en Hilversum. Voor dit bustracé zal de bestaande infrastructuur tussen Huizen en Hilversum worden aangepast en uitgebreid. Om dit HOV te kunnen realiseren wordt een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld, waar deze watertoets deel van uitmaakt.
Het PIP is een bestemmingsplan op provinciaal niveau dat gemeenteoverschrijdend is. Bij de actualisatie van de onderliggende bestemmingsplannen zal het PIP doorvertaald worden naar deze gemeentelijke plannen.
Deze watertoets geeft de resultaten van de watertoetsprocedure voor deelgebieden 5, 6 en 7 (Hilversum).

De watertoetsprocedure
De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. De inzet daarbij is om in elk afzonderlijk plan met maatwerk het bestaande waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed toe te passen en uit te voeren. Het is niet de bedoeling dat met de watertoets nieuw beleid wordt gemaakt. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten zowel oppervlakte- als grondwater, gevaar van overstroming vanuit meren, rivieren en de zee, wateroverlast veroorzaakt door neerslag of grondwater, waterkwaliteit, verzilting en verdroging.
De watertoets is een proces op zich en vervangt geen vergunningen-, privaatrechtelijke en andere procedures. Deze zullen indien nodig dus apart gevolgd worden.

2 Beleid en regelgeving water

Het algemene waterbeleid dat op het plangebied van toepassing is, staat beschreven in het Nationaal Waterplan van de rijksoverheid, het Waterplan 2010-2015 van de provincie Noord-Holland en het Waterbeheerplan 2010-2015 van waterschap Amstel, Gooi en Vecht.
Op Europees, nationaal en stroomgebiedsniveau wordt gewerkt aan de Kaderrichtlijn Water (KRW). De KRW streeft naar duurzame en robuuste watersystemen. Basisprincipes van het nationaal en Europees beleid zijn: meer ruimte voor water, voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd en stand-still (géén verdere achteruitgang in de huidige (2000) chemische en ecologische waterkwaliteit).

Het bovenstaande resulteert in twee drietrapsstrategieën die zijn vastgelegd in het Nationaal Waterplan:

- Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren)
- Waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren)

De trits voor waterkwantiteit betekent dat neerslag bij voorkeur wordt vastgehouden op de plaats waar het valt. Indien vasthouden niet mogelijk is, wordt neerslag geborgen in oppervlaktewater.
De trits voor waterkwaliteit houdt in dat gestreefd moet worden naar het voorkomen van verontreinigingen. Indien schoonhouden niet mogelijk is, worden schone en vervuilende bronnen gescheiden.
Een derde trits die van belang is voor HOV in ’t Gooi is de trits over afstromend wegwater uit het Besluit lozen buiten inrichting (2011). Voor de afwatering van wegen dient te worden voldaan aan de zorgplicht uit de AMvB ‘Lozingen buiten inrichtingen’. Dit omvat de volgende voorkeursvolgorde: 1. Infiltreren in de wegberm, 2. Lozen op oppervlaktewater middels voorziening, 3. Lozen op riool.

2.1 Waterschap Amstel, Gooi en Vecht & Waternet

In de Keur van waterschap Amstel, Gooi en Vecht (2011a, 2011b en 2011c) en het Handboek hemelwater van hetzelfde waterschap (2009) is het beleid van het waterschap ten aanzien van hemelwater nader uitgewerkt. Het waterschap geeft niet direct de voorkeur aan infiltreren van hemelwater of afvoeren van hemelwater naar oppervlaktewater, maar geeft aan dat dit per situatie apart moet worden bekeken. Bij afvoer naar oppervlaktewater geeft het waterschap aan dat het belangrijk is dat de afvoercapaciteit van de watergang en duikers en de bergingscapaciteit van het peilvak voldoende is. Bij beide opties is onderhoud en de bereikbaarheid van de infiltratievoorziening, bergingsvoorziening of watergang voor onderhoud belangrijk.

Het Programma van eisen beheer (PVE beheer) van Waternet (2011) geeft de eisen met betrekking tot beheer en onderhoud weer, die Waternet stelt aan nieuwe infrastructuur (keringen, watergangen) die bij Waternet in beheer komt. Het PVE beheer vormt een essentieel instrument bij de ontwikkeling, overdracht en het in beheer nemen van nieuwe infrastructuur. Vooral de voorwaarden van onderhoudbaarheid zijn voor HOV in ‘t Gooi van belang.
Deze voorwaarden gaan in op de benodigde ruimte voor onderhoud vanaf de kant en eisen aan de dimensionering van watergangen bij onderhoud vanaf het water. Tevens is bij de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur als eis gesteld dat de partij die verantwoordelijk is voor het onderhoud en beheer wordt vastgesteld in een vroeg stadium.

2.2 Gemeente Hilversum

Conform het hemel- en grondwaterbeleid van gemeente Hilversum (2012), geldt de volgende voorkeursvolgorde voor de afvoer van afstromend hemelwater van infrastructuur in gemeente Hilversum:

1. Afvoer naar niet-infiltrerende stadsvijvers (waar verontreinigingen kunnen bezinken en door baggeren kunnen worden verwijderd), daarna naar infiltrerende watergangen (en dus uiteindelijk naar de bodem)
2. Afvoer naar de bodem met indien nodig een zuiverende voorziening

De gemeente is terughoudend met het rechtstreeks (zonder zuiverende voorzieningen) infiltreren van afstromend hemelwater uit de openbare ruimte. Om verontreiniging van de bodem en het grondwater zoveel mogelijk te voorkomen, wordt het hemelwater zoveel mogelijk geconcentreerd, ondiep (tot maximaal 2,5 m onder maaiveld en 1 m boven de grondwaterstand) en gecontroleerd in de bodem gebracht. Dit betekent dat bij voorkeur ondiepe verticale infiltratiesystemen met inspectie-, monitorings- en reinigingsmogelijkheden worden toegepast.
Bij zeer extensief bereden wegen zonder vervuiling risico (fietspaden, voetpaden, et cetera) wordt wel rechtstreekse infiltratie van afstromend hemelwater toegepast. (Hemel- en grondwaterbeleid Hilversum, 2012)

Voorkomen bodemverontreiniging als gevolg van infiltratie van hemelwater
Afstromend hemelwater van bestratingen kan onder andere fosfaten, olie en bestrijdingsmiddelen bevatten. Voorkomen moet worden dat dergelijke stoffen in de bodem worden gebracht.

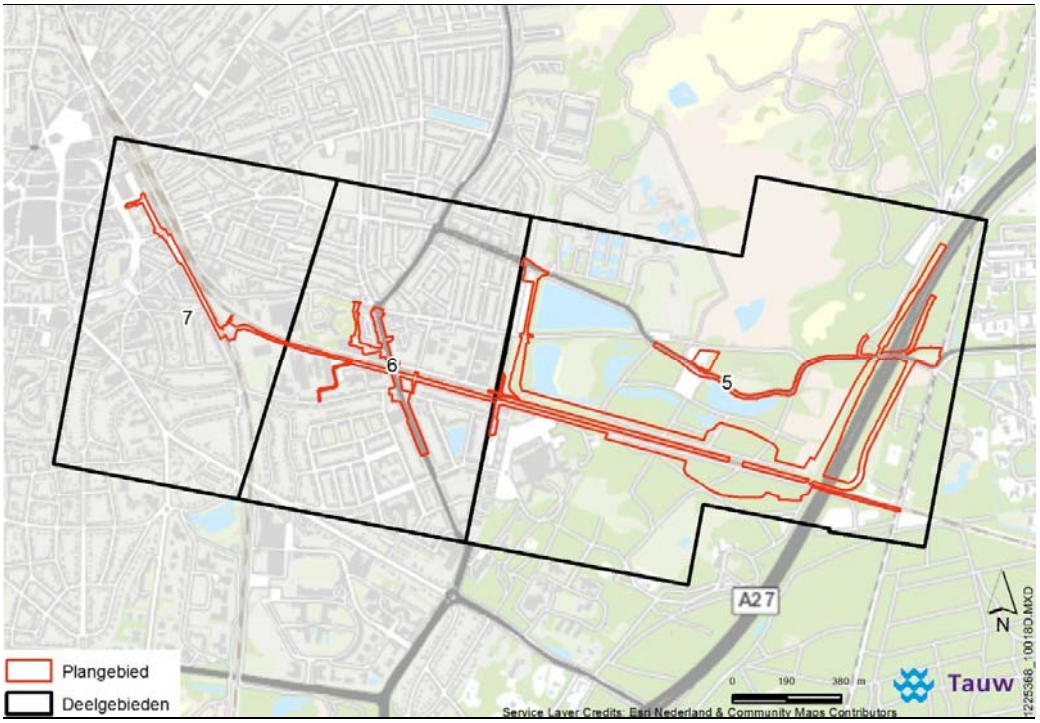
3 HOV in ‘t Gooi

De Provincie Noord-Holland werkt al enige tijd samen met de gemeenten Huizen, Eemnes, Laren en Hilversum aan een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Huizen en Hilversum, als onderdeel van R-Net. Het project HOV in ’t Gooi wordt in zeven deelprojecten voorbereid.
Deze watertoets richt zich op drie tracédelen (zie figuur 3.1):

- Deelgebied 5 Anna’s Hoeve (Hilversum)
- Deelgebied 6 Oosterengweg en omgeving (Hilversum)
- Deelgebied 7 Bedrijfsterrein VSH Fittings BV tot NS station Hilversum (Hilversum)

Dit zijn de tracédelen gelegen binnen de provincie Noord-Holland, waar ten behoeve van de HOV-baan nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Overige delen van het tracé vallen buiten het PIP en daarmee buiten deze watertoets.

Een deel van het terrein van Crailo valt eveneens binnen de grenzen van het PIP omdat daar aanleg van nieuwe natuur plaatsvindt. Dit betreft een compensatieopgaaf voor aantasting van de natuur als onderdeel van het Nationaal Natuurnetwerk (NNN, voormalige EHS) in Hilversum. De aanleg van deze nieuwe natuur heeft geen consequenties wat betreft de wateropgave en is in deze watertoets zodoende niet verder beschouwd.



Figuur 3.1 Deelgebieden HOV in 't Gooi

3.1.1 Deelgebied 5. Anna's Hoeve (Hilversum)

Vanaf de A27 komt een uitvoegstrook voor de bus naar Hilversum. Hiervandaan rijdt de bus over een vrije busbaan langs en door het gebied Anna's Hoeve. Vanaf de kruising van het spoor (Hilversum-Amersfoort) met de A27 rijdt de bus langs het spoor over een vrije busbaan tot aan het NS station Hilversum. Binnen deelgebied 5 wordt voor de HOV nieuwe infrastructuur aangelegd, bestaande uit een fly-over over het spoor, een ecoduct en de vrije busbaan. Bij de Van Linschotenlaan, op de overgang van deelgebied 5 naar deelgebied 6, wordt een fietstunnel gerealiseerd. Het doorgaande verkeer tussen Hilversum en Baarn dat over de Weg Over Anna's Hoeve rijdt (dat het gebied Anna's Hoeve doorkruist) zal worden omgeleid. De Weg Over Anna's Hoeve zal worden afgesloten en doorgaand verkeer wordt omgeleid via een nieuwe weg die vanaf de Minckelersstraat in Hilversum parallel langs de Anthony Fokkerweg loopt, afbuigt langs het spoor, onder de A27 loopt en uiteindelijk aansluit op de Zandheuvelweg.

Tijdelijke bouwweg
Ten behoeve van de aanleg van het ecoduct bij Anna's Hoeve is ontsluiting van het bouwterrein noodzakelijk. Met name aan de zuidzijde is deze locatie moeilijk bereikbaar. Het voornemen is om het bouwterrein te ontsluiten via de N415 en de dr. Albert Schweitzerweg. Deze laatste weg is een bospad met een fietspad ernaast en vormt tevens de grens tussen de provincies Noord-Holland en Utrecht (en gemeenten Hilversum / Laren en Baarn). Ter hoogte van het spoor buigt de bouwweg af naar het westen en gaat onder het viaduct van de A27 door naar het nieuw aan te leggen ecoduct. Deze tijdelijke maatregel zal circa twee maanden van kracht zijn.

3.1.2 Deelgebied 6. Oosterengweg en omgeving (Hilversum)

Vanaf de Van Linschotenlaan loopt de vrije busbaan langs het spoor naar station Hilversum. Hiervoor wordt een nieuwe weg aangelegd. Bij de Oosterengweg komt een gestapelde tunnel onder het spoor en de busbaan door. Fietsers en voetgangers gaan via een korte tunnel onder de spoor- en busbaan door. Daaronder ligt de tunnel voor het autoverkeer. Omdat deze tunnel smal en diep is, hoeven geen panden langs de tunnel gesloopt te worden.
De in- en uitgangen van de tunnelmond aan de zuidkant liggen ter hoogte van de Riebeeck Winkelgalerij en aan de noordkant komt de tunnel boven ter hoogte van knoop oost.

Met de realisatie van de tunnel in de Oosterengweg komt de huidige ontsluiting van het Venetapark onder druk te staan. Vanaf de Liebergerweg wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd tussen IFF en de woningen aan de Oosterengweg.

Tijdelijke ontsluiting Hanegraafterrein
Tijdens de aanleg van de tunnel in de Oosterengweg is het Hanegraafterrein (gelegen zuidelijk van het spoor) niet bereikbaar vanaf de Oosterengweg. In de tijdelijke situatie wordt het verkeer hierheen geleid via de Oude Amersfoortseweg. Deze tijdelijke situatie neemt circa 2,5 jaar in beslag.

Tijdelijke overweg hulpdiensten Mussenstraat
Tijdens de realisatie van de Oosterengwegtunnel wordt de Oosterengweg circa 2,5 jaar afgesloten. Dit betekent dat het verkeer via een alternatieve route het spoor moet kruisen. Omdat deze route in het bijzonder van groot belang is voor huldiensten wordt gedurende de aanlegfase een tijdelijke spoorwegovergang gecreëerd bij de Mussenstraat. Deze overgang mag alleen door hulpdiensten worden gebruikt.

3.1.3 Deelgebied 7. Bedrijfsterrein VSH Fittings BV tot NS station Hilversum (Hilversum)

Vanaf de Oosterengweg loopt de busbaan verder langs het spoor, deels via een nieuwe weg, deels over een bestaand pad en parkeerplaats. Bij het Wandelpad kruist de busbaan het spoor van en naar Utrecht. Het laatste deel loopt over de Wilhelminastraat. Het wegdek van de Wilhelminastraat wordt met licht materiaal opgehoogd om de parkeerkelder minder te belasten.

4 Huidige situatie

4.1 Bodem deelgebieden 5, 6 en 7 (Hilversum)

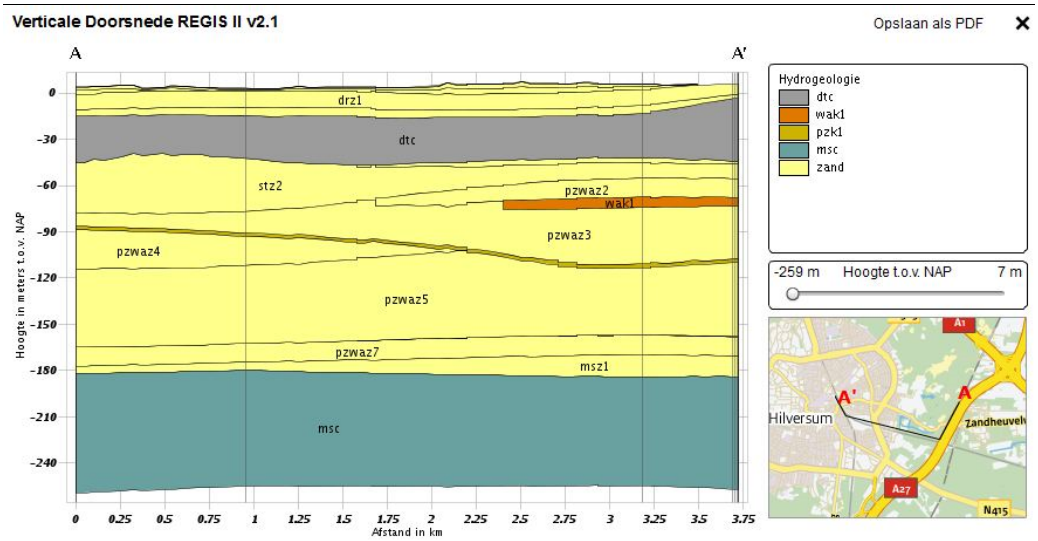
Bodem
Deelgebieden 5, 6 en 7 liggen op de stuwwal in Hilversum. De bodem bestaat hier uit vaaggronden op leemarm en zwak lemig fijn zand.

Regionale bodemopbouw
In tabel 4.1 en figuur 4.1 is de regionale bodemopbouw in deelgebieden 5, 6 en 7 schematisch weergegeven. Deze schematisatie is gebaseerd op het landelijk model REGIS II (TNO Dinoloket).

Tabel 4.1 Regionale bodemopbouw

Bovenkant laag (m NAP)	Onderkant laag (m NAP)	Samenstelling	Formatie*	Geohydrologische eenheid
+2,5/+25	-4/-15	Zand	Formatie van Drenthe (geel)	Eerste watervoerend pakket
-4/-15	-40/-45	Klei en zand	Gestuwde afzettingen (grijs)	Eerste scheidende laag
-40/-45	-180	Zand	Formaties van Peize en Waalre (geel, oranje)	Tweede watervoerend pakket
-180	-260	Klei en zand	Formatie van Maassluis (blauw)	

* Tussen haakjes staat de kleur die voor deze formatie gebruikt wordt in de REGIS-doorsnede (figuur 4.1)



Figuur 4.1 Verticale doorsnede van de bodem in deelgebieden 5,6 en 7 (REGIS II, TNO Dinoloket)

Bodem- en grondwaterverontreiniging

De bodem en het grondwater is op diverse plekken in de deelgebieden 5, 6 en 7 verontreinigd (Digitale bodeminformatie Hilversum; CSO,2013).

Bij Anna's Hoeve zijn de verontreinigingen onder andere afkomstig van stortactiviteiten in het verleden, het gebruik van een deel van het gebied als vloeiveld voor afvalwater door de gemeentelijke waterzuivering en plaatselijke afvalverbranding. De verontreinigingen zijn deels gesaneerd, maar nog steeds aanwezig.

Uit de in het verleden uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat de verontreinigingssituatie in het grondwater wordt bepaald door zware metalen en (in mindere mate) PAK. In de huidige situatie bevinden is zowel het ondiepe als het diepe grondwater verontreinigd. (CSO, 2013)

In deelgebieden 5 en 6 geldt het gebiedsgericht grondwaterbeheer ’t Gooi, deelplan bebouwd gebied Hilversum (gwbeheergooi.nl/). Binnen dit gebied mag vervuiling, onder voorwaarden, verplaatsen.

4.2 Hoogteligging deelgebieden 5, 6 en 7 (Hilversum)

Hilversum bestaat uit een hoger gelegen rug (circa NAP +15 m à NAP +25 m), met flanken naar het oosten richting de Eemvallei (circa NAP +4 m à NAP +6 m) en naar de polder in het westen (circa NAP +1 m à NAP +3 m) (Hemel- en grondwaterbeleid Hilversum, 2012).
Binnen het plangebied in Hilversum is de hoogteligging sterk wisselend, variërend van circa NAP +5-6 m nabij het station tot circa NAP +2,5-25 m bij Anna's Hoeve. De heuvels bij Anna's Hoeve zijn in de jaren 1930 opgeworpen bij de aanleg van het park in het kader van werkverschaffing.

4.3 Grondwater deelgebieden 5, 6 en 7 (Hilversum)

In de deelgebieden in Hilversum is de grondwaterstand relatief laag. De grondwatertrap is hier VII, met een GHG van 80 cm -mv of dieper.
In deelgebieden 6 en 7 zit het grondwater dieper dan 3 meter onder maaiveld (Dinoloket).
In deelgebied 5 wordt de grondwaterstand beïnvloed door het peil van de vijvers op Anna's Hoeve. Nabij de vijvers kan het grondwater maximaal dezelfde stand bereiken als de vijvers (maximaal NAP +3,5 m), verder van de vijvers is de grondwaterstand dieper (Dinoloket; mededeling gemeente Hilversum). In een gemiddelde situatie ligt de grondwaterstand hier tussen NAP 0 en +2,5 m (mededeling gemeente Hilversum).

Het grondwatersysteem in Hilversum bestaat vanaf het maaiveld uit een watervoerend pakket met een zeer groot doorlaatvermogen. Tot een diepte van meer dan 100 m bestaat de bodem hoofdzakelijk uit goed doorlatend zand. Het grondwater stroomt in dit pakket in westelijke richting. De stijghoogte varieert van circa NAP +1 m in het oosten tot circa NAP -1 m in het westen en bij Hilversumse Meent. (Hemel- en grondwaterbeleid Hilversum, 2012) Er is hier sprake van een infiltrerende situatie (Gebiedsbeheerplan grondwaterverontreinigingen Het Gooi 2009).

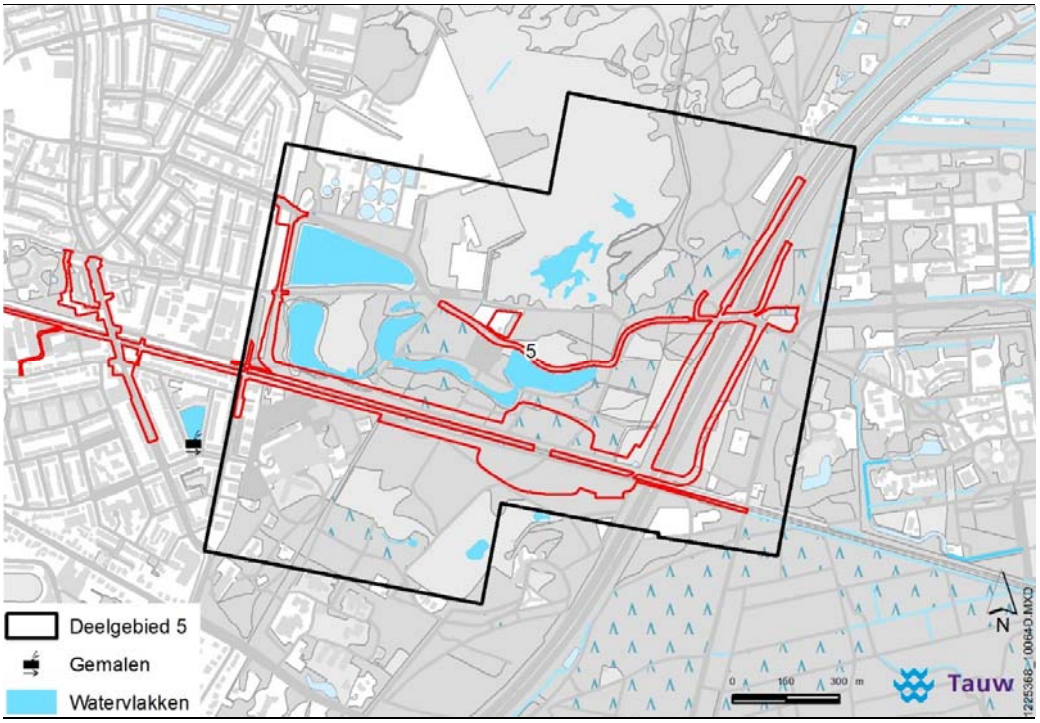
In deelgebieden 5, 6 en 7 is geen grondwaterbeschermingsgebied aanwezig.

4.4 Oppervlaktewater deelgebieden 5, 6 en 7 (Hilversum)

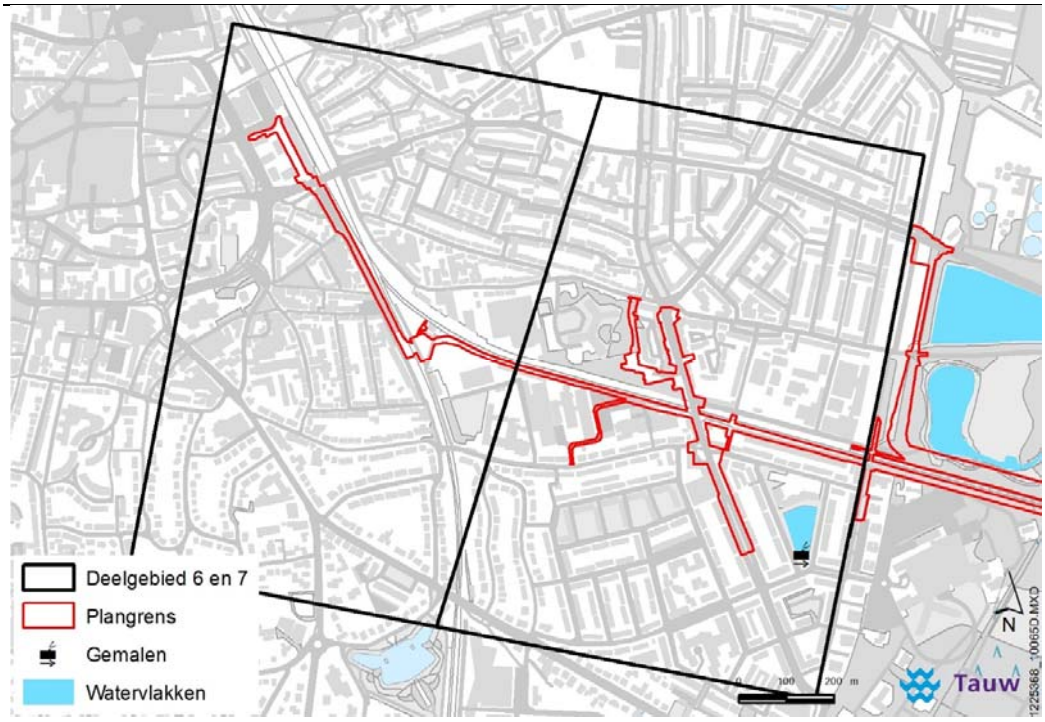
In deelgebieden 5 en 6 liggen een aantal vijvers nabij het tracé (zie figuur 4.4 en figuur 4.5).
De vijvers in het gebied Anna's Hoeve in deelgebied 5 zijn in de jaren 1930 aangelegd in het kader van werkverschaffing. De vijvers Anna's Hoeve functioneren als buffer en infiltratie van hemelwater uit Hilversum-oost. Via de Riebeeckvijver en gemaal Riebeeck wordt water uit de stad afgevoerd naar de vijvers Anna's Hoeve.

Het waterpeil van de vijvers Anna's Hoeve is afhankelijk van de grondwaterstand en de aanvoer van hemelwater vanuit de stad. Het waterpeil fluctueert door de seizoenen heen met de grondwaterstand, waarbij het peil het hoogst is in maart en april en het laagst in november.
Bij neerslag worden de vijvers als bergings- en infiltratievijvers gebruikt en kan het peil tijdelijk een stuk hoger staan.

Tot voor kort werden de Laarder Wasmeren, ten noorden van Anna's Hoeve, gebruikt voor berging en infiltratie van hemelwater uit Hilversum-oost. Nu de Laarder Wasmeren zijn gesaneerd en heringericht voor natuur worden ze niet meer gebruikt voor hemelwater. Op moment van schrijven wordt bekeken hoe het watersysteem van Hilversum-oost wordt aangepast aan deze nieuwe situatie. Het ziet er nu naar uit dat er ten zuidoosten van Hilversum nieuwe bergings- en infiltratievijvers worden aangelegd (binnen Natuur- en Landschapsplan Huydecopersweg) en bij hevige buien het peil van de vijvers Anna's Hoeve tot maximaal NAP +3,5 m zal worden opgezet. Bij een peil hoger dan NAP + 2,80 m zal de speelweide langs de vijvers Anna's Hoeve inunderen. Deze situatie heeft zich tot nu toe nog niet voorgedaan.



Figuur 4.2 Oppervlaktewater in deelgebied 5: Vijvers Anna's hoeve



Figuur 4.3 Oppervlaktewater in deelgebieden 6 (rechts) en 7 (links): Vijver Compagnieweg/Zeevaertweg

4.5 Riolering Deelgebieden 5, 6 en 7 (Hilversum)

Aan de oostelijke flank van Hilversum is een gemengd rioolstelsel aanwezig met een aantal ruime bezinkbassins, met een directe afvoer naar de rioolwaterzuivering en zonder overstort op oppervlaktewater. Bij gescheiden stelsels wordt het hemelwater afgevoerd naar stadsvijvers (en plaatselijk naar een infiltratieriool), waar het hemelwater wordt toegevoegd aan het grondwatersysteem. (Hemel- en grondwaterbeleid Hilversum, 2012).

Met name in de oudere wijken rondom het centrum wordt van oudsher (sinds decennia) hemelwater geïnfiltreerd in de bodem door middel van zakputten (Hemel- en grondwaterbeleid Hilversum, 2012).

In Hilversum noord en oost stroomt het hemelwater naar de Riebeeckvijver, Laapersvijver en Lorentzvijver. Bij veel neerslag stijgt het vijverpeil. Als het maximum peil wordt bereikt stroomt het over naar de vijvers Anna's Hoeve. (Hilversum.nl)
Het systeem van bergings- en infiltratievijvers wordt aangepast omdat de Laarder Wasmeren, die eerder in gebruik waren voor berging en infiltratie van hemelwater uit Hilversum-oost, zijn drooggelegd (zie paragraaf 4.4).
Bij de tunnels gaat de eerste afvang naar het vuilwaterriool en de rest naar het hemelwaterriool.

Buiten de bebouwde kom in Hilversum-oost zijn de wegen niet aangesloten op de riolering, maar wordt het hemelwater in de berm van de weg geïnfiltreerd.

4.6 Natuur

Binnen en nabij het plangebied komen geen waterafhankelijke natuurbeheertypen voor.

5 Toekomstige situatie

5.1 Bodem deelgebieden 5, 6 en 7 (Hilversum)

Bodem- en grondwaterverontreiniging
De aanleg van HOV in ’t Gooi in Hilversum heeft mogelijk effect op de aanwezige bodem- en grondwatervervuiling door vergraving en tijdelijke bemaling voor aanleg van de tunnels. Er wordt geadviseerd om ter plaatse van de tunnels en eventuele andere locaties waar bemalen moet worden extra onderzoek uit te voeren naar bodem- en watervervuiling.
Conform het gebiedsgericht grondwaterbeheer ’t Gooi, deelplan bebouwd gebied Hilversum (gwbeheergooi.nl/) mag vervuiling binnen de bebouwde kom van Hilversum (deelgebieden 6 en 7) verplaatst worden, bijvoorbeeld door bemaling. Gemeente Hilversum geeft aan hier het liefst een win-winsituatie te zien, waarbij vervuiling niet puur wordt verplaatst door bemaling of vergraving, maar dat er tevens plaatselijk gesaneerd wordt.

Na de aanleg heeft de weg geen invloed op de bestaande vervuiling van bodem- en grondwater omdat de weg niet zorgt voor veranderingen in grondwaterstanden- en stromingen. Afstromend hemelwater van de weg zorgt mogelijk wel voor vervuiling bodem en grondwater. Zie paragraaf 5.4 over hemelwaterafvoer voor meer informatie over maatregelen tegen vervuiling.

5.2 Grondwater deelgebieden 5, 6 en 7 (Hilversum)
Grontmij (2015) heeft een gedetailleerde analyse uitgevoerd van de hydrologie in het projectgebied om de maximaal te verwachte grondwaterstand van nu en in de toekomst vast te stellen (Bijlage 1).

Deelgebied 5 (Anna’s Hoeve)
In het rapport van Grontmij (2015) komt naar voren dat er een correlatie is tussen de oppervlaktewaterpeilen in de vijver Anna’s Hoeve en de grondwaterstanden. Ter hoogte van de Van Linschotenlaan (overgang van deelgebied 5 naar deelgebied 6) wordt een maximale stijghoogte van 2,7 m +NAP geschat (invloeden van Anna’s Hoeve, effect beëindiging drinkwaterwinning en effect klimaatscenario worden hierin meegenomen). Boven op de maximale stijghoogte moet rekening worden gehouden met een ontwateringsdiepte van circa 1,0 m (ten opzichte van bovenkant wegpeil) en een drooglegginsgeis voor de onderdoorgangen van 0,5 meter boven de maximale stijghoogte.

Voor de tijdelijke situatie zullen, gezien de lage grondwaterstanden, geen maatregelen nodig zijn om voldoende ontwateringsdiepte te creëren.

Deelgebieden 6 en 7 (Hilversum)
Ter hoogte van de Oosterengweg wordt een maximale stijghoogte van 2,1 m geschat. Gezien de lage grondwaterstanden zijn voor de aanleg van de weg en de ontsluiting van het Venetapark en de tijdelijke ontsluiting van het Hanegraafterrein in deelgebieden 6 en 7 geen maatregelen nodig om voldoende ontwateringsdiepte te creëren.

Tunnels
Bij de tunnels kan de grondwaterstand wel zo hoog zijn, dat overlast mogelijk is. De resultaten van het onderzoek rond deze tunnels worden samengevat in tabel 5.1 (Grontmij, 2015). Tevens kunnen de tunnels zorgen voor opstuwing van grondwater door blokkering van de grondwaterstroming. Door MOS B.V. (2015) is de grootte van de opstuwing, met behulp van een MicroFEM model, nader uitgewerkt (Bijlage 2). De berekende opstuwing bedraagt bij de Oosterengweg maximaal 4 mm. Ter plaatse van de Van Linschotenlaan bedraagt de berekende opstuwing circa 2 mm. Het grondwater kan dus gemakkelijk om het obstakel heen stromen via het onderliggende en naastliggende zandpakket. Een dergelijke zeer geringe opstuwing zal niet tot problemen leiden. Dit wordt doorvertaald naar de eis dat, in het definitieve ontwerp, de opstuwing ten gevolge van de onderdoorgangen minder is dan 10 cm.

Tabel 5.1 Overzicht maximaal geschatte stijghoogten

Locatie	Peilbuis	Maximale waarde zonder vijver (m +NAP)	Gemiddelde afwijking (m +NAP)	Effect beëindigen drinkwaterwinningen (m)	Effect klimaatscenario (m)	Maximale stijghoogte (m +NAP)
Oosterengweg	Peilbuis1-ondiep	1,49	0,22	0,2	0,2	2,11
	Peilbuis01-diep	1,53	0,21	0,2	0,2	2,14
Van Linschotenlaan	Pb02-diep	1,96	0,38	0,2	0,2	2,74

Gemeente Hilversum geeft aan dat ondergrondse bouwwerken (tunnels) waterdicht moeten worden uitgevoerd en instroom van afstromend hemelwater over maaiveld moet voorkomen worden door aanleg van drempels of goten. Ondergrondse bouwwerken moeten voldoende zwaar worden uitgevoerd zodat er geen opbarstrisico is. Bij de fietstunnel in deelgebied 5 moet zowel rekening gehouden worden met de gemiddeld hoogste grondwaterstand als incidenteel hogere grondwaterstanden door peilopzet van de vijvers Anna's Hoeve.

5.3 Oppervlaktewater deelgebieden 5, 6 en 7 (Hilversum)

Het tracé bij Anna's Hoeve heeft geen invloed op de vijvers van Anna's Hoeve (figuur 4.4 en figuur 4.5).
Het ecoduct heeft mogelijkerwijs wel invloed op de vijvers. Deze zorgt mogelijk voor beperkte extra afstroming richting de nabijgelegen vijvers. Zolang het ecoduct niet volledig begroeid is, bestaat er tevens een risico op erosie, waarbij geërodeerd materiaal in de vijvers terecht kan komen. Ook kan het ecoduct zorgen voor een lagere bergingscapaciteit van de vijvers bij peilopzet. Door bijvoorbeeld een greppel aan te leggen tussen einde talud en begin van de vijver kan hier rekening mee worden gehouden.

Gemeente Hilversum en Waternet geven aan dat het geen negatieve invloed mag hebben op de bergingscapaciteit van de vijvers Anna's Hoeve bij peilopzet tot maximaal NAP + 3,5 m. Tegen negatieve gevolgen van de erosie moeten maatregelen genomen worden. Tevens mag de ontwikkeling geen belemmering vormen voor onderhoud van de vijvers (Volgens het PvE Beheer moet een onderhoudsstrook minstens 5 meter breed zijn). Echter, aangezien het ecoduct zich aan de rand van het gebied bevindt, worden de beschreven risico's klein geacht.

5.4 Hemelwaterafvoer deelgebieden 5, 6 en 7 (Hilversum)

Deelgebied 5 (Anna's Hoeve)
Het hemelwater dat op de busbaan en de nieuwe weg in het buitengebied van Hilversum valt moet, gelijk aan de huidige situatie, geïnfiltreerd worden in de berm. De infiltratievoorziening moet voldoende zijn voor berging en infiltratie van een bui die eens in de 100 jaar kan vallen (T=100 bui). Gemeente Hilversum geeft aan dat bodemverontreiniging als gevolg van de infiltratie van hemelwater voorkomen moet worden. Mogelijke preventieve maatregelen die de gemeente noemt zijn:

- Materiaalgebruik: geen uitlogend wegmeubilair
- Materieel dat de weg gebruikt: schone bussen
- Onderhoud: vervuiling door gladheidbestrijding en reiniging van de weg zo veel mogelijk voorkomen
- Zuiverende voorziening in de berm, zoals een humuslaag of een haag tegen opspattend wegwater

Een keuze voor maatregelen en eventuele monitoring van maatregelen dient in overleg te gaan met de gemeente. Hierbij is besloten om de bermen te voorzien van een vervangbare filtratielaag. Er is vastgesteld dat er voldoende bermruimte aanwezig is voor deze vervangbare filtratielaag. In het definitieve ontwerp dient rekening te worden met de juiste dimensionering om aan de bovengenoemde eisen te voldoen.

Deelgebieden 6 en 7 (Hilversum)
De gemeente heeft aangegeven dat er in principe gebruik gemaakt moet worden van een infiltratieriolering. In overleg is afgesproken dat langs de busbaan locatie vanaf de Van Linschotenlaan naar de Oosterengweg tot aan kruising HOV baan met het spoor, infiltratieriolering wordt aangelegd. Bij het laatste gedeelte richting het centrum wordt op een gemengd riool geloosd.

Tunnels
Het hemelwater dat in de tunnels valt moet afgevoerd worden naar de riolering. Bij het ontwerp van de tunnels moet rekening gehouden worden met een bergingskelder onder de tunnel voor opvang van hemelwater. Tot een T=100 bui mag er geen water op het wegdek van de tunnels blijven staan. Instroom van afstromend hemelwater over maaiveld moet voorkomen worden door aanleg van drempels of goten.

Tijdelijke situatie
De tijdelijke ontsluiting van het Hanegraafterrein heeft geen effect op de waterhuishouding. Het verhard oppervlak wijzigt niet. Ook heeft deze ontsluiting geen effect op de waterkwaliteit. De aanleg van de tijdelijke overweg voor hulpdiensten bij Mussenstraat heeft geen consequenties wat betreft de wateraspecten. Dit betekent dat de tijdelijke overweg uitvoerbaar is op het gebied van water.

5.5 Natuur
Het plan heeft geen effect op waterafhankelijke natuur, omdat binnen en nabij het plangebied geen waterafhankelijke natuur voorkomt. Aantasting van het Nationaal Natuurnetwerk (NNN, voormalige EHS) wordt gecompenseerd op het terrein van Crailo (ten noorden van Hilversum). Het plangebied bestaat uit bos en heeft nog een maatschappelijke bestemming. Met dit inpassingsplan krijgt het een natuurbestemming en wordt toegevoegd aan de NNN. Voor het onderdeel water heeft de omzetting naar natuur geen verdere consequenties aangezien er geen sprake is van (toename van) verharding zijn.

6 Bronnen

- CSO (2013) Geval Anna's Hoeve Hilversum (NH/0402/0038); Grondwaterkwaliteit en risico's (deellocatie afvalstorten en vloeivelden)
- Gemeente Hilversum (2009), Gemeentelijk Rioleringsplan Hilversum 2009-2014
- Grontmij (2015) HOV 't Gooi, maximale stijghoogtes en eisen ten behoeve van contract (GM-0158918)
- Hemel- en grondwaterbeleid Hilversum. Ter verbreding van het Gemeentelijk Rioleringsplan 2009-2014 (2012) Gemeente Hilversum. Wareco ingenieurs
- MOS B.V. (2015) Werkpakket 114: Geohydrologisch onderzoek HOV 't Gooi Deelprojecten 5, 6 en 7 (336881)
- Provincie Noord-Holland. Witteveen+Bos en Ecorys (2009) Gebiedsbeheerplan grondwaterverontreinigingen Het Gooi
- Provincie Noord-Holland. Arcadis (2014) Gebiedsbeheerplan grondwaterverontreinigingen Het Gooi
- Stedelijk Waterplan Blaricum (2009) Gemeente Blaricum, Hoogheemraadschap Amstel en Gooi en Vecht. Grontmij
- Waternet (2011) PVE Beheer; Randvoorwaarden voor ontwerp, checklist voor in beheer nemen infrastructuur
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (2009) Handboek Hemelwater
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (2011a) Keur, Keurbesluit en Beleidsregels; De regels van AGV voor een veilig en gezond watersysteem
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (2011b) Keurbesluit Vrijstellingen; De regels van AGV voor een veilig en gezond watersysteem
- Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (2011c) Beleidsregels Keurvergunningen; De regels van AGV voor een veilig en gezond watersysteem

Internetbronnen

- Digitale bodeminformatie Hilversum http://www.milieu-info.nl/hilversum_rap/
- Grondwaterbeheer 't Gooi http://gwbeheergooi.nl/
- TNO, Dinoloket http://www.dinoloket.nl/
- Website gemeente Hilversum www.hilversum.nl

Bijlage 1

Grontmij (2015) HOV ’t Gooi, maximale stijghoogtes en eisten ten behoeve van contract (GM-0158918)

Grontmij

Notitie

Referentienummer	Datum	Kenmerk
GM-0158918	20 april 2015	336881

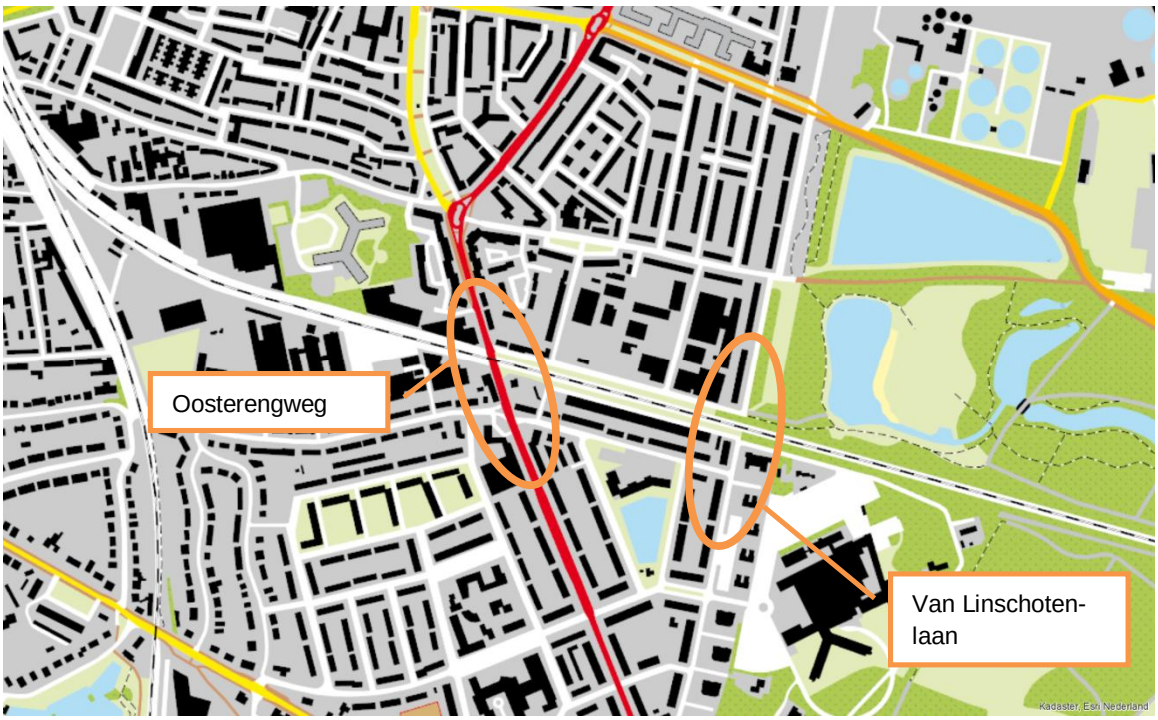
Betreft
HOV 't Gooi, maximale stijghoogtes en eisen tbv contract

1 Aanleiding en doel

Om een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding (HOV) te realiseren, werken de gemeenten Hilversum, Huizen, Eemnes, Laren en de provincie Noord-Holland samen aan de verbetering van het openbaar vervoer in 't Gooi. Dit is noodzakelijk omdat zowel het wegennet als het spoorweg-net in het Gooi overbelast zijn en de verschillende vormen van openbaar vervoer niet goed op elkaar aansluiten.
Binnen de gemeente Hilversum is sprake van een drietal tracédelen:

- Anna's hoeve;
- Oosterengweg;
- Wandelpad/station Hilversum.

Een onderdeel van deze tracédelen is het realiseren van een fietstunnel bij de Van Linschoten-laan (Anna's hoeve). Bij de Oosterengweg komt onder andere een gestapelde tunnel onder het spoor en de busbaan door. De situering van de onderdoorgangen is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Situering spoor onderdoorgangen (oranje ovaal)

In de omgeving van de onderdoorgangen is sprake van diepe grondwaterstanden. Daardoor is ondergronds veel 'ruimte naar boven' aanwezig; door bijvoorbeeld meerdere natte jaren, door

stopzetting van grote grondwateronttrekkingen en andere externe invloeden kan de grondwaterstand sterk stijgen. Om deze reden is een gedetailleerde analyse nodig van de hydrologie in het projectgebied van de onderdoorgangen.

Het doel daarvan is om de maximaal te verwachte grondwaterstand van nu en in de toekomst met een analyse vast te stellen, inclusief een inschatting van de onzekerheidsmarge, rekening houdend met veranderingen in de hydrologie die in de toekomst (mogelijk) spelen.

2 Tijdreeksanalyse

2.1 Methode

Om te bepalen welke grondwaterstandsfluctuaties optreden in de huidige en toekomstige situatie als gevolg van beëindiging van bijvoorbeeld drinkwaterwinningen en klimaatsverandering, is een nadere gegevensanalyse uitgevoerd. Hiertoe zijn de grondwaterstanden door middel van tijdreeksanalyse beoordeeld. De tijdreeksanalyse start met het beoordelen van de rol van verschillende verklarende factoren (neerslag, verdamping, onttrekkingen, oppervlaktewaterpeilen) op de tijd-stijghoogtepatronen. De analyse is uitgevoerd voor een groot aantal peilbuizen die in het verleden binnen de gemeente Hilversum zijn geplaatst.

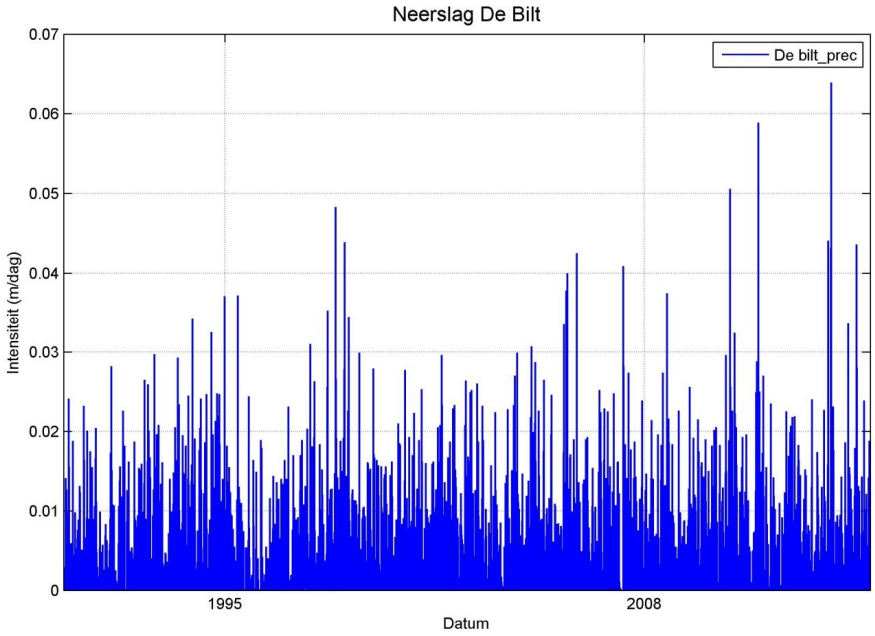
De wijze waarop de grondwaterstand reageert op een ‘impuls’ door bijvoorbeeld neerslag, door een verandering van het onttrekkingsdebiet of een verandering in het oppervlaktewaterpeil kan worden gemodelleerd door middel van een tijdreeksanalysemodel waarmee de ‘impuls – respons functie’ voor elk van de verklarende factoren kan worden geoptimaliseerd. Zodoende kan worden nagegaan welke veranderingen in stijghoogte wel en welke niet verklaard worden met de verklarende factoren en wat de mate van invloed is. De tijdreeksanalyse is uitgevoerd met behulp van het programma Menyanthes (KWR, 2014).

2.2 Verklarende reeksen

De grondwaterstand is het resultaat van neerslag en verdamping. Daarnaast kunnen andere factoren aanwezig zijn die invloed op de grondwaterstanden hebben zoals oppervlaktewaterpeilen, drainages en/of onttrekkingen. Onderstaand is ingegaan op de verklarende reeksen die gebruikt zijn voor de analyse.

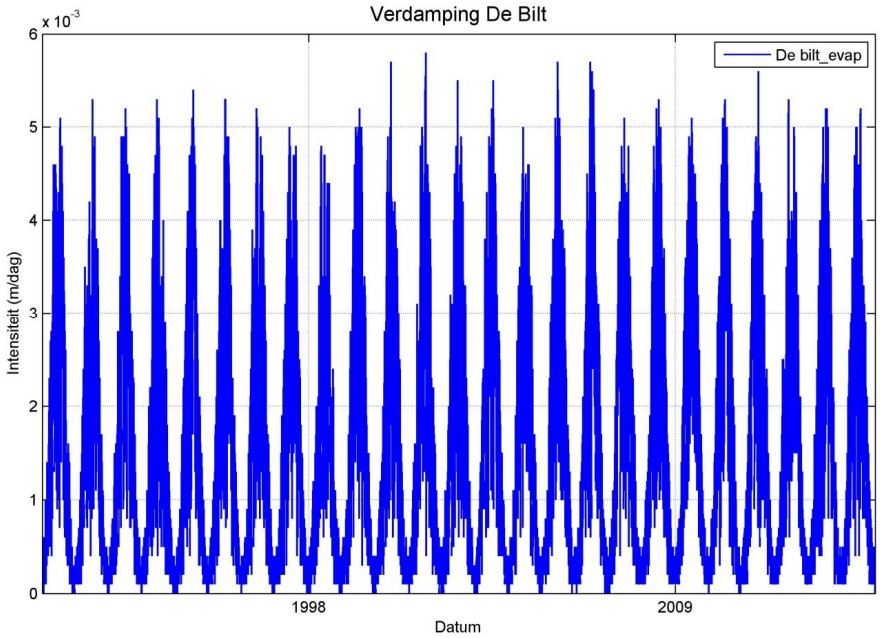
Neerslag

De neerslaggegevens van het KNMI-meteostation De Bilt zijn gebruikt voor de tijdreeksanalyse. In figuur 2.1 is de neerslaggegevens (dagwaarden) weergegeven voor de periode van 1990 tot en met 2014.



Figuur 2.1: Neerslaggegevens De Bilt

Verdamping
De verdampingsgegevens van meteostation Soesterberg zijn gebruikt voor de tijdreeksanalyse. In figuur 2.2 is de verdampingsgegevens (dagwaarden) weergegeven voor de periode van 1990 tot met 2014.



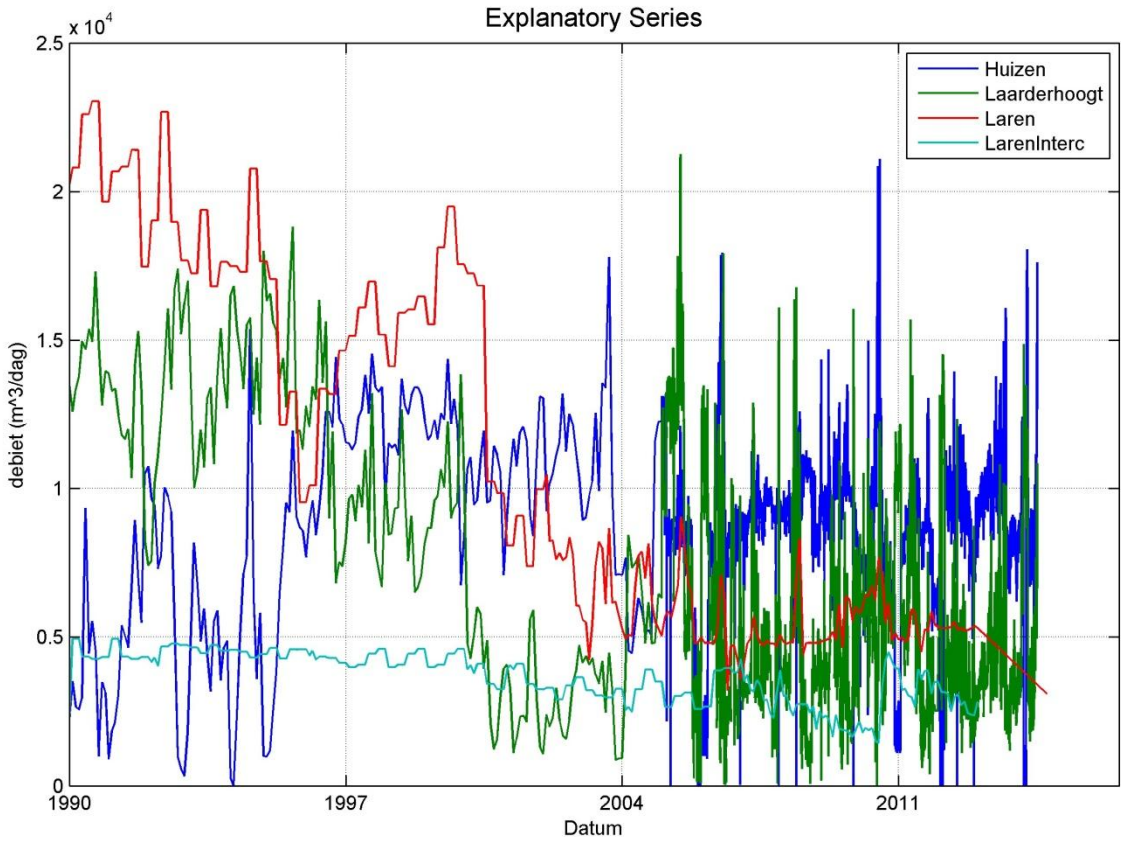
Figuur 2.2: Verdampingsgegevens De Bilt

Opgemerkt wordt dat ook meteostations dichterbij aanwezig zijn. Deze hebben echter een beperktere meetperiode.

Drinkwaterwinningen
In de omgeving van Hilversum bevinden zich enkele drinkwaterwinningen:

- Huizen;
- Laarderhoogt;
- Laren;
- Laren (interceptie winning).

De geregistreerde onttrekkingsdebieten (maand- en dagwaarden) vanaf 1990 tot heden zijn weergegeven in figuur 2.3.



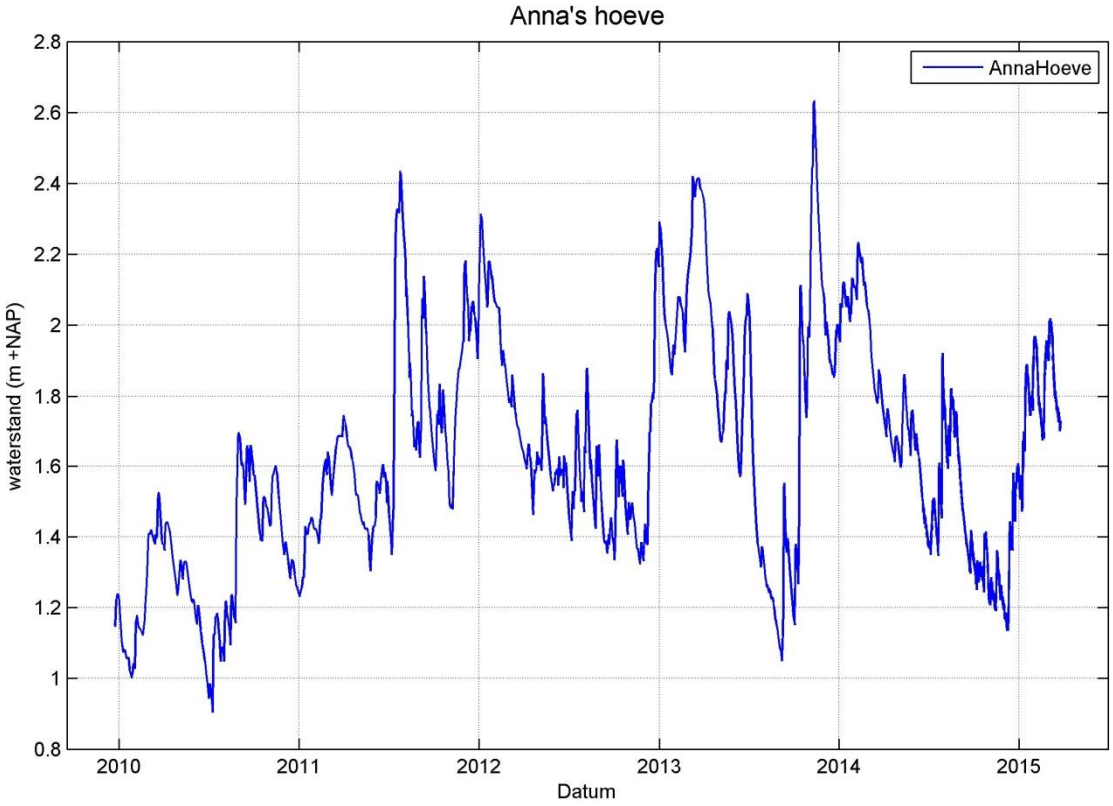
Figuur 2.3 Onttrekkingsgegevens drinkwaterwinningen

De drinkwaterwinningen bevinden zich op grote afstand van de locatie, maar hebben als gevolg van de omvang van de winning (beperkt) invloed op de stijghoogte ter plaatse van de geplande onderdoorgangen.

Oppervlaktewater
Aan de oostzijde van de geplande onderdoorgangen bevinden zich de vijvers Anna's Hoeve op circa 110 m afstand van de geplande onderdoorgang bij de Van Linschotenlaan.

Het hemelwater, interceptiewater en bronneringswater wordt afgevoerd naar de stadsvijvers in Hilversum-Oost. Het overtollige water uit de zuidelijke stadsvijvers stroomt onder vrij verval naar de vijvers Anna's Hoeve. De Lorentzvijver wordt bemalen en ook afgevoerd naar de vijvers van Anna's Hoeve. Het peil in de vijvers Anna's Hoeve varieert sterk tussen NAP +0,94 m en NAP +2,63 m (gemeten in de periode van 22 december 2009 tot 26 maart 2015). Gemiddeld is het peil in de vijver NAP +1,56 m.

Uit informatie van gemeente Hilversum blijkt dat het peil in de vijvers kan stijgen tot maximaal NAP +3,5 m. In figuur 2.3 zijn de gemeten waterpeilen weergegeven (bron: gemeente Hilversum).



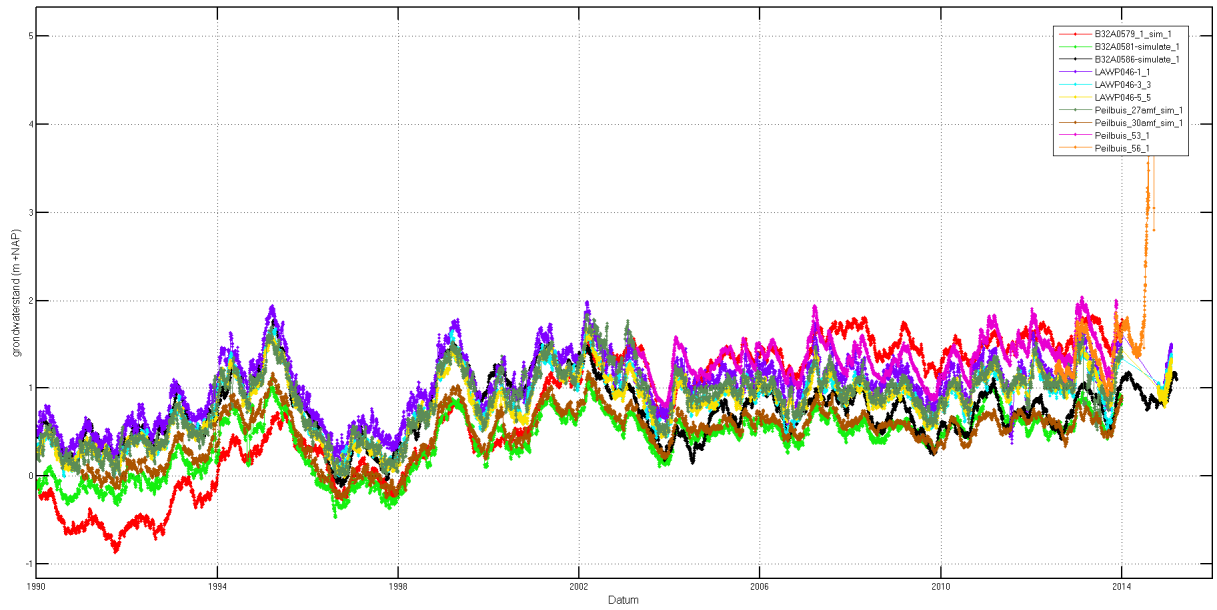
Figuur 2.4: Waterstanden vijvers Anna's Hoeve

Het water in de vijvers infiltreert in de bodem en beïnvloedt op deze wijze de grondwaterstanden in de omgeving van de vijvers. Door Wareco B.V. is een onderzoek naar de vijvers uitgevoerd (*Effect peilopzet vijver Anna's Hoeve, Hilversum* (Wareco, BJ97 RAP20141124 van 24 november 2014)).

2.3 Analyse grondwaterstanden TNO

KWR heeft het meetnet van de gemeente Hilversum gecontroleerd, gevalideerd en in het programma Menyanthes beschikbaar gemaakt. De historische reeksen uit Excelbestand van de gemeente zijn vergeleken met de metingen uit DINO. De juiste metingen zijn in Menyanthes gezet. De resultaten zijn beschreven in het conceptrapport '*Gegevensverwerking en tijdreeksanalyse gemeente Hilversum*' (KWR 2014.085|December 2014).

In figuur 2.5 zijn de door tijdstijghoogtelijnen weergegeven van de grondwaterstanden zoals deze opgenomen zijn in de database van Menyanthes. In bijlage 1 is de situering van de peilbuizen weergegeven.



Figuur 2.5: gemeten grondwaterstanden 1990 -2015

Op basis van deze meetreeksen is vervolgens de Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG)[1], Gemiddelde Voorjaars Grondwaterstand (GVG), gemiddelde grondwaterstand (GG) en Gemiddeld Laagste Grondwaterstand (GLG). De onttrekkingsdebieten van de drinkwaterwinningen waren in het verleden hoger (zie paragraaf 2.2) waardoor de grondwaterstanden in Hilversum het verleden lager waren. Om deze lagere grondwaterstanden zo veel mogelijk uit te sluiten is voor de GxG waarden gekeken naar de van 2007 tot en met 2014 (8 jaar). De GxG zijn in tabel 2.1 weergegeven.

[1] MxGL statistieken - De methoden waarmee Menyanthes berekent de MxGL statistieken en de grondwaterstand lessen zijn gebaseerd op (Van der Sluijs en De Gruijter, 1985; Van der Sluijs, 1990). Eerst xGL3 worden berekend door het gemiddelde van de drie Hoogste , laagste of Spring grondwaterstanden van elk jaar. De drie Spring Grondwater Niveaus zijn echter de drie waarden dichtst bij de eerste april , namelijk 16 maart en april 1 en 16. Vervolgens , de MxGL wordt berekend door het gemiddelde van de resulterende xGL3 's . Volgens (Van der Sluijs, 1990) ten minste 8 jaar observaties beschikbaar zijn om de berekening MxGL statistieken. Deze beperking is echter niet bewust uitgevoerd Menyanthes , dus MxGL statistieken kunnen ook worden berekend voor kortere tijdreeksen. Merk echter op dat de duur van de observatieperiode heeft invloed op de nauwkeurigheid van de resultaten.

Tabel 2.1: karakteristieken van de stijghoogten

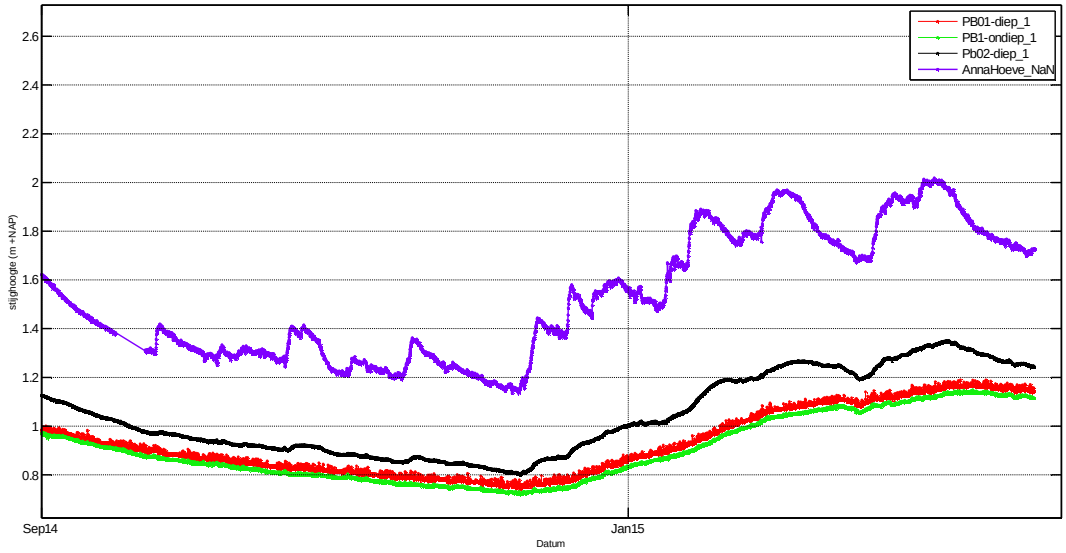
Peilbuis	x- coörd (m)	y- coörd (m)	Diepte filter (m +NAP)	maaiveldhoogte (m +NAP)	GLG (m+NAP)	Gemiddelde (m +NAP)	GHG (m+NAP)	Maximaal (m +NAP)
B32A0579	141508	470868	-6,94	3,98	1,30	1,50	1,66	1,82
B32A0581	141255	470520	-5,26	5,62	0,50	0,65	0,81	1,42
B32A0586	142100	470321	-3,10	6,06	0,54	0,76	0,98	1,82
LAWP046-1	142716	470634	-8,39	4,61	0,82	1,13	1,37	1,99
LAWP046-3	142716	470634	-43,39	4,61	0,73	0,97	1,19	1,67
LAWP046-5	142716	470634	-72,39	4,61	0,79	0,99	1,18	1,67
Peilbuis_27	142413	470629	-6,56	4,44	0,79	1,01	1,24	1,83
Peilbuis_30	141240	470520	-5,26	5,62	0,44	0,59	0,72	1,18
Peilbuis_53	143265	469769	-	3,84	1,14	1,39	1,65	2,05

De dichtstbijzijnde peilbuis is peilbuis B32A0586. De GHG is berekend op NAP +0,98 m. De maximale waarde in peilbuis B32A0586 is bepaald op NAP +1,82 m.

De geplande onderdoorgang bij de Oosterengweg bevindt zich op circa 270 m ten westen van peilbuis B32A0586. De afstand tot de onderdoorgang bij de Van Linschotenlaan bevindt zich op circa 175 m ten zuidoosten van deze peilbuis. De GHG/maximale waarde ter plaatse van de geplande onderdoorgang de Oosterengweg is hierdoor lager en bij de Van Linschotenlaan hoger.

2.4 Grondwaterstanden project peilbuizen

Bij de geplande onderdoorgangen zijn peilbuizen geplaatst. De monitoring van de stijghoogten in deze peilbuizen zijn eind augustus 2014 begonnen. Uit de gemeten waarden en het peil in de vijvers Anna Hoeve blijkt dat een duidelijke correlatie aanwezig is (zie figuur 2.6).

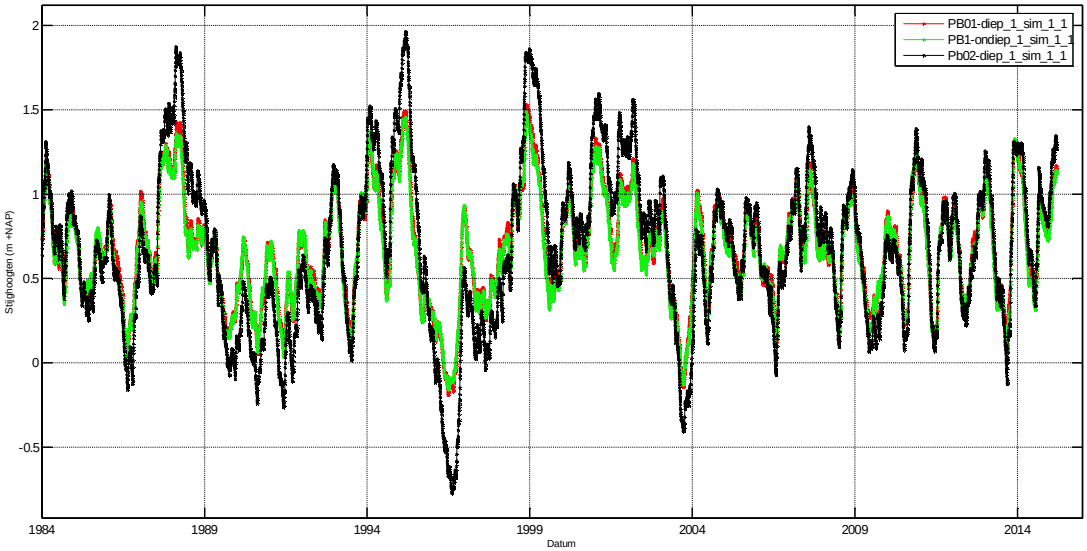


Figuur 2.6: Lokaal grondwatermeetnet (Bron data lokaal meetnet: MOS grondmechanica)

De stijghoogte in het diepe filter van PB01 is hoger dan het ondiepe filter. Hieruit kan afgeleid worden dat er sprake is een kwelstroming. Gelet op het stijghoogteverschil is hier een scheidende laag aanwezig of is sprake van storende laagjes.

De beschikbare tijdreeksen zijn in Menyanthes geëxtrapoleerd aan de hand van de meteogegevens van De Bilt. Alleen de tijdreeksmodellen met een verklarende variantie (EVP)[2] van meer dan 70% zijn gebruikt. De oppervlaktewaterpeilen van Anna's Hoeve zijn niet meegenomen aangezien deze data begint in december 2009.

De EVP van de statistische modellen bedroeg 93% tot 95%. In figuur 2.7 zijn de berekende grondwaterstanden voor de periode van 1984 tot en met 2014 (30 jaar) weergegeven.



Figuur 2.7: gesimuleerde stijghoogten 1984 tot en met 2014

De afgeleide GHG en maximale waarde in de project peilbuizen bedraagt:

Tabel 2.2: afgeleiden GHG en maximale waarde voor de periode van 1984 tot en met 2014

Locatie	Peilbuis	GHG (m +NAP)	Maximale waarde (m +NAP)
Oosterengweg	Peilbuis1-ondiep	1,01	1,49
	Peilbuis01-diep	1,04	1,53
Van Linschotenlaan	Pb02-diep	1,11	1,96

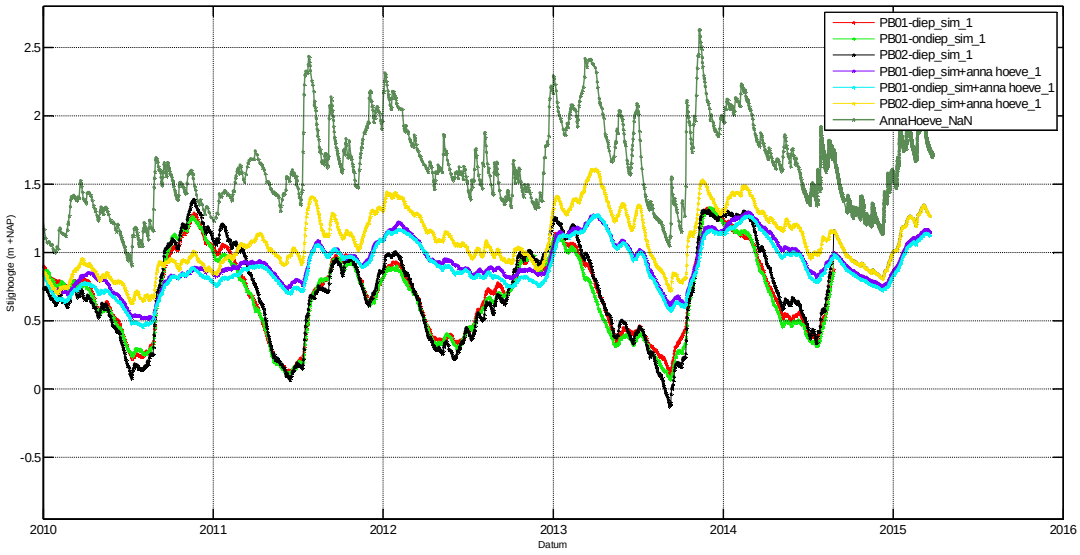
Uit figuur 2.6 is gebleken dat er een correlatie is tussen de oppervlaktewaterpeilen in de vijver Anna's Hoeve en de grondwaterstanden. Als in de statistische modellering de oppervlaktewaterpeilen meegenomen worden bedraagt de verklarende variantie >99%. De berekende GHG en maximale waarde voor de periode van 2010 tot en met 2014 is in tabel 2.3 weergegeven (periode waarin de monitoringsdata van de Anna's Hoeve beschikbaar is).

[2] EVP is een maat hoe goed een tijdreeksmodel de grondwaterstand reproduceert. Hoe hoger deze statistische maat, hoe beter de gemodelleerde reeks op de gemeten standen past. Als vuistregel geldt dat deze verklarende variantie hoger moet zijn dan 70%.

Tabel 2.3: afgeleide GHG en maximale waarde voor de periode van 2010 tot en met 2014

Locatie	Peilbuis	GHG (m +NAP)	Maximale waarde (m +NAP)
Oosterengweg	Peilbuis1-ondiep	1,01	1,28
	Peilbuis01-diep	1,11	1,30
Van Linschotenlaan	Pb02-diep	1,32	1,61

De gesimuleerde grondwaterstanden zijn hoger dan zonder oppervlaktewaterpeil als gevolg van de waterpeilen. Dit betekent dat de vijvers een duidelijke invloed hebben op de grondwaterstanden bij de onderdoorgangen.



Figuur 2.8: berekende stijghoogte in project peilbuizen met en zonder invloed vijvers Anna's Hoeve

In de periode van voor 2010 zijn de grondwaterstanden hoger geweest dan in de perioden van 2010 tot en met 2014. Omdat de grootte van de invloed niet ten alle tijde gelijk is, is gekeken naar een gemiddeld verschil tussen de grondwaterstanden met en zonder invloed van de vijver Anna's Hoeve.

Omdat de invloed niet ten alle tijden even groot is, kan niet eenduidig berekend worden wat de invloed is op de maximale grondwaterstand van de periode 1984 tot en met 2014. Om die reden is de gemiddelde afwijking berekend in de periode van 2010 tot en met 2014.
Deze is bij de maximale grondwaterstand opgeteld.

Tabel 2.4: maximale waarde

Locatie	Peilbuis	Maximale waarde zonder vijver (m +NAP)	Gemiddelde afwijking (m +NAP)	Maximale waarde, inclusief vijver (m +NAP)
Oosterengweg	Peilbuis1-ondiep	1,49	0,22	1,71
	Peilbuis01-diep	1,53	0,21	1,74
Van Linschotenlaan	Pb02-diep	1,96	0,38	2,34

3 Externe factoren

3.1 Onttrekkingen

Zoals aangeven wordt de grondwaterstand bepaald door een groot aantal factoren, waaronder aanwezige onttrekkingen. Uit een onderzoek van KWR (*Gegevensverwerking en tijdreeksanalyse gemeente Hilversum*, december 2014) blijkt dat de invloed van de drinkwaterwinning Laren circa 0,05 à 0,07 cm bedraagt bij een onttrekking van 1 miljoen m³ per jaar. Momenteel onttrekt de drinkwaterwinning bij Laren circa 3 miljoen m³ per jaar (2 miljoen pompstation Laren en 1 miljoen interceptie winning).

Uit de analyse van de gemeten waarden met Menyanthes blijkt de grondwaterstijging bij de geplande onderdoorgang circa 0,2 m bedraagt als de drinkwaterwinning ter plaatse van Laren wordt beëindigd.

Uit het onderzoek *Verkennende tijdreeksanalyses grondwaterstanden Hilversum* (Icastat, 25 december 2011) blijkt dat op circa 700 ten noordwesten van de spoor onderdoorgang een verhoging is berekend van circa 0,48 m, bij een reductie van 5,3 miljoen m³ per jaar. Dit zou een extra grondwaterstandstijging betekenen van circa 0,27 m ter plaatse van de onderdoorgangen bij beëindiging van de winning met interceptie. Een berekende stijging ter plaatse van de spoor onderdoorgangen van 0,2 m is daarmee plausibel.

3.2 Klimaatveranderingen

Als gevolg van klimaatsveranderingen zal onder andere de neerslagintensiteit en zeespiegel stijgen. In de KNMI'14-klimaatscenario's (mei 2014) is uitgegaan dat in de winter de gemiddelde neerslag neemt tussen de 3 en 17 procent toe terwijl de zeespiegel rond 2050 tussen de 15 tot 40 cm is gestegen.

Hoe deze veranderingen zich vertalen naar de maximale grondwaterstand is moeilijk te voorspellen. Hiervoor is een uitgebreide grondwatermodellering noodzakelijk. Vooralsnog wordt hier uitgegaan van 0,2 m grondwaterstijging ter plaatse van Hilversum.

4 Conclusie

Bij de Oosterengweg en Van Linschotenlaan wordt een onderdoorgang gerealiseerd. Hiervoor zijn een aantal project peilbuizen geplaatst met dataloggers om de stijghoogten te registreren. De monitoring heeft over een relatief korte periode plaatsgevonden. Om een uitspraak te kunnen doen over de verwachte maximale stijghoogte ter plaatse van de onderdoorgangen is de tijdreeks verlengd met behulp van het programma Menyanthes.

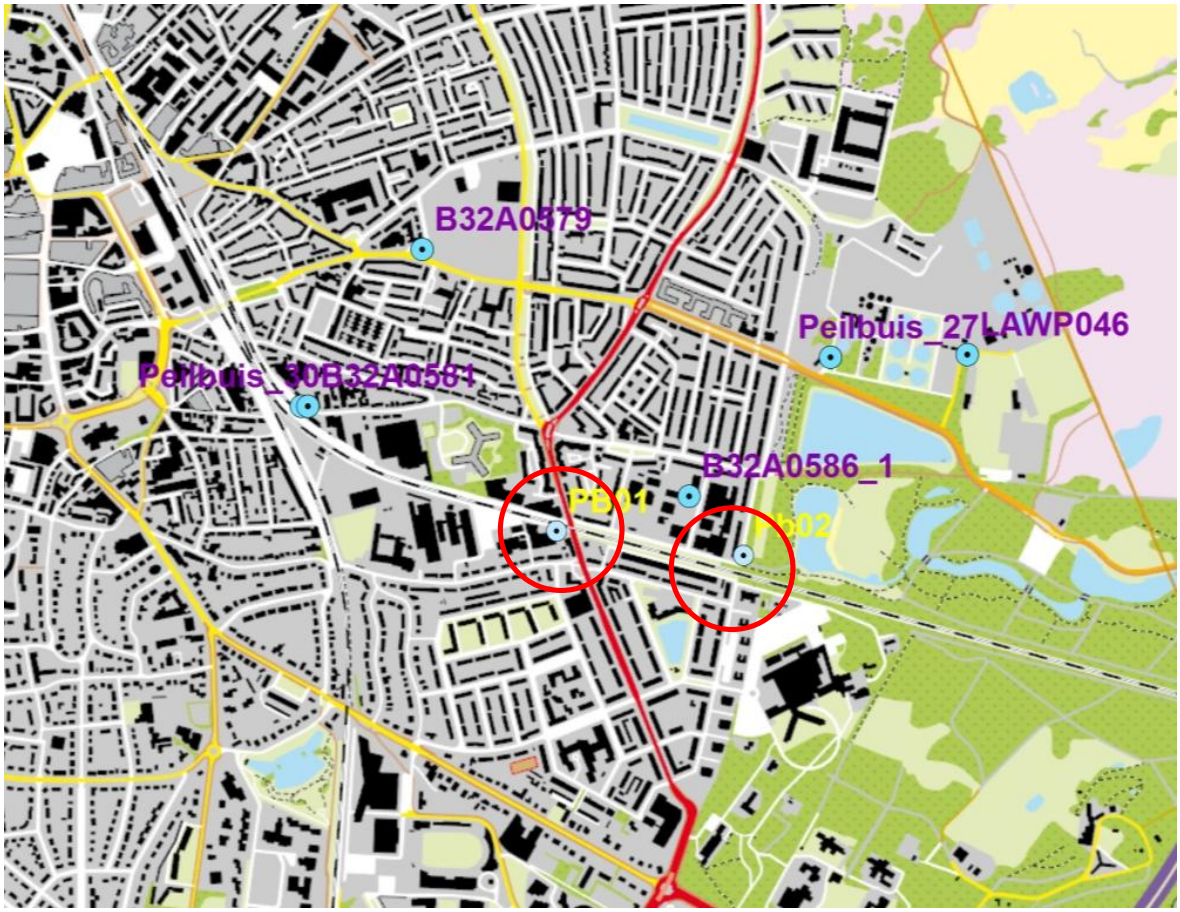
Vervolgens is gekeken naar afgeleide reeks en de 'historisch' hoogste grondwaterstand. Daarbij is het effect van externe factoren opgeteld om voor de toekomstige situatie een maximale stijghoogte te schatten voor bij de onderdoorgangen. In tabel 4.1 is het resultaat weergegeven.

Tabel 4.1: overzicht maximaal geschatte stijghoogten

Locatie	Peilbuis	Maximale waarde zonder vijver (m +NAP)	Gemiddelde afwijking (m +NAP)	Effect beëindigen drinkwaterwinningen (m)	Effect klimaatscenario (m)	Maximale stijghoogte (m +NAP)
Oosterengweg	Peilbuis1-ondiep	1,49	0,22	0,2	0,2	2,11
	Peilbuis01-diep	1,53	0,21	0,2	0,2	2,14
Van Linschotenlaan	Pb02-diep	1,96	0,38	0,2	0,2	2,74

Opgemerkt wordt dat boven op de maximale stijghoogte rekening moet worden gehouden met een ontwateringsdiepte van circa 1,0 m (ten opzichte van bovenkant wegpeil) en een droogleggingseis voor de onderdoorgangen van 0,50 meter boven de maximale stijghoogte.

Bijlage 1: Situering peilbuizen



Figuur B1.1: situering peilbuizen binnen straal van 2 kilometer (rode cirkel)

Bijlage 2

MOS B.V. (2015) Werkpakket 114: Geohydrologisch onderzoek HOV ’t Gooi Deelprojecten 5, 6 en 7 (336881)

Beschouwing Hilversum
Barrierewerking

Werkpakket 114: Geohydrologisch onderzoek
HOV in 't Gooi Deelprojecten 5, 6 en 7

Concept

Provincie Noord-Holland
ProRail
Gemeente Hilversum

Grontmij Nederland B.V.
De Bilt, 23 januari 2015

Verantwoording

Titel	:	Beschouwing Hilversum Barrierewerking
Subtitel	:	Werkpakket 114: Geohydrologisch onderzoek HOV in 't Gooi Deelprojecten 5, 6 en 7
Projectnummer	:	336881
Referentienummer	:	GM - 015
Revisie	:	C1
Datum	:	23 januari 2015

Auteur(s)	:	MOS B.V. / L.F. Van Beek
E-mail adres	:	lisette.vanbeek@grontmij.nl
Gecontroleerd door	:	L.F. Van Beek
Paraaf gecontroleerd	:	
Goedgekeurd door	:	M. de Kroon
Paraaf goedgekeurd	:	
Contact	:	Grontmij Nederland B.V. De Holle Bilt 22 3732 HM De Bilt Postbus 203 3730 AE De Bilt T +31 88 811 66 00 F +31 30 220 02 94 www.grontmij.nl

MOS GRONDMECHANICA

Betreft	:	Beschouwing barrièrewerking Oosterengweg / Van Linschotenlaan te HILVERSUM
Opdrachtgever	:	Grontmij Nederland B.V. T.a.v. Dhr. A. Kleinjan Postbus 203 3730 AE DE BILT NL
Behandeld door	:	ir. M.A. Borst (010 - 50 30 237)
Kenmerk	:	R1402019-RH_3
Datum	:	13 november 2014

Inhoudsopgave

Pagina

1. INLEIDING 3

2. BESCHRIJVING ONDERGRONDSE CONSTRUCTIES 4
   2.1 Aangeleverde informatie 4
   2.2 Onderdoorgang Oosterengweg 4
   2.3 Onderdoorgang Van Linschotenlaan 5
   2.4 Overige ondergrondse constructies 5

3. GEOHYDROLOGISCHE SITUATIE 6
   3.1 Geotechnisch profiel 6
   3.2 Geohydrologische schematisering 6
   3.3 Grondwaterstromingspatroon 7

4. BESCHOUWING BARRIEREWERKING 9

Bijlage A Verstrekte tekeningen

Bijlage B Grondwaterstroming

Bijlage C Berekende opstuwing

1. INLEIDING

Dit rapport betreft de beschouwing van barrièrewerking ten gevolge van de aanleg van twee onderdoorgangen onder de spoorlijn Hilversum – Amersfoort. Het betreft de locaties Oosterengweg en Van Linschotenlaan aan de oostzijde van Hilversum.

In deze beschouwing is het effect van de ondergrondse constructies op de grondwaterstroming in de eindsituatie uitgewerkt.

Door de aanleg van een kelder kan opstuwing van water plaatsvinden. Door de aanwezigheid van een barrière (tunnel, damwanden en diepwanden), wordt de grondwaterstroming bemoeilijkt. Of merkbare opstuwing daadwerkelijk optreedt, is afhankelijk van de breedte en diepte van de barrière, het doorlaatvermogen van de grond waarin de barrière wordt aangebracht en de aanwezigheid van andere barrières (kelders, souterrains of afwijkende bodemopbouw) in de directe omgeving van het project. Verder moet er een verhang aanwezig zijn in de grondwaterstand.

Voor dit plan heeft Mos Grondmechanica de volgende rapporten uitgebracht:

- Rapportage geotechnisch onderzoek (R1402019-RY_1, d.d. 26 september 2014);
- Rapportage constructieboringen (R1402019-RY_2, d.d. 25 september 2014);
- Rapportage laboratoriumproeven (RG1402019-RH_1, d.d. 8 augustus 2014);
- Bemalingsadvies onderdoorgang Oosterengweg (R1402019-RH_1, d.d. 10 november 2014);
- Bemalingsadvies onderdoorgang Van Linschotenlaan (R1402019-RH_2, d.d. 10 november 2014).

2. BESCHRIJVING ONDERGRONDSE CONSTRUCTIES

2.1 Aangeleverde informatie

Door de opdrachtgever is de volgende projectinformatie aangeleverd:

- Tekening: *'Onderdoorgang Oosterengweg'*; getekend door: Grontmij; kenmerk: 338881-W502-21-00-04; datum: 07 oktober 2014; status: definitief;
- Tekening: *'Fietsonderdoorgang Lintschotenlaan'*; getekend door: Grontmij; kenmerk: 338881-W502-21-00-03; datum: 06 oktober 2014; status: definitief.

De betreffende tekeningen zijn in bijlage A opgenomen.

Uit de projectinformatie en uit mondelinge mededelingen van de opdrachtgever zijn de projectgegevens afgeleid als hierna weergegeven.

2.2 Onderdoorgang Oosterengweg

Aan de Oosterengweg wordt een tweelaags tunnel aangelegd (bovenste niveau: fietsers en voetgangers, onderste niveau: auto's) onder de spoorbaan door.

De aanleg van de tunnel wordt overwegend uitgevoerd met gebruikmaking van een diepwand. Deze vormt een onderdeel van de uiteindelijke constructie. De diepte van de diepwand varieert tussen NAP -5,8 m (toerit), via NAP -15 m (diepe deel) tot maximaal NAP -24 m (waterkelder).

Ter plaatse van het spoor zal een combiwand worden toegepast tot NAP -21,5 m. Een dergelijke oplossing wordt in het algemeen gekozen om de buitendienststelling van het spoor zo kort mogelijk te houden. Deze constructie wordt niet verwijderd.

Bij de uiterste delen van de toeritten staat een damwand (AZ27-800) tot NAP -4,8 m aangegeven. Op grond van doorsnede E-E wordt geconcludeerd dat deze damwand onderdeel uitmaakt van de uiteindelijke constructie; de damwand zal dus niet worden getrokken.

Tevens staan enkele compartimenteringsschermen aangegeven. Deze zullen echter niet dieper reiken dan de aangrenzende schermen. Bij de beschouwing van barrièrewerking is ervan uitgegaan dat de compartimenteringsschermen in de grond achterblijven.

Tabel 2-1: Afmetingen en niveaus Oosterengweg

onderdeel	doorsnede	lengte [m]	bouwkuipbegrenzing	inbrengdiepte [m + NAP]	aanwezig in eindsituatie
toerit noord	E	45	damwand	-4,8	ja
toerit noord / tunnel	D en C	90	diepwand	-5,8	ja
tunnel		31	diepwand	-15,0	ja
pompkelder	B	17	diepwand	-24,0	ja
spoorkruisend deel	A	14	diepwand	-21,5	ja
tunnel		71	diepwand	-15,0	ja
tunnel / toerit zuid	C en D	110	diepwand	-5,8	ja
toerit zuid	E	64	damwand	-4,8	ja

2.3 Onderdoorgang Van Linschotenlaan

Aan de Van Linschotenlaan wordt een fietserstunnel aangelegd onder de spoorbaan door.

Ten behoeve van de bouw van de tunnel zullen hiervoor damwanden worden aangebracht tot maximaal NAP -12,65 m. Aan het eind van de bouwperiode zullen deze damwanden weer getrokken worden.

Een uitzondering hierop vormen de damwanden ter plaatse van het spoorkruisend deel. Deze zullen niet worden getrokken.

Verder is ervan uitgegaan dat de compartimenteringsschermen (twee aan weerszijden van de pompkelder en één aan de zuidkant op de overgang van onderwaterbeton) achterblijven in de grond.

Tabel 2-2: Afmetingen en niveaus Van Linschotenlaan

onderdeel	doorsnede	lengte [m]	bouwkuipbegrenzing	inbrengdiepte [m + NAP]	aanwezig in eindsituatie
toerit noord	A	55	damwand	-12,65	nee
pompkelder	E	10	damwand	-12,65	nee
spoorkruisend deel	D	12	damwand	-12,65	ja
tunnel	C	26	damwand	-12,65	nee
toerit zuid	A	61	damwand	-12,65	nee
compartimenterings schermen (3x)		7	damwand	-12,65	ja

2.4 Overige ondergrondse constructies

De aan te leggen tunnels zijn gelegen binnen de bebouwde kom van de stad Hilversum. Gelet op de aard van de bebouwing (woningen, appartementen, bedrijfspanden) wordt het mogelijk geacht dat éénlaags kelders onder de panden aanwezig zijn.

Dieper reikende ondergrondse constructies worden echter niet verwacht.

3. GEOHYDROLOGISCHE SITUATIE

3.1 Geotechnisch profiel

Aan de hand van het uitgevoerde grondonderzoek is het volgende geotechnische profiel opgesteld:

- De hoogte van het maaiveld ter plaatse van de sondeerlocaties varieert van NAP +7,9 m tot NAP +4,0 m.
- Vanaf maaiveld tot aan de maximaal verkende diepte van NAP -34 m is een zandpakket aangetroffen. Plaatselijk zijn op wisselende dieptes kleilensjes aangetroffen.

3.2 Geohydrologische schematisering

Uit het uitgevoerde grondonderzoek, uit de grondwaterkaart van Nederland (TNO) en uit RegisII.1 is de geohydrologische schematisering afgeleid. Tevens is het bemalingsadvies inclusief pompproef van de tunnel op de kruising Soestdijkerstraatweg / Oostereind (circa 750 m ten zuiden van de spoorlijn) beschouwd.

Uit de sonderingen blijkt dat het gehele profiel tot circa maaiveld -40 m bestaat uit goed doorlatend zand. Plaatselijk zijn op wisselende dieptes kleilensjes aangetroffen. Naar het zich laat aanzien vormen deze kleilensjes geen aaneengesloten waterremmende laag.

Zowel de grondwaterkaart als RegisII.1 geven slechts beperkte informatie over het gestuwde pakket. RegisII.1 vermeldt een gestuwd pakket tussen circa NAP -16 m en NAP -45 m.

Zowel voor wat betreft de geohydrologische parameters als voor wat betreft de ligging van scheidende lagen is derhalve vooral naar de gegevens van de pompproef gekeken.

In tabel 3-1 is de gehanteerde geohydrologische schematisering aangegeven.

Tabel 3-1: Gehanteerde geohydrologische schematisering

grondlaag		geohydrologische eenheid	geohydrologische parameter	
van [m + NAP]	tot [m + NAP]		doorlaatvermogen [m²/d]	weerstand [d]
+5 (=maaiveld)	-18	freatisch pakket	250	0,5
-18	-18			
-18	-38		560	
-38	-40	kleilenzen		90
-40	-50	eerste watervoerend pakket	320	
-50	-54	klei		100
-54	-140	tweede watervoerend pakket	1.720	
-140	en verder	scheidende laag[(1)]		∞

[(1)] Deze scheidende laag wordt in deze situatie beschouwd als de geohydrologische basis

Opgemerkt wordt dat de schematisering grotendeels afkomstig is uit het rapport voor de kruising Soestdijkerweg / Oostereind. Bij gebrek aan betere gegevens worden de parameters uit de voor dat project uitgevoerde pompproef als bruikbaar beschouwd.

De grondopbouw kan echter over korte afstand variëren. Dit blijkt ook wel uit een bestudering van de geologische boringen uit het archief van TNO: met name de klei- en leemlagen zijn zeer wisselvallig in het gebied.

3.3 Grondwaterstromingspatroon

Grondwaterkaart
Uit de grondwaterkaart van Nederland (TNO) blijkt dat op 28 april 1966 een stroming in noordwestelijke richting aanwezig was met een verhang van circa 1 op 1.000. De grondwaterstand was op die datum circa NAP +1,9 m.

Verder blijkt dat op 28 april 1976 een stroming in noordwestelijke richting aanwezig was met een verhang van circa 1 op 4.000. De grondwaterstand was op die datum circa NAP +0,7 m. Uit het isohypsenpatroon van 1976 blijkt dat een grote grondwateronttrekking (drinkwateronttrekking Laren) ten noorden van de projectlocatie in bedrijf is gesteld. Dit verklaart waarschijnlijk een deel van het verschil tussen de kaarten uit 1966 en 1976.

Grondwaterkaart
Uit het grondwaterarchief van TNO zijn de gegevens van peilbuizen in de omgeving van het project opgevraagd. Van enkele relevante peilbuizen zijn in het grondwaterarchief gegevens aanwezig. De locaties van de peilbuizen zijn in bijlage B op een topografische ondergrond aangegeven. Ook zijn in bijlage B de tijdstijghoogtelijnen van de peilbuizen opgenomen. In tabel 3-2 is een aantal kenmerken van de peilbuizen aangegeven. Tevens is in deze tabel een aantal statistische grootheden van de gemeten grondwaterstanden opgenomen.

Tabel 3-2: Statistische uitwerking van een aantal peilbuizen van TNO in de omgeving van het project

peilbuis	maaiveld	filter		statistische eigenschappen			
		van	tot	HG	GHG	Gemiddelde	GLG
	[m + NAP]	[m + NAP]	[m + NAP]	[m + NAP]	[m + NAP]	[m + NAP]	[m + NAP]
B32A0411_1	+4,47	-8,53	-10,53	+1,96	+1,3	+1,0	+0,7
B32A0581_1	+5,62	-5,26	-6,26	+1,15	+0,6	+0,5	+0,2
B32A1756_1	+3,42	+0,42	-0,58	+1,91	+1,6	+1,2	+0,9
B32A1757_1	+4,44	-6,56	-7,56	+1,43	+1,2	+0,9	+0,6
B32A1760_1	+3,84	n.b.	n.b.	+2,01	+1,7	+1,3	+1,0

n.b. = niet bekend
HG = hoogst gemeten grondwaterstand
GHG = gemiddeld hoogste grondwaterstand
GLG = gemiddeld laagste grondwaterstand
Definitie gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) en gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG):
Om de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) te bepalen is een meetreeks noodzakelijk van ten minste acht hydrologische jaren, waarbij op of omstreeks de 14de en 28ste van iedere maand de grondwaterstand of stijghoogte is bepaald. Vervolgens wordt per

hydrologisch jaar (van 1 april tot en met 31 maart) het rekenkundig gemiddelde van de drie hoogste grondwaterstanden bepaald (HG3). De gemiddeld hoogste grondwaterstand is de gemiddelde waarde van tenminste de HG3's van acht jaren. De bepaling van de gemiddeld laagste grondwaterstand gaat identiek, alleen voor de laagste grondwaterstanden.

Uit de definitie van de gemiddeld hoogste en de gemiddeld laagste grondwaterstand valt af te leiden dat deze met een bepaalde frequentie worden over- en onderschreden. Dit betekent dat de GHG niet als absoluut maximum grondwaterstand kan worden gehanteerd. En de GLG kan niet worden gehanteerd als absoluut minimum grondwaterstand. Ook de hoogst gemeten grondwaterstand kan niet worden beschouwd als een absoluut maximum grondwaterstand. Het is namelijk niet waarschijnlijk dat juist een meting van de grondwaterstand plaatsvindt als de grondwaterstand op het hoogste niveau staat.

Bij deze analyse zijn de omliggende peilbuizen met een recente meetreeks geselecteerd. Tevens zijn de grondwaterstandsverschillen ten opzichte van één van de langste reeksen bepaald om inzicht te verkrijgen in het stromingspatroon. Deze grafiek is eveneens weergegeven in bijlage B.

In de grafiek met grondwaterstandsverschillen is een wat vreemde sprong zichtbaar in reeks B32A1760_1 voor de periode 23 mei 2008 tot 8 april 2012. Verder zijn de waarnemingen van peilbuis B32A1757_1 vanaf 2013 wezenlijk lager dan in de periode voor 2009.

Voor het vaststellen van het grondwaterstromingspatroon is derhalve gebruik gemaakt van de metingen tussen juni 2003 en mei 2008.

4. BESCHOUWING BARRIEREWERKING

Op de projectlocatie is een verhang van circa 1 op 3.000 in de grondwaterstand aanwezig in noordwestelijke richting (1 m over 3 km).

Hilversum is gelegen op de Utrechtse Heuvelrug. Pas op een diepte van circa 55 m beneden maaiveld wordt een waterremmende laag verwacht. De aan te leggen ondergrondse constructie reikt tot maximaal 30 m beneden maaiveld. De watervoerende laag wordt dus voor ongeveer de helft afgesloten. De afmetingen van het obstakel zijn dus gering ten opzichte van de afmetingen van de watervoerende laag.

Met behulp van een MicroFEM model is de grootte van de opstuwing nader uitgewerkt. In de berekening is ervan uitgegaan dat de bovenste laag in het model (vanaf maaiveld tot NAP -18 m) volledig wordt afgesloten door de constructie in de eindsituatie.

Vervolgens is de opstuwing berekend. De berekende opstuwing bedraagt bij de Oosterengweg maximaal 4 mm. Ter plaatse van de Van Linschotenlaan bedraagt de berekende opstuwing circa 2 mm. Het grondwater kan dus gemakkelijk om het obstakel heen stromen via het onderliggende en naastliggende zandpakket. Een dergelijke zeer geringe opstuwing zal niet tot problemen leiden.

De berekende opstuwing is visueel weergegeven in bijlage C.

Opgesteld door:

ir. M.A. Borst (010 - 50 30 237)

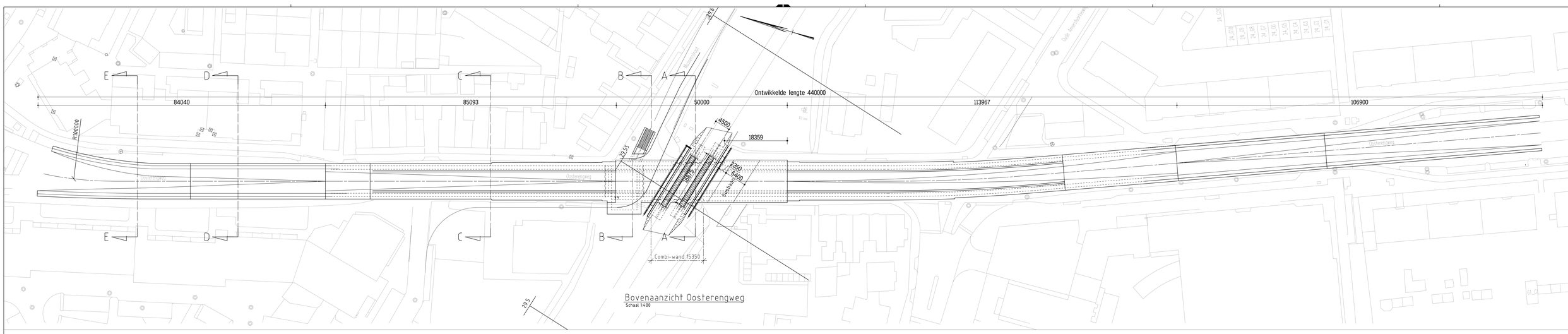
Rhoon, 13 november 2014

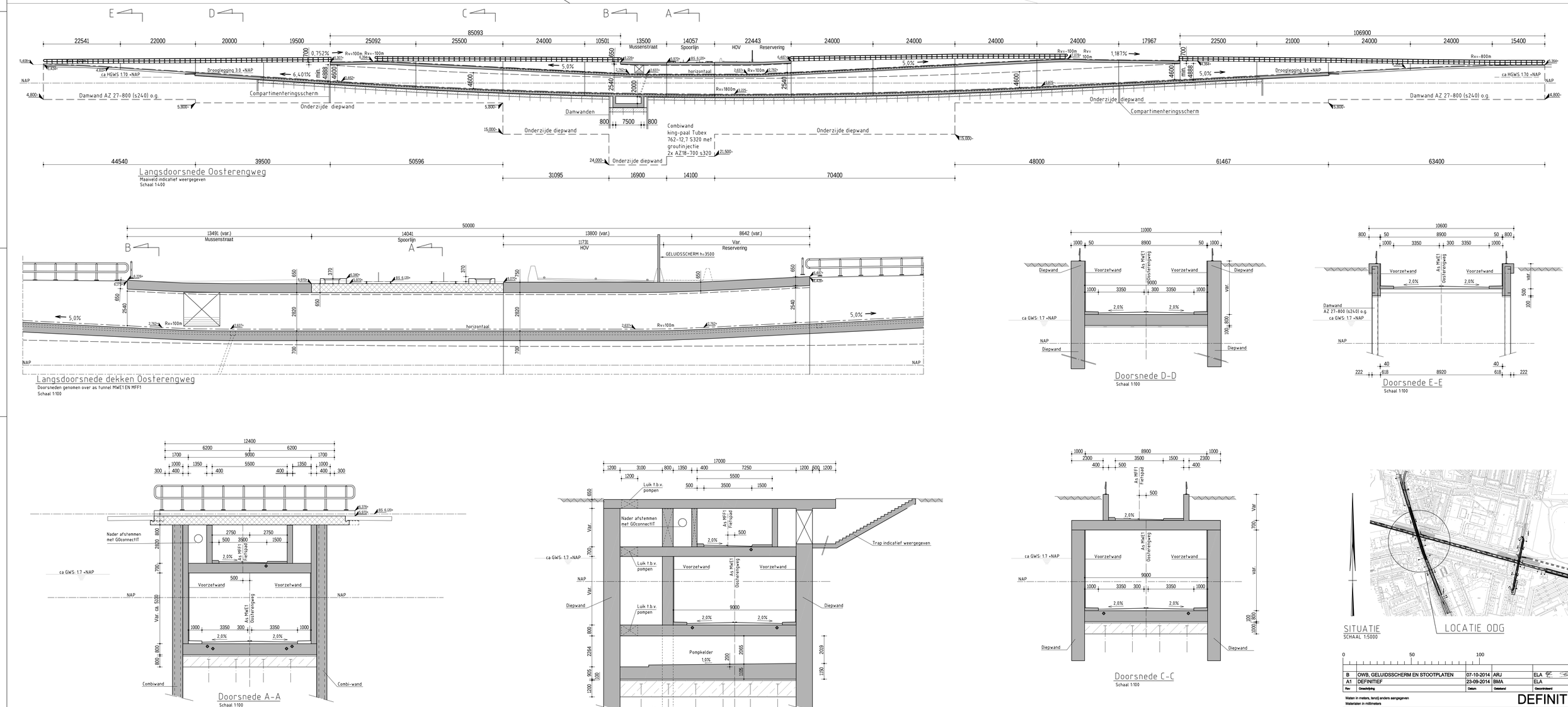
Mos Grondmechanica B.V.

Contr. : m.j.

MOS GRONDMECHANICA

Bijlage A
Verstrekte tekeningen





SITUATIE
SCHAAL 1:5000

0 50 100

Rev.	Omschrijving	Datum	Getekend	Gecontroleerd	Akkoord
B	OWB, GELUIDSCHERM EN STOOTPLATEN	07-10-2014	ARJ	ELA	LBE
A1	DEFINITIEF	23-09-2014	BMA	ELA	LBE

Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters

DEFINITIEF

Opdrachtgever
Prorail / Gemeente Hilversum / Provincie Noord-Holland

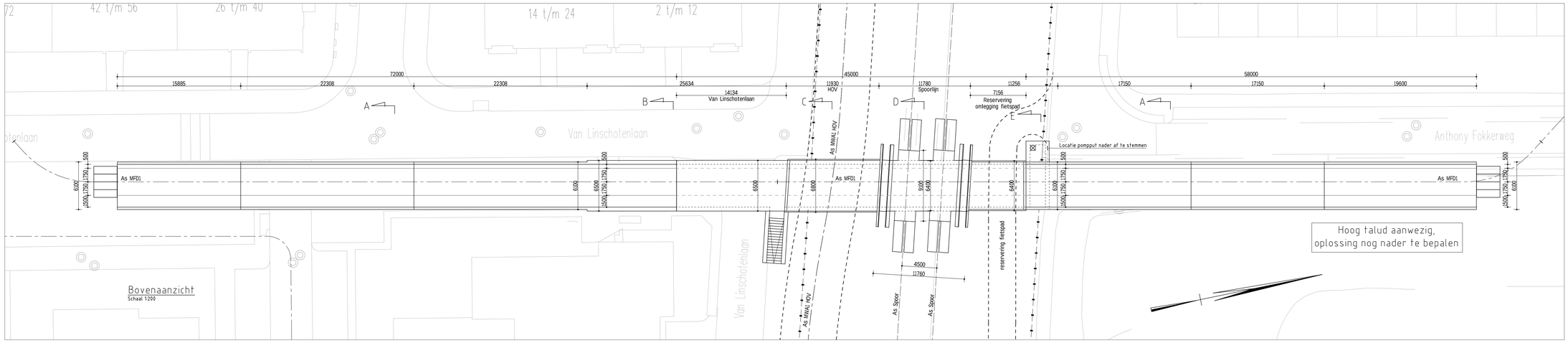
Project
HOV Hilversum, DP 5 t/m 7

Onderdeel
Onderdoorgang Oosterengweg

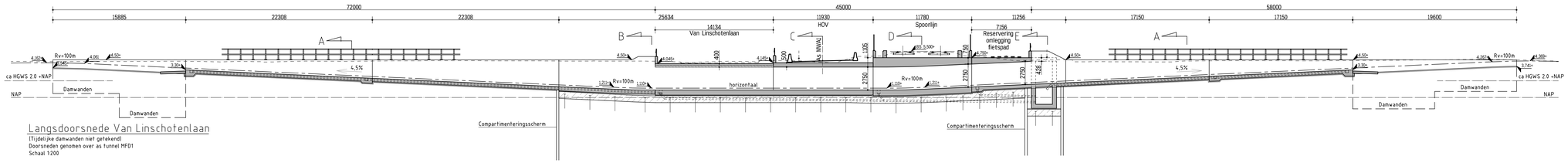
Tekeningnummer	Rev.	Bestandsnaam	Formaat	Schaal	Blad	Aantal
336881-W502-21-00-04	B	336881-W502-21-00-04-B.dwg	A0	1:400/100	1	1

Kantoor	Projectnummer	Bestelnummer	Datum van uitgave	Get.	Gez.	Aut.
De Bilt	336881		11-09-2014	BMA	ELA	LBE

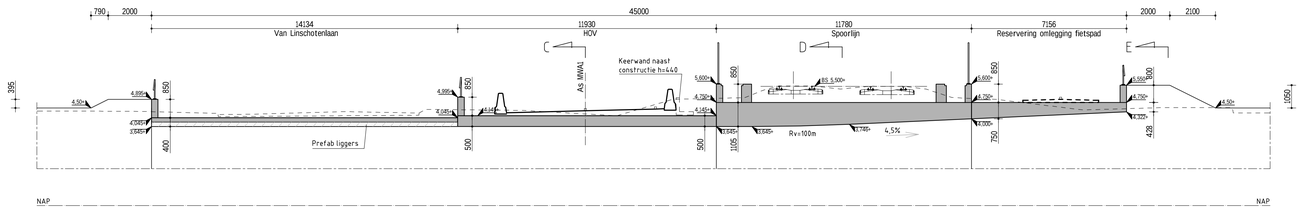
Grontmij
www.grontmij.nl
© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden



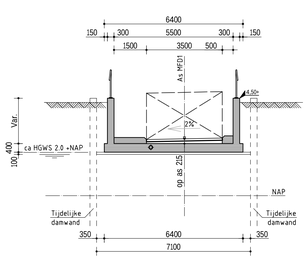
Bovenaanzicht
Schaal 1:200



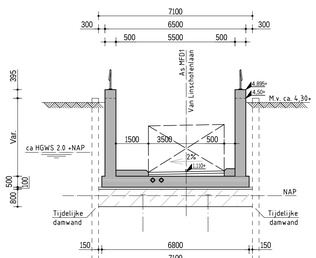
Langsdoorsnede Van Linschotenlaan
(Tijdelijke damwanden niet getekend)
Doorsneden genomen over as tunnel MFD1
Schaal 1:200



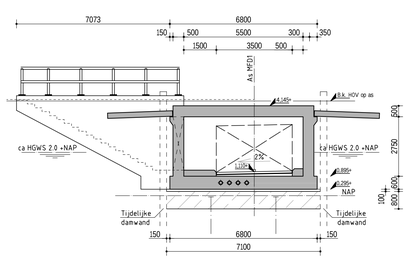
Langsdoorsnede dekken Van Linschotenlaan
Doorsneden genomen over as tunnel MFD1
Schaal 1:100



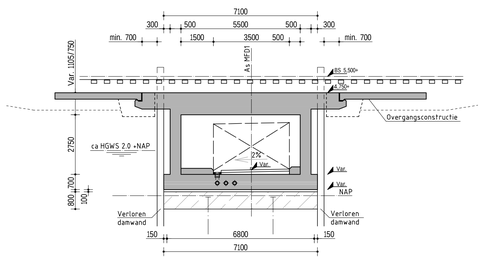
Schaal 1:100



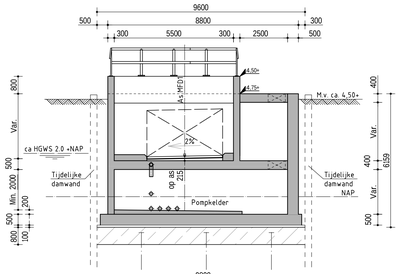
Schaal 1:100



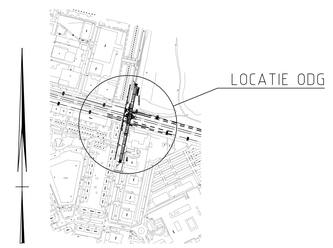
Schaal 1:100



Schaal 1:100



Schaal 1:100



SITUATIE
SCHAAL 1:5000

0 50 100

Rev	Omschrijving	Datum	Gewijzigd	Gecontroleerd	Akkoord
B	OWB, CONSTRUCTIEVLOER EN DILATATIE	06-10-2014	ARJ	ELA	LBE
A1	DEFINITIEF	29-08-2014	BMA	ELA	LBE

Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters

DEFINITIEF

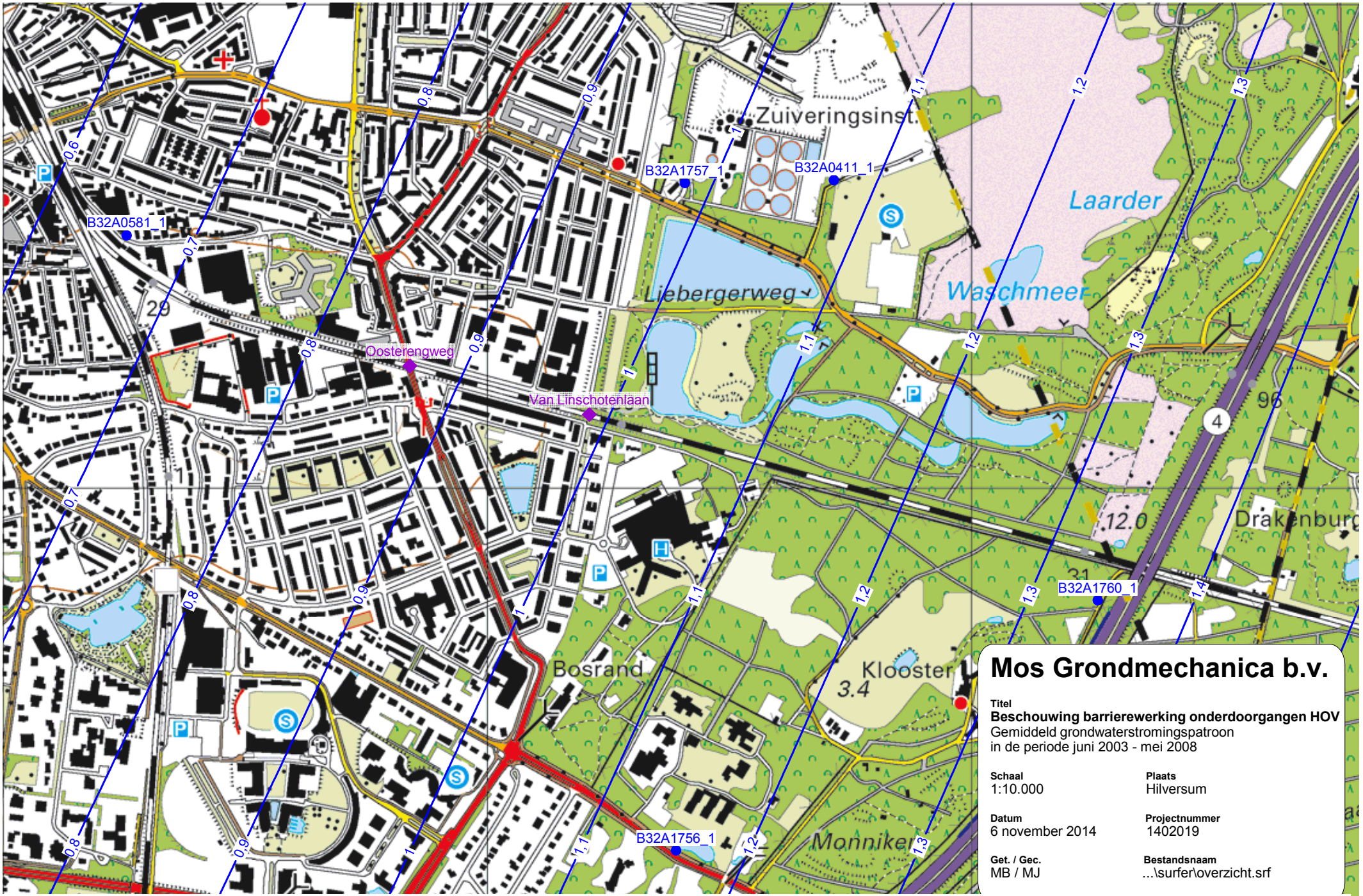
Opdrachtgever
Prorail / Gemeente Hilversum / Provincie Noord-Holland
Project
HOV Hilversum, DP 5 t/m 7
Onderdeel
Fietsonderdoorgang Lintschotenlaan

Tekeningnummer	Rev.	Bestandsnaam	Formaat	Schaal	Blad	Aantal
336881-W502-21-00-03	B	336881-W502-21-00-03-B.dwg	A0	1:200/100	1	1

Kantoor	Projectnummer	Bestelnummer	Datum van uitgave	Get.	Gec.	Acc.
De Bilt	336881		29-08-2014	BMA	ELA	LBE

Grontmij
www.grontmij.nl
© Grontmij Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

Bijlage B
Grondwaterstroming



Mos Grondmechanica b.v.

Titel
Beschouwing barrierewerking onderdoorgangen HOV
Gemiddeld grondwaterstromingspatroon
in de periode juni 2003 - mei 2008

Schaal
1:10.000

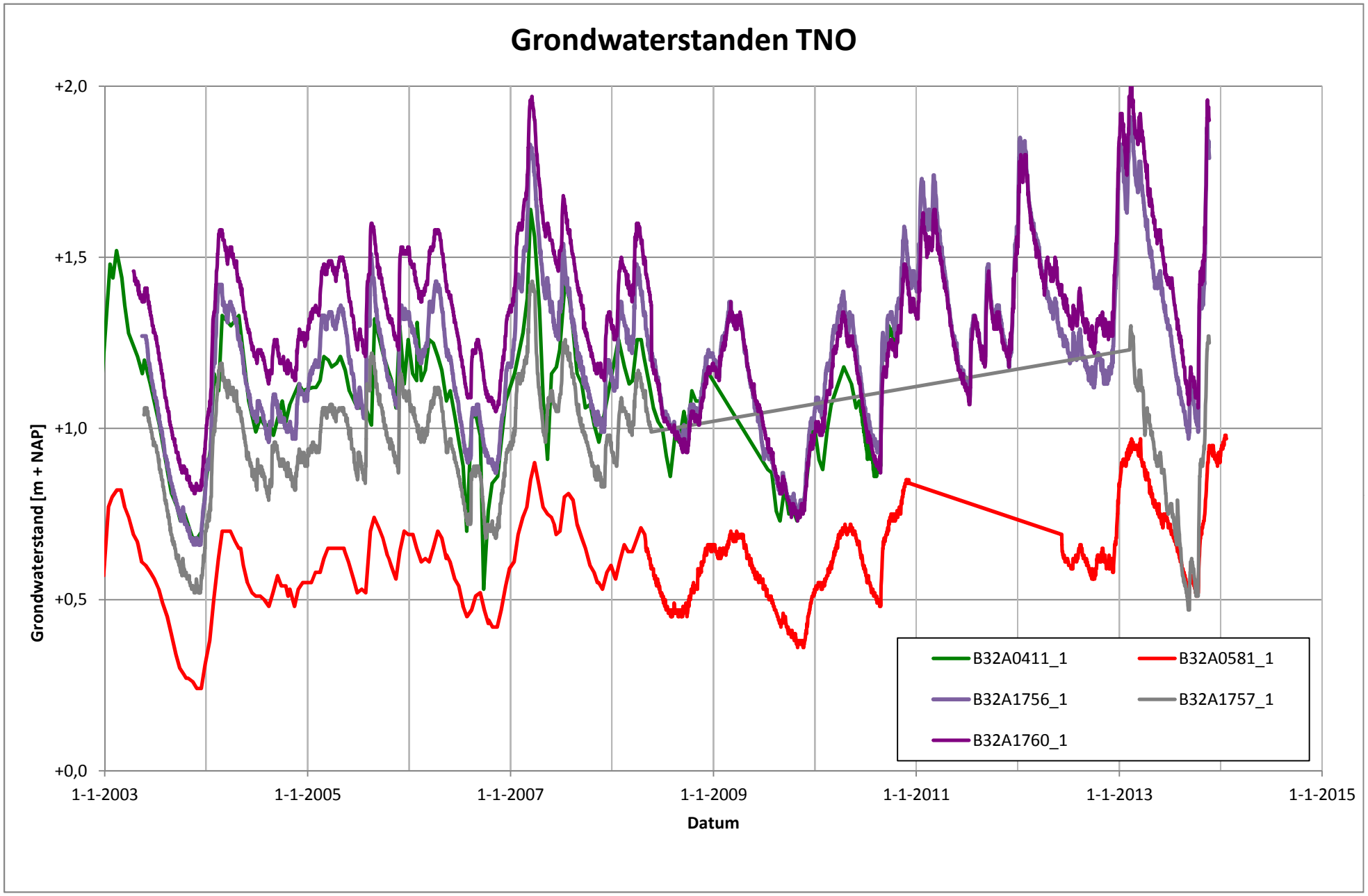
Plaats
Hilversum

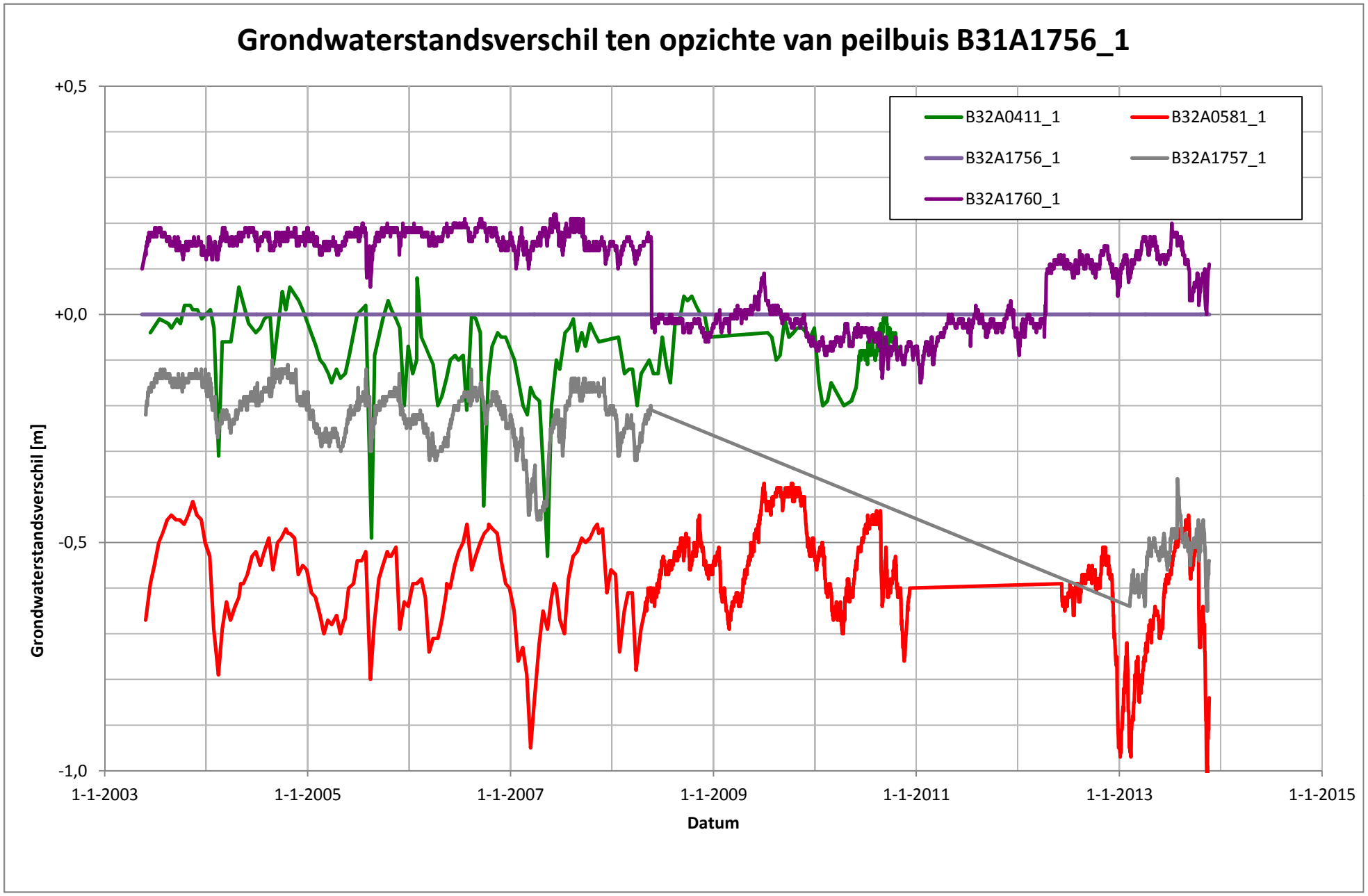
Datum
6 november 2014

Projectnummer
1402019

Get. / Gec.
MB / MJ

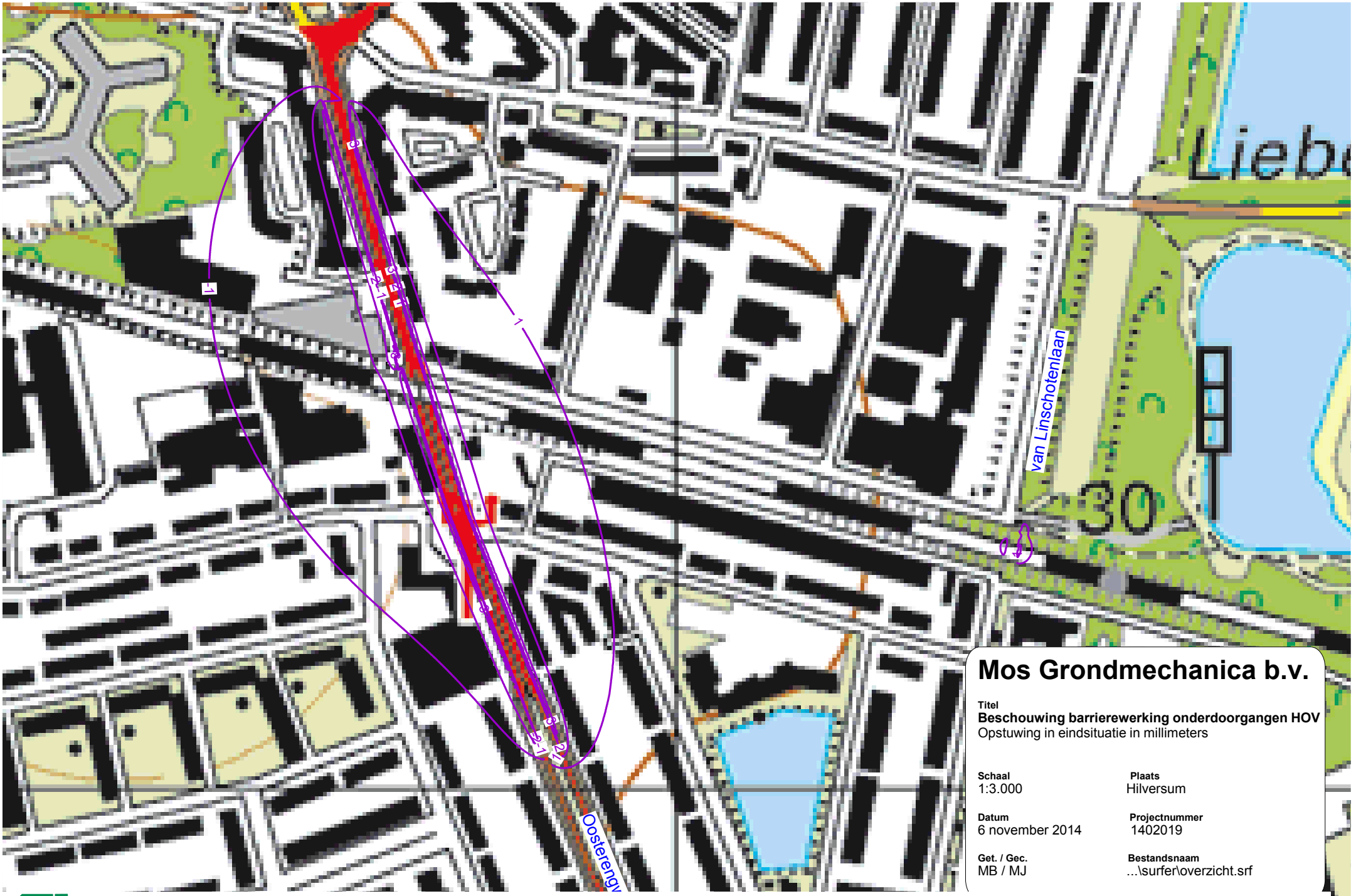
Bestandsnaam
...\surfer\overzicht.srf


Grondwaterstanden TNO
+2,0
+1,5
+1,0
+0,5
+0,0
Grondwaterstand [m + NAP]
1-1-2003
1-1-2005
1-1-2007
1-1-2009
1-1-2011
1-1-2013
1-1-2015
Datum
B32A0411_1
B32A0581_1
B32A1756_1
B32A1757_1
B32A1760_1


Grondwaterstandsverschil ten opzichte van peilbuis B31A1756_1
+0,5
+0,0
-0,5
-1,0
Grondwaterstandsverschil [m]
1-1-2003
1-1-2005
1-1-2007
1-1-2009
1-1-2011
1-1-2013
1-1-2015
Datum
B32A0411_1
B32A0581_1
B32A1756_1
B32A1757_1
B32A1760_1

MOS GRONDMECHANICA

Bijlage C
Berekende opstuwing



Mos Grondmechanica b.v.

Titel
Beschouwing barrierewerking onderdoorgangen HOV
Opstuwing in eindsituatie in millimeters

Schaal 1:3.000	**Plaats** Hilversum
Datum 6 november 2014	**Projectnummer** 1402019
Get. / Gec. MB / MJ	**Bestandsnaam** ...\surfer\overzicht.srf

Vooronderzoek bodem
Provinciaal Inpassingsplan
HOV in 't Gooi

16 juni 2016

Vooronderzoek bodem
Provinciaal Inpassingsplan
HOV in 't Gooi

Ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan deelgebieden 5, 6 en 7

Kenmerk R004-1225368MBQ-evp-V06-NL

Verantwoording

Titel	Vooronderzoek bodem Provinciaal Inpassingsplan HOV in 't Gooi
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Projectleider	Elroy Houthuijzen-Diaz Chavez
Auteur(s)	Martine Burgstaller
Tweede lezer	Harm Landman
Projectnummer	1225368
Aantal pagina's	28 (exclusief bijlagen)
Datum	16 juni 2016
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Meten, Inspectie & Advies
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
Telefoon +31 30 28 24 82 4

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom.
De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

Verantwoording en colofon **5**

1 Inleiding **9**
1.1 Onderzoeksopzet **9**

2 Deelgebied 5 ..... **11**
2.1 Geraadpleegde bronnen **11**
2.2 Algemene gegevens **11**
2.3 Relevante voormalige en huidige activiteiten **12**
2.4 Regionale en lokale bodemopbouw en geohydrologie **13**
2.5 Uitgevoerde bodemonderzoeken en bekende verontreinigingen **13**
2.6 Aanvullend uitgevoerde verkennende bodemonderzoeken **14**
2.7 Conclusies **15**

3 Deelgebied 6 ..... **16**
3.1 Geraadpleegde bronnen **16**
3.2 Algemene gegevens **16**
3.3 Relevante voormalige en huidige activiteiten **17**
3.4 Regionale en lokale bodemopbouw en geohydrologie **18**
3.5 Uitgevoerde bodemonderzoeken en bekende verontreinigingen **19**
3.6 Aanvullend uitgevoerde verkennende bodemonderzoeken **19**
3.7 Conclusie **20**

4 Deelgebied 7 ..... **22**
4.1 Geraadpleegde bronnen **22**
4.2 Algemene gegevens **22**
4.3 Relevante voormalige en huidige activiteiten **23**
4.4 Regionale en lokale bodemopbouw en geohydrologie **24**
4.5 Uitgevoerde bodemonderzoeken en bekende verontreinigingen **24**
4.6 Aanvullend uitgevoerde bodemonderzoeken **25**
4.7 Conclusies **26**

5 Conclusies **27**

Bijlage(n)

1 Regionale ligging van de onderzoekslocatie per deelgebied
2 Overzicht verdachte locaties tracé HOV in ‘t Gooi
3 Tekeningen per deelgebied met verdachte locaties
4 Kaarten met archeologische waarde deelgebieden 5 en 7
5 Beschikbare informatie deelgebied 5
6 Beschikbare informatie deelgebied 6
7 Beschikbare informatie deelgebied 7
8 Beschikbare informatie SBNS

1 Inleiding

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Tauw een vooronderzoek volgens NEN 5725[1] uitgevoerd ter plaatse van de toekomstige Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding en diverse plan elementen tussen in Hilversum.

De aanleiding voor het bodemonderzoek is de aanleg van een nieuwe HOV verbinding tussen station Hilversum en Huizen. Het vooronderzoek heeft tot doel te bepalen of er bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden dan wel plaatsvinden of overige belemmeringen ter plaatse van een drie deellocaties binnen de HOV verbinding.

Het vooronderzoek heeft betrekking op de volgende deellocaties:
- Deelgebied 5: Anna's Hoeve in Hilversum inclusief verlengde weg over de Anna's Hoeve, de fietstunnel, het ecoduct met de tijdelijke bouwweg en EHS compensatie in Crailo
- Deelgebied 6: Oosterengweg en omgeving in Hilversum inclusief de ontsluiting van Venetapark
- Deelgebied 7: Bedrijventerrein VSH Fittings BV tot NS station in Hilversum

Gelijktijdig met het vooronderzoek is ook een archeologisch onderzoek uitgevoerd door Transect (Transect-rapport 337, projectcode 13070008). Archeologie maakt daarom geen onderdeel uit van onderhavig rapport. Daarnaast zijn in de loop van het proces van het opstellen van het inpassingplan verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd ter hoogte van het geplande tracé. Een samenvatting van de conclusies van deze onderzoeken is opgenomen in deze rapportage.

1.1 Onderzoeksopzet

Tauw heeft het vooronderzoek uitgevoerd op basis van de NEN 5725. Het vooronderzoek is gericht op de onderzoekslocatie (het geografisch besluitvormingsgebied) en de direct rond deze locatie gelegen percelen.

In dit vooronderzoek is per deellocatie informatie verzameld over:
- Voormalig bodemgebruik
- Huidig bodemgebruik
- Regionale bodemopbouw en geohydrologie
- Uitgevoerde bodemonderzoeken en bekende verontreinigingen

[1] NEN 5725: Bodem - Strategie bij het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek, januari 2009

Gezien het doel van het vooronderzoek is besloten om in deze fase geen terreininspectie uit te voeren. De terreininspectie kan voorafgaand aan het mogelijk bodemonderzoek uitgevoerd worden om zo ook meer inzicht te krijgen in de boorlocaties.

Leeswijzer
In de hoofdstukken 2 tot en met 4 worden de vooronderzoeken per deellocatie beschreven. Tot slot worden de conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 5 beschreven.

2 Deelgebied 5

2.1 Geraadpleegde bronnen

In onderstaande tabel is de gevonden informatie per geraadpleegde informatiebron vermeld.

Tabel 2.1 Aangetroffen informatie per informatiebron

Informatiebron	Aangetroffen informatie en dossiernummer
Bodemloket	Informatie over uitgevoerde bodemonderzoeken en voormalige- en huidige verdachte activiteiten en opslagtanks
Website van Gemeente Hilversum	Informatie over uitgevoerde bodemonderzoeken en voormalige- en huidige verdachte activiteiten en opslagtanks
Gegevens SBNS	Informatie over uitgevoerde bodemonderzoeken en verontreinigingen
UBI-model	UBI-codes en NSX-scores
Globespotter	Beelden van de ligging van de locatie en de verharding
NAGROM, VEWIN, RIVM	Gegevens over regionale geohydrologie en bodemopbouw
Bodemkaart (bodemdata.nl)	Gegevens over Lokale bodemopbouw
Geologische kaart van Nederland	Gegevens over dagzomende bodemafzetting
Provinciaal georegister	Informatie over grondwaterbeschermingsgebieden
Gebiedsbeheerplan grondwaterverontreinigingen het Gooi, Deelplan bebouwd gebied Hilversum	Informatie over grootschalige grondwaterverontreinigingen.

2.2 Algemene gegevens

Deelgebied 5 is het gebied rondom de Anna's Hoeve in Hilversum. Het tracé loopt over gebieden van het Goois Natuur Reservaat (Anna's Hoeve en Monnikenberg). Het onderzoeksgebied loopt van de HOV-baan afrit A27 langs de A27 en vervolgens langs het spoor tot ter hoogte van de Anthony Fokkerweg en de Van Linschotenlaan. De verlegde weg over Anna's Hoeve maakt ook deel uit van de deelgebied. Ter hoogte van de Van Linschotenlaan wordt een fietstunnel gerealiseerd onder het spoor door. Ook het ecoduct met een tijdelijke bouwweg hoort bij het onderzoeksgebied. De bouwweg wordt tijdelijk aangelegd voor de bouw van het zuidelijk deel van het ecoduct. Ook het plan gebied Crailo hoort bij deelgebied 5.

De regionale ligging van de onderzoekslocatie is weergegeven in bijlage 1 (schaal 1:25.000).
In bijlage 3 is een kaart deelgebied 5 weergegeven.

De gemeente Hilversum beschikt niet over een bodemkwaliteitskaart conform het Besluit bodemkwaliteit. Uit de bodemfunctiekaart van de gemeente Hilversum blijkt het volgende:

Tabel 2.2 Gegevens bodemfunctiekaart en bodemkwaliteitskaart

Onderdeel	Klasse
Bodemfunctie	Achtergrondwaarde
Bodemkwaliteitsklasse bovengrond (0-0,5 m-mv)	Niet bekend
Bodemkwaliteitsklasse ondergrond	Niet bekend

2.3 Relevante voormalige en huidige activiteiten

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van alle verdachte locaties binnen de diverse deelgebieden. Per locatie zijn de gevonden (voormalige) bodembedreigende activiteiten opgenomen in de tabel. Dit zijn activiteiten die mogelijk bodemverontreiniging kunnen hebben veroorzaakt. Bij de inventarisaties naar bodembedreigende activiteiten wordt de UBI-systematiek gehanteerd. Bij iedere activiteit hoort een UBI-code en een scoring op het verwachte verontreinigingsniveau (NSX-score).

Aanwezigheid van asbest

Er zijn geen aanwijzingen dat in de bodem asbest aanwezig zou kunnen zijn als gevolg van voormalige bedrijfsmatige activiteiten, het gebruik van asbesthoudende bouwstoffen, stortingen van asbesthoudend afval of opgetreden asbestcalamiteiten.

Niet gesprongen explosieven

Uit navraag bij Prorail blijkt dat het tracé van deelgebied 5 niet verdacht is op het voorkomen van niet gesprongen explosieven (groen gekleurd).

Figuur 2.1 Verdachtheid trace niet gesprongen (bron: Railmaps)

Archeologie
Na raadpleging van de website www.atlasleefomgeving.nl en www.provinciaalgeoregister.nl blijkt dat er een Rijksmonument tegen deelgebied 5 aanligt. Het gebied met exact dezelfde contour is tevens een gebied van cultuurhistorische waarde. In bijlage 4 is een kaart opgenomen met het tracé en de locatie van het Rijksmonument.

2.4 Regionale en lokale bodemopbouw en geohydrologie

In tabel 2.3 is de regionale bodemopbouw en geohydrologie weergegeven.

Tabel 2.3 Regionale geohydrologische gegevens en bodemopbouw

In / nabij grondwaterbeschermingsgebied?	Nabij
Maaiveldhoogte	3,7 m + NAP
Diepte freatisch grondwater	2,5 – 4,0 m-mv
Geologie	Leemarm fijn zand
Dikte van de deklaag	0 – 4 meter
Zout of brak grondwater	Nee

Lokale omstandigheden zoals waterlopen, drainagesystemen, (lekke) rioleringen en dergelijke kunnen de regionale stromingsrichting van het freatisch grondwater beïnvloeden.
Er zijn geen specifieke gegevens bekend over de lokale bodemopbouw en geohydrologie.
Uit de geologische kaart van Nederland (bron: TNO) blijkt dat de dagzomende afzetting ter plaatse van deelgebied 5 voornamelijk de formatie van Wierden betreft, bestaande uit dekzand.
Ook uit de bodemkaart van Nederland (bron: www.bodemdata.nl) blijkt dat de bodem bestaat uit zand.

Zoals uit tabel 2.3 blijkt ligt dit tracédeel nabij een grondwaterbeschermingsgebied ligt. De afstand tot het grondwaterbeschermingsgebied bedraagt echter circa 500 meter waardoor er geen beperkingen gelden voor eventueel grondverzet. Bij eventuele bemalingswerkzaamheden, bijvoorbeeld voor de aanleg van de fietstunnel, dient afstemming te worden gezocht met de provincie. Deze kaart is opgenomen in bijlage 5.

2.5 Uitgevoerde bodemonderzoeken en bekende verontreinigingen

De tabel in bijlage 2 geeft een overzicht van alle relevante uitgevoerde bodemonderzoeken en bekende verontreinigingen op en nabij de onderzoekslocatie. De locatienummers corresponderen met de locatienummers op de tekeningen in bijlage 3.

Tevens zijn korte samenvattingen van de bodemonderzoeken en verontreinigingen opgenomen in de tabel in bijlage 2. In deze tabel staat ook aangegeven welke locaties een aandachtlocatie zijn met het oog op de toekomstige ontwikkeling. In bijlage 5 is de beschikbare informatie van deelgebied 5 opgenomen. Beschikbare gegevens van de spoorzone die zijn aangeleverd door SBNS zijn weergegeven in bijlage 8.

De status van de beschikte gevallen van ernstige bodemverontreiniging is weergegeven in tabel 2.4.

Tabel 2.4 Status beschikkingen van WBB-gevallen

Locatiecode	Locatienummer tekening bijlage 2	Locatie	Status beschikking
NH040200002 NH040200037 NH040200427 NH040200194	5-1 en 5-2	Stortterreinen en vloeivelden Hilversum (Anthony Fokkerweg, Liebergen en Anna's Hoeve)	Gefaseerde sanering
NH041700469	5-4	Ophooglaag	Gehele geval gesaneerd

Uit het Gebiedsbeheerplan grondwaterverontreinigingen het Gooi deelplan bebouwd gebied Hilversum blijkt dat er een locatie in de buurt van het tracé van deelgebied 5 ligt. Het betreft locatie 9 (Anna's Hoeve). Het locatieoverzicht verontreinigingsgevallen is opgenomen in bijlage 5.

2.6 Aanvullend uitgevoerde verkennende bodemonderzoeken

Ter hoogte van het geplande tracé in deelgebied 5 zijn in 2015 twee verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd.

- HOV in 't Gooi, deelprojecten 5 t/m 7 IB-diensten (R-439700). Werkpakket 101; Conditionering - Verkennend (water)bodemonderzoek. Rapportage verkennend (water)bodemonderzoek. Grontmij met kenmerk GM-0164812 (projectnummer 336881) d.d. 22 oktober 2015
- HOV in 't Gooi, deelprojecten 5 t/m 7 IB-diensten (R-439700). Werkpakket 101: VTW44, Verlengde weg over de Anna's Hoeve. Rapportage verkennend (water)bodemonderzoek. Grontmij met kenmerk GM-0166231 (projectnummer 336881) d.d. 30 juli 2015 (concept)

De (sterke) verontreinigingen en aandachtspunten genoemd in de rapportages voor deelgebied 5 zijn hieronder weergegeven:

- De grond van de kunstmatig aangelegde heuvel is sterk verontreinigd met nikkel, koper en cadmium. De verontreiniging is te relateren aan bijmengingen met slakken. op basis van de zintuigelijke waarnemingen, de analyses en de omvang van de heuvel zal de omvang van de sterke verontreiniging in de grond meer dan 25 m^3 bedragen
- Ter hoogte van het tracé verlegde weg over de Anna's Hoeve is ter plaatse van één boring (boring 2) is een sterke verontreiniging met koper aangetoond in de bovengrond
- In het grondwater is een sterke verontreiniging met zink en cadmium aangetoond (peilbuis 1 en 35). De sterke verontreiniging is te relateren aan de bekende grondwaterverontreiniging van de Anna's Hoeve. Nader onderzoek is niet noodzakelijk. Bij de toekomstige werkzaamheden ter hoogte van de onderdoorgang bij de Anthony Fokkerweg is bemaling of bronnering nodig

- Tijdens de verkennend bodemonderzoek is het deel van het plangebied langs de Anthony Fokkerweg, tussen de Minckelersstraat en Liebergerweg niet onderzocht. Dit deel van het plangebied ligt ter plaatse van de vloeivelden van een voormalige gasfabriek. Als gevolg hiervan was de bodem sterk verontreinigd. Het terrein van de gasfabriek is in 2015 gesaneerd, waarbij de bodem tot circa 2 m –mv is ontgraven. Het tracé ligt binnen het gesaneerde gebied. Ter hoogte van het tracé is de bodem weliswaar minder diep ontgraven, maar aan het maaiveld lag ten tijde van de sanering geel zand, een teken dat de oorspronkelijke bodem hier is vergraven. Verkennend bodemonderzoek wordt daarom niet nodig geacht

2.7 Conclusies

Door middel van het uitgevoerde vooronderzoek en de verkennende bodemonderzoeken is inzicht verkregen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van het gepland HOV tracé.

Uit het vooronderzoek wordt geconcludeerd dat ter plaatse van locatie 5-1 en 5-2 een geval van ernstige bodemverontreiniging (stortplaats en vloeivelden) aanwezig is. De grond en het grondwater zijn hier overwegend sterk verontreinigd met zware metalen, soms ook met PAK en minerale olie. Bij een sanering vrijkomende verontreinigde grond wordt op een heuvel herschikt (Anna's Hoeve) onder een leeflaag met gebiedseigen zandgrond.

Het grondwater is sterk verontreinigd met cadmium, naftaleen, xylenen, zink en PAK. Locatie 5-1 en 5-2 bevindt zich ter hoogte van het tracé van de HOV-baan. Voor details wordt verwezen naar bijlage 2.

Deze verontreinigingen worden bevestigd in de uitgevoerde bodemonderzoeken. Op basis van de uitgevoerde verkennende bodemonderzoeken wordt geadviseerd:

- Om voor het uitvoeren van de werkzaamheden ter hoogte van de kunstmatige heuvel een BUS melding in te dienen
- Om voor de werkzaamheden ter hoogte van het tracé verlegde weg over de Anna’s Hoeve een plan van aanpak op te stellen en in te dienen
- Om voor de werkzaamheden ter hoogte van deellocatie Anthony Fokkerweg (onderdoorgang verlengde Van Linschotenlaan) een deelsaneringsplan op te stellen in verband met de sterke verontreiniging cadmium in het grondwater

Het plangebied Crailo is momenteel grotendeels ingericht als natuur. Het gebied heeft nog een maatschappelijke bestemming. Met dit inpassingsplan krijgt het een natuurbestemming en wordt het toegevoegd aan de NNN (voormalige EHS). Voor het onderdeel bodem heeft de omzetting naar natuur geen verdere consequenties.

3 Deelgebied 6

3.1 Geraadpleegde bronnen

In onderstaande tabel is de gevonden informatie per geraadpleegde informatiebron vermeld.

Tabel 3.1 Aangetroffen informatie per informatiebron

Informatiebron	Aangetroffen informatie en dossiernummer
Bodemloket	Informatie over uitgevoerde bodemonderzoeken en voormalige- en huidige verdachte activiteiten en opslagtanks
Website van Gemeente Hilversum	Informatie over uitgevoerde bodemonderzoeken en voormalige- en huidige verdachte activiteiten en opslagtanks
UBI-model	UBI-codes en NSX-scores
Globespotter	Beelden van de ligging van de locatie en de verharding
NAGROM, VEWIN, RIVM	Gegevens over regionale geohydrologie en bodemopbouw
Bodemkaart (bodemdata.nl)	Gegevens over Lokale bodemopbouw
Geologische kaart van Nederland	Gegevens over dagzomende bodemafzetting
Provinciaal georegister	Informatie over grondwaterbeschermingsgebieden
Gebiedsbeheerplan grondwaterverontreinigingen het Gooi, Deelplan bebouwd gebied Hilversum	Informatie over grootschalige grondwaterverontreinigingen

3.2 Algemene gegevens

Deelgebied 6 is het gebied Oosterengweg en omgeving. Het gebied loopt langs het spoor vanaf de Anthony Fokkerweg en de Van Linschotenlaan tot aan het bedrijfsterrein VSH Fittings BV. Ook de Oosterengweg vanaf de kruising met de Liebergerweg tot aan de kruising met de Van Riebeeckweg behoort tot deelgebied 6. De geplande HOV-baan loopt langs de spoorbaan. Ook de ontsluiting van het Venetapark terrein over het IFF-terrein via de Liebergerweg (in plaats van de Oosterengweg) hoort bij de onderzoeksgebied.

De regionale ligging van de onderzoekslocatie is weergegeven in bijlage 1 (schaal 1:25.000).
In bijlage 3 is een situatietekening deelgebied 6 weergegeven.

De gemeente Hilversum beschikt niet over een bodemkwaliteitskaart conform het Besluit bodemkwaliteit. Uit de bodemfunctiekaart van de gemeente Hilversum blijkt het volgende:

Tabel 3.2 Gegevens bodemfunctiekaart en bodemkwaliteitskaart

Onderdeel	Klasse
Bodemfunctie	Achtergrondwaarde
Bodemkwaliteitsklasse bovengrond (0-0,5 m -mv)	Niet bekend
Bodemkwaliteitsklasse ondergrond	Niet bekend

3.3 Relevante voormalige en huidige activiteiten

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van alle verdachte locaties binnen de diverse deelgebieden. Per locatie zijn de gevonden (voormalige) bodembedreigende activiteiten opgenomen in de tabel. Dit zijn activiteiten die mogelijk bodemverontreiniging kunnen hebben veroorzaakt. Bij de inventarisaties naar bodembedreigende activiteiten wordt de UBI-systematiek gehanteerd. Bij iedere activiteit hoort een UBI-code en een scoring op het verwachte verontreinigingsniveau (NSX-score).

Aanwezigheid van asbest

Ter hoogte van de Oosterengweg 44 zijn bijmengingen met puin waargenomen. Hierdoor is deze locatie verdacht voor de aanwezigheid van asbest. Op basis van gegevens van de gemeente Hilversum blijkt dat ter hoogte van de strook tussen de Amersfoortseweg 249-253 en het spoor asbestbeschoeiing en asbestplaatjes zijn aangetroffen. Bij de aanleg van het fietspad langs de Lage Laarderweg is in de strook langs het spoor veel spots met asbest verontreinigd puin aangetroffen.

Verder zijn er verder geen aanwijzingen dat in de bodem asbest aanwezig zou kunnen zijn als gevolg van voormalige bedrijfsmatige activiteiten, het gebruik van asbesthoudende bouwstoffen, stortingen van asbesthoudend afval of opgetreden asbestcalamiteiten.

Niet gesprongen explosieven

Uit navraag bij Prorail blijkt dat het tracé van deelgebied 6 niet verdacht is op het voorkomen van niet gesprongen explosieven (groen gekleurd).

Figuur 3.1 Verdachtheid trace niet gesprongen (bron: Railmaps)

Archeologie
De onderzoekslocatie ligt niet in een archeologisch aandachtsgebied.

3.4 Regionale en lokale bodemopbouw en geohydrologie

In tabel 3.3 is de regionale bodemopbouw en geohydrologie weergegeven.

Tabel 3.3 Regionale geohydrologische gegevens en bodemopbouw

In / nabij grondwaterbeschermingsgebied?	**Ja**
Maaiveldhoogte	5,9 m + NAP
Diepte freatisch grondwater	2,5 - 4,0 m-mv
Geologie	Leemarm fijn zand
Dikte van de deklaag	0 - 2 meter
Zout of brak grondwater	Nee

Lokale omstandigheden zoals waterlopen, drainagesystemen, (lekke) rioleringen en dergelijke kunnen de regionale stromingsrichting van het freatisch grondwater beïnvloeden.

Uit de geologische kaart van Nederland (bron: TNO) blijkt dat de dagzomende afzetting ter plaatse van deelgebied 6 voornamelijk de formatie van Wierden betreft, bestaande uit dekzand. De bodemkaart van Nederland (bron: www.bodemdata.nl) geeft geen nadere informatie omdat dit trajectdeel ligt in stedelijk gebied waar mogelijk sprake is van vergraven grond.

3.5 Uitgevoerde bodemonderzoeken en bekende verontreinigingen

De tabel in bijlage 2 geeft een overzicht van alle relevante uitgevoerde bodemonderzoeken en bekende verontreinigingen op en nabij de onderzoekslocatie. De locatienummers corresponderen met de locatienummers op de tekeningen in bijlage 3.

Tevens zijn korte samenvattingen van de bodemonderzoeken en verontreinigingen opgenomen in de tabel in bijlage 2. In deze tabel staat ook aangegeven welke locaties een aandachtlocatie zijn met het oog op de toekomstige ontwikkeling. In bijlage 6 is de beschikbare informatie van deelgebied 6 opgenomen. Beschikbare gegevens van de spoorzone die zijn aangeleverd door SBNS zijn weergegeven in bijlage 8. De status van de beschikte gevallen van ernstige bodemverontreiniging is weergegeven in tabel 3.4.

Tabel 3.4 Status beschikkingen van WBB-gevallen

Locatiecode	Locatienummer tekening bijlage 2	Locatie	Status beschikking
Onbekend	6-8	Oude Amersfoortseweg 99	Ernstig, passieve sanering in uitvoering
NH04020472	6-10	Liebergerweg	Ernstig, spoedeisend
0014.SG50	6-18	Oosterengweg / Mussenstraat	Ernstig, niet spoedeisend

Uit het Gebiedsbeheerplan grondwaterverontreinigingen het Gooi deelplan bebouwd gebied Hilversum blijkt dat een aantal locaties in de buurt van het tracé van deelgebied 6 liggen. Het betreffen de locaties 12 (Liebergerweg 72-76) 14 (Oude Amersfoortseweg 99), 34 (Arendstraat / Mussenstraat), 37 (Liebergerweg riool) en 73 (Liebergerweg 200-310). Het locatieoverzicht verontreinigingsgevallen is opgenomen in bijlage 6.

3.6 Aanvullend uitgevoerde verkennende bodemonderzoeken

Ter hoogte van het geplande tracé in deelgebied 6 zijn onderstaande verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd. De ontsluiting van het Venetapark terrein over het IFF-terrein via de Liebergerweg (in plaats van de Oosterengweg is nog niet onderzocht.

- HOV in ’t Gooi, deelprojecten 5 t/m 7 IB-diensten (R-439700). Werkpakket 101; Conditionering - Verkennend (water)bodemonderzoek. Rapportage verkennend (water)bodemonderzoek. Grontmij met kenmerk GM-0164812 (projectnummer 336881) d.d. 22 oktober 2015
- Verkennend bodemonderzoek ‘R-439700 CQ Busbaan Hilversum’. Verkennend milieukundig bodemonderzoek ‘Behorend bij Werkpakket 111, ‘Conditionering – Verkennend Bodemonderzoek’. MV Ingenieursbureau B.V. met kenmerk BO-MV-R-439700 versie 5.0 d.d. 16 december 2015.
- Errata naderonderzoek koper (>I) in de bodem noordwestelijke talud geocode 528/088 km 29.000-km 29.368. Project R-439700 “Busbaan Hilversum”. Nader milieukundig onderzoek koper (>I) in bodem WP:111. MV Ingenieursbureau B.V. met kenmerk NO-R-439700 versie 2.0 d.d. 18 december 2015

De (sterke) verontreinigingen en aandachtspunten genoemd in de rapportages voor deelgebied 6 zijn hieronder weergegeven

- Ter hoogte van deellocatie Oosterengweg 66 is een verontreiniging met PAK aanwezig in de grond. De omvang is bepaald op 15 m^3. Het betreft geen geval van ernstige bodemverontreiniging
- Een bestaande peilbuis ter hoogte van deellocatie Oude Amersfoortse weg (VOCl pluim) is bemonsterd. In het diepere grondwater zijn PER en zware metalen boven de streefwaarde aangetoond. Dit geeft geen aanleiding voor aanvullend onderzoek
- Ter hoogte van de Oude Amersfoortseweg 99 heeft in de periode van 2009 tot 2011 een in-situ bodemsanering plaats gevonden. De doelstelling van de sanering is behaald. De vracht PER in de verontreinigde zone is zeer gering. Concentraties in het grondwater tot 15 m –mv zijn gedaald. Op basis van de plannen zal niet in aanraking worden gekomen met het grondwater of de diepere grond
- Ter plaatse van peilbuis 50 (Oosterengweg 38/40) is een verontreiniging met PER in het grondwater (6,0-7,0 m -mv) aangetoond. Het uitvoeren van een nader onderzoek wordt niet nodig geacht. Voor het realiseren van de onderdoorgang dient een deelsaneringsplan opgesteld te worden
- Ter hoogte van locatie V25 (loods, 00014.WG14) (km 29.000 - km 30.050) is een sterke diffuse verontreiniging aanwezig (koper en zink) die te relateren is aan het geval voormalige loods. De omvang van de verontreiniging wordt groter dan 25 m^3 geacht

3.7 Conclusie

Door middel van het uitgevoerde vooronderzoek en de verkennende bodemonderzoeken is inzicht verkregen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van het gepland HOV tracé.

Uit het vooronderzoek wordt geconcludeerd dat tijdens de aanleg van de HOV-baan in deelgebied 6 met een aantal locaties rekening dient te worden gehouden bij bijvoorbeeld eventuele graaf- en bemalingswerkzaamheden.

Ter plaatse van de locaties 6-7 t/m 6-11, 6-13 t/m 6-15 is het grondwater sterk verontreinigd met onder andere VOCl. Ter hoogte van locatie 6-18 is een sterke verontreiniging met zink, koper en cadmium in het grondwater aanwezig. Ter hoogte van de locaties 6-3, 6-13, 6-14 en 6-16 is de grond sterk verontreinigd met onder andere zware metalen, PAK en/of asbest. De strook langs het spoor ter hoogte van de Lage Laarderweg is ook verdacht voor de aanwezigheid van asbest. Voor details wordt verwezen naar bijlage 2.

Deze verontreiniging worden (deels) bevestigd in de uitgevoerde bodemonderzoeken. Op basis van de uitgevoerde verkennende bodemonderzoeken wordt geadviseerd:

- Om ter hoogte van deellocatie Oosterengweg 66 een plan van aanpak op te stellen voor het uitvoeren van de werkzaamheden vanwege de verontreiniging met PAK in de grond. De omvang is bepaald op 15 m^3
- Om ter hoogte van de onderdoorgang bij de Oosterengweg een deelsaneringsplan op te stellen voor het uitvoeren van de werkzaamheden vanwege een verontreiniging met PER in het grondwater (6,0-7,0 m -mv)
- Om voor het uitvoeren van de werkzaamheden ter hoogte van locatie V25 (loods, 00014.WG14) (km 29.000 - km 30.050) een BUS melding in te dienen. Op de locatie is een sterke diffuse verontreiniging aanwezig (koper en zink) die te relateren is aan het geval voormalige loods

De ontsluiting van het Venetapark terrein over het IFF-terrein via de Liebergerweg (in plaats van de Oosterengweg) is nog geen verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.

4 Deelgebied 7

4.1 Geraadpleegde bronnen

In onderstaande tabel is de gevonden informatie per geraadpleegde informatiebron vermeld.

Tabel 4.1 Aangetroffen informatie per informatiebron

Informatiebron	Aangetroffen informatie en dossiernummer
Bodemloket	Informatie over uitgevoerde bodemonderzoeken en voormalige- en huidige verdachte activiteiten en opslagtanks
Website van Gemeente Hilversum	Informatie over uitgevoerde bodemonderzoeken en voormalige- en huidige verdachte activiteiten en opslagtanks
Gegevens SBNS	Informatie over uitgevoerde bodemonderzoeken en verontreinigingen
UBI-model	UBI-codes en NSX-scores
Globespotter	Beelden van de ligging van de locatie en de verharding
NAGROM, VEWIN, RIVM	Gegevens over regionale geohydrologie en bodemopbouw
Bodemkaart (bodemdata.nl)	Gegevens over Lokale bodemopbouw
Geologische kaart van Nederland	Gegevens over dagzomende bodemafzetting
Provinciaal georegister	Informatie over grondwaterbeschermingsgebieden
Gebiedsbeheerplan grondwaterverontreinigingen het Gooi, Deelplan bebouwd gebied Hilversum	Informatie over grootschalige grondwaterverontreinigingen

4.2 Algemene gegevens

Deelgebied 7 is het gebied vanaf het bedrijfsterrein VSH Fittings BV tot het NS station Hilversum. De geplande HOV-baan loopt langs de spoorbaan en kruist vervolgens de andere spoorbaan en gaat dan verder aan de westkant van de spoorbaan langs het Wandelpad. De regionale ligging van de onderzoekslocatie is weergegeven in bijlage 1 (schaal 1:25.000). In bijlage 3 is een situatietekening deelgebied 7 weergegeven.

De gemeente Hilversum beschikt niet over een bodemkwaliteitskaart conform het Besluit bodemkwaliteit. Uit de bodemfunctiekaart van de gemeente Hilversum blijkt het volgende (zie tabel 4.2).

Tabel 4.2 Gegevens bodemfunctiekaart en bodemkwaliteitskaart

Onderdeel	Klasse
Bodemfunctie	Wonen
Bodemkwaliteitsklasse bovengrond (0-0,5 m-mv)	Niet bekend
Bodemkwaliteitsklasse ondergrond	Niet bekend

4.3 Relevante voormalige en huidige activiteiten

De tabel in bijlage 2 geeft een overzicht van alle relevante uitgevoerde bodemonderzoeken en bekende verontreinigingen op en nabij de onderzoekslocatie. De locatienummers corresponderen met de locatienummers op de tekeningen in bijlage 3. De gegevens en de kaarten van SBNS zijn opgenomen in bijlage 8.

Tevens zijn korte samenvattingen van de gevonden bodemonderzoeken en verontreinigingen opgenomen in de tabel in bijlage 2.

Aanwezigheid van asbest

Er zijn geen aanwijzingen dat in de bodem asbest aanwezig zou kunnen zijn als gevolg van voormalige bedrijfsmatige activiteiten, het gebruik van asbesthoudende bouwstoffen, stortingen van asbesthoudend afval of opgetreden asbestcalamiteiten.

Niet gesprongen explosieven

Uit navraag bij Prorail blijkt dat het tracé van deelgebied 7 niet verdacht is op het voorkomen van niet gesprongen explosieven (groen gekleurd).

Figuur 4.1 Verdachtheid trace niet gesprongen (bron: Railmaps)

Archeologie
Na raadpleging van de website www.atlasleefomgeving.nl en www.provinciaalgeoregister.nl blijkt dat deelgebied 7 gedeeltelijk in een gebied ligt met een hoge archeologische waarde. Het gebied betreft tevens een gebied van cultuurhistorische waarde. In bijlage 4 is een kaart opgenomen met het tracé en het gebied met hoge archeologische- en cultuurhistorische waarde.

4.4 Regionale en lokale bodemopbouw en geohydrologie

In tabel 4.3 is de regionale bodemopbouw en geohydrologie weergegeven.

Tabel 4.3 Regionale geohydrologische gegevens en bodemopbouw

In grondwaterbeschermingsgebied?	**Nee**
Maaiveldhoogte	5,3 m + NAP
Diepte freatisch grondwater	2,5 - 10,0 m-mv
Geologie	Leemarm fijn zand
Dikte van de deklaag	0 - 2 meter
Zout of brak grondwater	Nee

Lokale omstandigheden zoals waterlopen, drainagesystemen, (lekke) rioleringen en dergelijke kunnen de regionale stromingsrichting van het freatisch grondwater beïnvloeden.

Uit de geologische kaart van Nederland (bron: TNO) blijkt dat de dagzomende afzetting ter plaatse van deelgebied 7 voornamelijk de formatie van Wierden betreft, bestaande uit dekzand. De bodemkaart van Nederland (bron: www.bodemdata.nl) geeft geen nadere informatie omdat dit trajectdeel ligt in stedelijk gebied waar mogelijk sprake is van vergraven grond.

4.5 Uitgevoerde bodemonderzoeken en bekende verontreinigingen

De tabel in bijlage 2 geeft een overzicht van alle relevante uitgevoerde bodemonderzoeken en bekende verontreinigingen op en nabij de onderzoekslocatie. Tevens zijn korte samenvattingen van de bodemonderzoeken en verontreinigingen opgenomen in de tabel in bijlage 2. In deze tabel staat ook aangegeven welke locaties een aandachtlocatie zijn met het oog op de toekomstige ontwikkeling. De locatienummers corresponderen met de locatienummers op de tekeningen in bijlage 3. In bijlage 7 is de beschikbare informatie van deelgebied 7 opgenomen.

De status van de beschikte gevallen van ernstige bodemverontreiniging is weergegeven in tabel 4.4.

Tabel 4.4 Status beschikkingen van WBB-gevallen

Locatiecode	Locatienummer tekening bijlage 2	Locatie	Status beschikking
Onbekend	6-8	Oude Amersfoortseweg 99	Ernstig, passieve sanering in uitvoering
NH040210368	7-6 (SG5)	Wandelpad 26 -28	Urgent saneren binnen 4 jaar (monitoring)
00014.WG5	WG5	NS emplacement	-

Uit het Gebiedsbeheerplan grondwaterverontreinigingen het Gooi deelplan bebouwd gebied Hilversum blijkt dat er twee locaties in de buurt van het tracé van deelgebied 7 liggen. Het betreffen locaties 14 en 29 (Oude Amersfoortseweg 99 en Zuiderweg 193). Het locatieoverzicht verontreinigingsgevallen is opgenomen in bijlage 7.

4.6 Aanvullend uitgevoerde bodemonderzoeken

Ter hoogte van het geplande tracé in deelgebied 7 zijn twee verkennende bodemonderzoeken uitgevoerd.

- HOV in ’t Gooi, deelprojecten 5 t/m 7 IB-diensten (R-439700). Werkpakket 101; Conditionering - Verkennend (water)bodemonderzoek. Rapportage verkennend (water)bodemonderzoek. Grontmij met kenmerk GM-0164812 (projectnummer 336881) d.d. 22 oktober 2015
- Verkennend bodemonderzoek ‘R-439700 CQ Busbaan Hilversum’. Verkennend milieukundig bodemonderzoek ‘Behorend bij Werkpakket 111, ‘Conditionering - Verkennend Bodemonderzoek’. MV Ingenieursbureau B.V. met kenmerk BO-MV-R-439700 versie 5.0 d.d. 16 december 2015

De (sterke) verontreinigingen en aandachtspunten genoemde in de bovengenoemde rapporten voor deelgebied 7 zijn hieronder weergegeven.

- Ter hoogte van deellocatie Wandelpad t.h.v. nr. 28 t/m 30 (Wbb geval 8) is een sterke verontreiniging met PAK aangetoond. De verontreiniging is te relateren aan kolengruis in de bodem. De omvang wordt groter dan 25 m^3 geacht. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging
- Ter hoogte van het tracé op deellocatie Wandelpad t.h.v. nr. 52 t/m 102 is een sterke verontreiniging met PAK aangetoond. Het betreffen incidenteel en spotsgewijze overschrijdingen van de interventiewaarde. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging
- Ter hoogte van boring 84 is in de bovengrond een overschrijding van de interventiewaarde met zink aangetoond. Het betreft een plaatselijk verontreinigingin de bovengrond (spot)
- Ter hoogte van locatie V17 (Oliehok, 00014.WG/5 /Wbb geval 2) staat het grondwater dieper dan 5,0 m-mv. De verontreiniging in het grondwater heeft geen invloed op de geplande werkzaamheden. De graafwerkzaamheden vinden boven de grondwaterspiegel plaats

4.7 Conclusies

Door middel van het uitgevoerde vooronderzoek en de verkennende bodemonderzoeken is inzicht verkregen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van het gepland HOV tracé.

Uit het vooronderzoek wordt geconcludeerd dat tijdens de aanleg van de HOV-baan in deelgebied 7 met een aantal locaties rekening dient te worden gehouden bij bijvoorbeeld eventuele graaf- en bemalingswerkzaamheden.

Ter hoogte van de locaties 7-6, 7-13, WG5 en WBN1 is de grond sterk verontreinigd met onder andere zware metalen, minerale olie en/of PAK. Ter plaatse van de locatie 6-8 is het grondwater sterk verontreinigd met onder andere VOCl. Voor details wordt verwezen naar bijlage 2.

Deze verontreiniging worden (deels) bevestigd inde uitgevoerde bodemonderzoeken. Op basis van de uitgevoerde verkennende bodemonderzoeken wordt geadviseerd:

- Om ter hoogte van deellocatie Wandelpad ter hoogte van nr. 28 t/m 30 (Wbb geval 8) (km 28.690) een BUS melding in te dienen voor de werkzaamheden vanwege een sterke verontreiniging met PAK. Op de grens van de onderzoekslocatie is een matige olie-water reactie waargenomen
- Om voor deze werkzaamheden ter hoogte van deellocatie Wandelpad ter hoogte van nr. 28 t/m 30 (Wbb geval 8) (km 28.690) een deelsaneringsplan op te stellen. Het tracé doorkruist ter hoogte een bekend Wbb geval waarvoor een nazorgplan beschikbaar is
- Om voor de werkzaamheden ter hoogte van deellocatie Wandelpad ter hoogte van nr. 52 tot en met 102 een plan van aanpak op te stellen. Ter hoogte van het tracé is een sterke verontreiniging met PAK aangetoond. Het betreffen incidenteel en spotsgewijze overschrijdingen van de interventiewaarde. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging
- Om ook voor werkzaamheden ter hoogte van boring 84 (nabij het treinstation) een plan van aanpak op te stellen vanwege overschrijding van de interventiewaarde met zink in de bovengrond

5 Conclusies

Door middel van het uitgevoerde vooronderzoek en de verkennende bodemonderzoeken is inzicht verkregen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van het gepland HOV tracé.

Daar waar sprake is van grondroerende werkzaamheden binnen een geval van ernstige bodemverontreiniging en sterke verontreinigingen dienen saneringsmaatregelen te worden getroffen. Bij de werkzaamheden moet ook rekening worden gehouden met de aanwezigheid van grondwaterverontreiniging in de buurt. Bij het aantrekken van een nabijgelegen grondwaterverontreiniging dienen maatregelen genomen te worden.

Op basis van de uitgevoerde verkennende bodemonderzoeken zijn per deelgebied de aanbevolen aanvullende onderzoeken, plannen en meldingen hieronder samengevat:

Deellocatie 5

- Opstellen van een BUS melding voor de werkzaamheden ter hoogte van de kunstmatige heuvel
- Opstellen van een plan van aanpak voor de werkzaamheden ter hoogte van het tracé verlegde weg over de Anna’s Hoeve
- Opstellen van een deelsaneringsplan voor deellocatie Anthony Fokkerweg (onderdoorgang verlengde Van Linschotenlaan) ten behoeve van sterke verontreiniging cadmium in het grondwater

Deellocatie 6

- Opstellen van een deelsaneringsplan vanwege een sterke verontreiniging met tetrachlooretheen (PER) in het grondwater ter plaatse van de onderdoorgang Oosterengweg
- Opstellen van een plan van aanpak voor het uitvoeren van de werkzaamheden op de locatie Oosterengweg 66
- Opstellen van een plan van aanpak vanwege de verontreinigingen met koper in de grond ter plaatse van de deellocatie V25. De saneringsmaatregelen moeten afgestemd worden op het Wbb-geval 00014.WBN1 en op het daarbij behorende saneringsplan. Indien deze niet aanwezig is dan dient alsnog een saneringsplan opgesteld te worden
- Uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek ter hoogte van de ontsluiting van het Venetapark terrein over het IFF-terrein via de Liebergerweg

Deellocatie 7

- Opstellen van een BUS melding voor het uitvoering van de werkzaamheden ter hoogte van de deellocatie Wandelpad ter hoogte van nr. 28 t/m 30. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de aangetoonde matige olie-water reactie op de grens van de onderzoekslocatie. Deze verontreiniging kan eventueel meegenomen worden in de melding
- Opstellen van een deelsanerinsplan voor de werkzaamheden ter hoogte van deellocatie Wandelpad ter hoogte van nr. 28 t/m 30 (Wbb geval 8) (km 28.690). Het tracé doorkruist een bekend Wbb geval waarvoor een nazorgplan beschikbaar is
- Opstellen van een plan van aanpak voor het uitvoeren van de werkzaamheden ter hoogte van de deellocatie Wandelpad ter hoogte van nr. 52 t/m 102. In het plan wordt beschreven hoe om te gaan met de aangetoonde incidentele verontreinigingen met PAK tijdens de uitvoering van de geplande werkzaamheden
- Opstellen van een plan van aanpak voor werkzaamheden ter hoogte van boring 84 (nabij het treinstation) vanwege overschrijding van de interventiewaarde met zink in de bovengrond

In plaats van al deze bovenstaande separate procedures kan een raamsaneringsplan worden opgesteld, waarin alle sanerende maatregelen worden beschreven.

De aangetroffen verdachte locaties en verontreinigingen zijn echter van dien aard dat deze geen belemmering vormen voor het vaststellen van het provinciaal inpassingsplan. Dit aangezien er afdoende mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld saneren bodem) genomen kunnen worden. Binnen het projectbudget zijn hiervoor financiële middelen beschikbaar gesteld.

Bijlage

1

Regionale ligging van de onderzoekslocatie per deelgebied

Regionale ligging deelgebied 5

Bijlage I

N

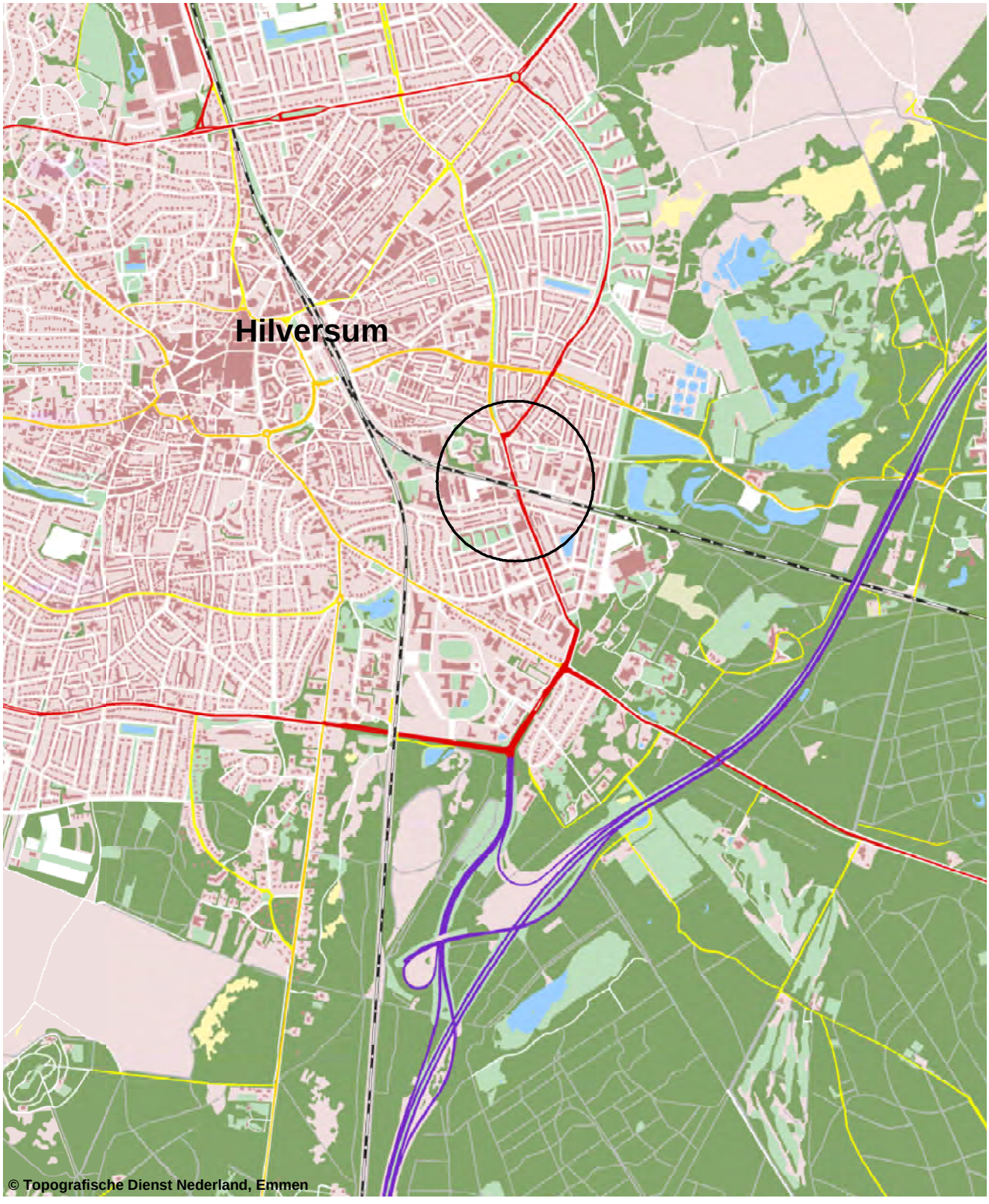
0 500 1000 1500m

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland	Schaal: 1 : 25.000	Status: Definitief
Project: Vooronderzoek HOV in 't Gooi	Formaat: A4-Portrait	Projectnummer: 1217932
Onderdeel: Regionale ligging deelgebied 5	Dat. 10.2.2014 14:24 Getek. TDA Gec. mye	Tekeningnummer: 0

Tauw
Postbus 133
7400 AC Deventer
Tel. (0570)699911
Fax (0570)699666

Regionale ligging deelgebied 6

Bijlage I



N

0 500 1000 1500m

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland	Schaal: 1 : 25.000	Status: Definitief
Project: Vooronderzoek HOV in 't Gooi	Formaat: A4-Portrait	Projectnummer: 1217932
Onderdeel: Regionale ligging deelgebied 6	Dat. 10.2.2014 14:26 Getek. TDA Gec. mye	Tekeningnummer: 0

Tauw
Postbus 133
7400 AC Deventer
Tel. (0570)699911
Fax (0570)699666

Regionale ligging Deelgebied 7

Bijlage I

N

0 500 1000 1500m

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland	Schaal: 1 : 25.000	Status: Definitief
Project: Vooronderzoek HOV in 'Gooi	Formaat: A4-Portrait	Projectnummer: 1217932
Onderdeel: Regionale ligging Deelgebied 7	Dat. 10.2.2014 14:40 Getek. TDA Gec. mye	Tekeningnummer: 0

Tauw
Postbus 133
7400 AC Deventer
Tel. (0570)699911
Fax (0570)699666

Bijlage

2

Overzicht verdachte locaties tracé HOV in ‘t Gooi

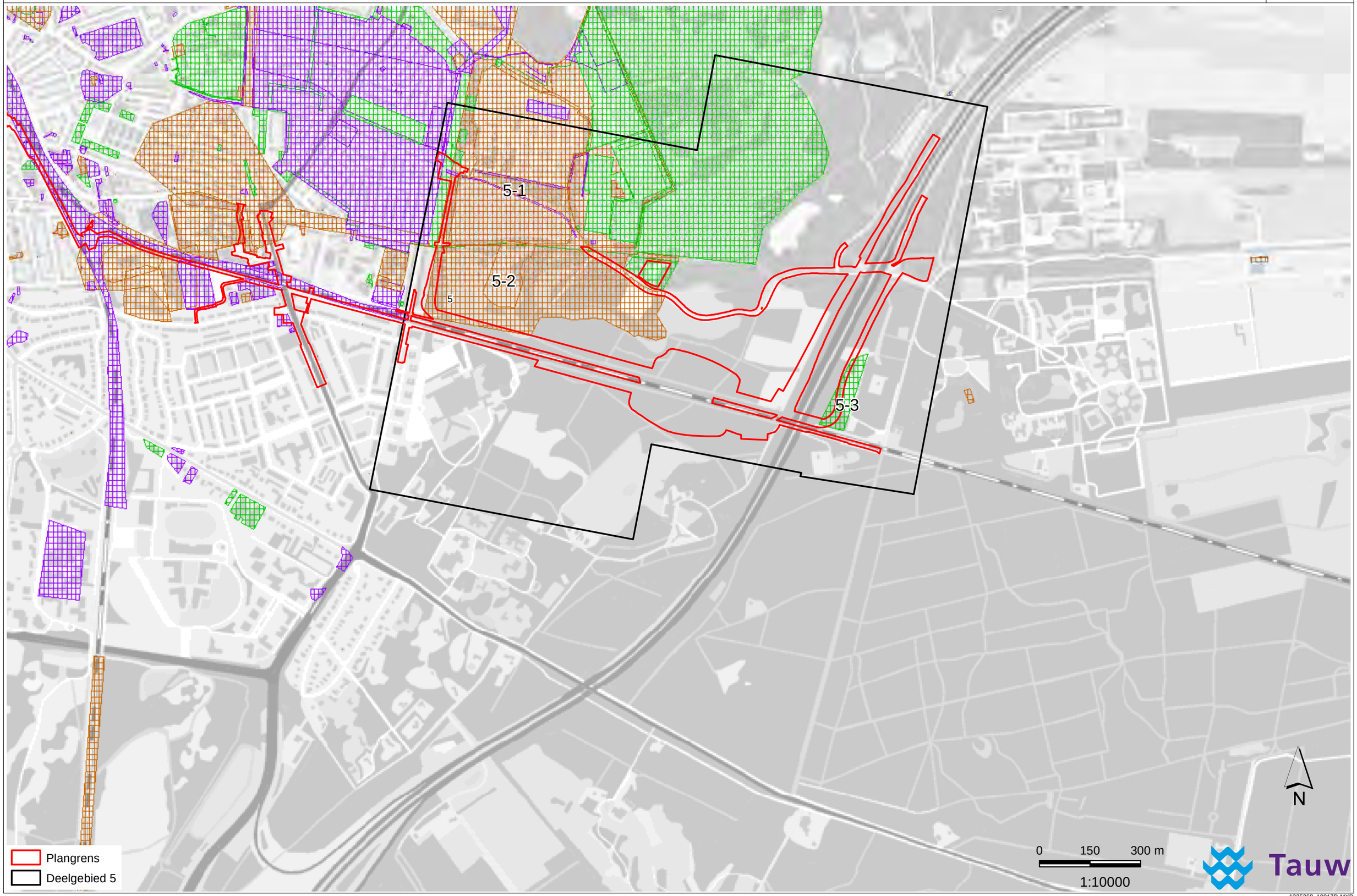
Deelproject	Locatie	Adres	Gemeente	Soort Onderzoek	Conclusie rapport	Bedrijvigheid	UBI-code	NSX-score	Aanvullende informatie	Bron	Locatie code	Informatie beheerder
5	5-1	Stortterreinen en vloeivelden Hilversum (Anthony Fokkerweg, Liebergen en Anna's Hoeve)	Hilversum	Raamsaneringsplan	Gefaseerde sanering (gehele geval)	**Stortplaats industrieel-, huishoudelijk en bedrijfsafval op land. Het afval is gestort en verbrand en het afvalwater is geloosd.**	5710	446	De grond en het grondwater zijn overwegend sterk verontreinigd met zware metalen, soms ook met PAK en minerale olie. Bij een sanering vrijkomende verontreinigde grond wordt op een heuvel herschikt (Anna's Hoeve) onder een leeflaag met gebiedseigen zandgrond.	Bodemloket / Prov. Noord-Holland	NH0402 - 00002/00037/00427/00194	Prov. Noord-Holland
	5-2	Minckelersstraat	Hilversum	Saneringsevaluatie	Ernstig, niet urgent	**Stortplaats industrieel-, huishoudelijk en bedrijfsafval op land. Het afval is gestort en verbrand en het afvalwater is geloosd.**	5710	446	Deelsanering (gedeelte locatie)	Bodemloket / Prov. Noord-Holland	NH040201990	Prov. Noord-Holland
	5.3	Spoorlijn tussen Hilversum en A27	Hilversum	Bodemonderzoek	-	-	-	-	Gemeten gehalten > Streefwaarde. Zie ook R001-1229703SSW-evp-V02-NL d.d. 23-04-2015 (Tauw).	SBNS	00296.SG20	SBNS
	5.4	Dr. Albert Schweizerweg 2	Laren	Saneringsevaluatie	Ernstig, spoed risico's vernemen voor 2015. Gehele geval is gesaneerd.	**Ophooglaag**	900070	200	Op 18-7-2013 is ingestems met de uitgevoerde sanering.	Bodemloket	NH041700469	Prov. Noord-Holland
	5.5	Nieuwe Crailoseweg	Hilversum	Bodemonderzoek	Ter hoogte van plangebied: voldoende onderzocht	Opslag jerrycans brandstof			Ten aanzien van de natuur ontwikkeling zijn en geen belemmeringen. Locatie dient wel opgeschoond te worden en aanwezige puin dient verwijderd te worden.	-	-	Gemeente Hilversum
6	6-1	Oosterengweg 60a	Hilversum	Verkennend onderzoek	voldoende onderzocht	Autoreparatiebedrijf, **Benzine service station**, smederij, schroeven-massadraaiwerk en verenindustrie, pompen- en compressorenfabriek	550	420	Nee	Bodemloket	NH040202009	Prov. Noord-Holland
	6-2	Oosterengweg 62	Hilversum	Orienterend onderzoek	voldoende onderzocht	**Chemische wasserij / stomerij**	930120	481	Nee	Bodemloket	NH040200452	Prov. Noord-Holland
	6-3	Oosterengweg 44	Hilversum	Orienterend onderzoek	voldoende onderzocht, geen nazorg	Fotodrukbedrijf, **autoreparatiebedrijf**, goederenopslag en machinegroothandel	501044	111	Sterke verontreinigingen met PAK en matige verontreinigingen met zink in de grond te relateren aan puin. Locatie is verdacht voor de aanwezigheid van asbest. Grondwater is sterk verontreinigd met zink.	Bodemloket / Gemeente Hilversum	NH040200163	Prov. Noord-Holland
	6-4	Oude Amersfoortseweg 183-183a	Hilversum	-	uitvoeren NO	**Papierwarenfabriek**, autoreparatiebedrijf, verfgroothandel	212502	340,3	Nee, locatie grenst niet aan tracé (> 25 meter)	Bodemloket	NH040200405	Prov. Noord-Holland
	6-5	Oude Amersfoortseweg 191	Hilversum	Orienterend onderzoek	voldoende onderzocht	Houtwarenfabriek, **rubberverwerkend bedrijf**, foto-ontwikkelbedrijf, autoreparatiebedrif	25	201	Nee	Bodemloket	NH040200289	Prov. Noord-Holland
	6-6	Oosterengweg 40	Hilversum	Orienterend onderzoek	voldoende onderzocht	**drukkerij**	2222	141	Nee	Bodemloket	NH040200223	Prov. Noord-Holland
	6-7	Oude Amersfoortseweg 121-131 Beiersdorf	Hilversum	Nader onderzoek	Niet ernstig, voldoende onderzocht, geen nazorg	**Chemische productenindustrie**, geneesmiddelenfabriek, farmaceutische productenfabriek	24	432	Grond tot 1,3 m-mv sintels > S. Grondwater sterke verontreiniging met PER	Bodemloket/Gemeente Hilversum	NH040200066	Prov. Noord-Holland
	6-8	Oude Amersfoortseweg 99	Hilversum	Saneringsplan	Ernstig, passieve sanering in uitvoering	VSH terrein	-	-	Grond en grondwater verontreinigd met VOCl	Gemeente Hilversum		
	6-9	Oude Amersfoortseweg 79	Hilversum	Orienterend onderzoek	Uitvoeren NO	Houtbewerkingsbedrijf, papierwarenfabriek, **benzine-service-station**, huidige HBO-tank, drukkerij, transformatorenreparatiebedrijf	550	420	Grond PAK> T. Grondwater sterk verontreinigd met VOCl	Bodemloket/Gemeente Hilversum	NH04020215	Prov. Noord-Holland
	6-10	Liebergerweg (riooltracé)	Hilversum	Saneringsonderzoek	Urgent, saneren binnen 4 jaar, opstellen SP	Drukkerij, **metaalslijp**, farmaceutische grondstoffenfabriek, melkpoeder- en zuivelconservenfabriek	285203	181	Grondwater sterk verontreinigd met o.a VOCl	Bodemloket/Gemeente Hilversum	NH04020472	Prov. Noord-Holland
	6-11	Liebergerweg 72-76	Hilversum	Diverse ondezoeken en bodemlucht	Uitvoeren NO, besluit: geen vervolg	Smaak- en geurstoffenindustrie, **metaalwaren fabriek**, vloerkleden- en tapijtindu	287503	384,7	Grondwater sterk verontreinigd met o.a minerale olie, aromaten, VOCl, cresolen en ftalaten. Grond is licht verontreinigd.	Bodemloket/ Gemeente Hilversum	NH040200011 NH040200359	Prov. Noord-Holland
	6-12	Liebergerweg 60	Hilversum	Verkennend onderzoek	Voldoende onderzocht, geen vervolg	Huidige benzinetank, **kachel- en haardenfabriek**, kolenopslagplaats, ketel- en radiatorenfabriek	297202	384,2	Nee	Bodemloket	NH040200031	Prov. Noord-Holland
	6-13	Mussenstraat 49-55	Hilversum	Nader onderzoek	Ernstig, geen spoed, voldoende onderzocht	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijf, metaalwaren en **texielververij**	17301	454	Grond >I zware metalen Grondwater > I zware metalen	Bodemloket/Archief Tauw	NH040200064 NH040200302 NH040200484 NH040200119	Prov. Noord-Holland
	6-14	Arendstraat 3-5	Hilversum	Nader onderzoek	Uitvoeren NO (geen beschikking)	Brandstoftank, geneesmiddelenfabriek, benzinetank, parfum- en cosmetica-industrie, famaceutische productenfabriek, **benzine-service-station**	550	420	Grond tot 1,0 m-mv >I zware metalen Grondwater > I zware metalen, cyanide en CKW	Bodemloket/Archief Tauw	NH040200266 NH040200209	Prov. Noord-Holland
	6-15	Liebergerweg 200-310	Hilversum	Verkennend onderzoek	Uitvoeren NO	Kunststofproductie industrie, **metaalwaren industrie**, machine- en apparatenindustrie en non-ferrometaalgieterij	287503	384,7	Grondwater is sterk verontreinigd met PER. Grond is licht verontreinigd met minerale olie.	Bodemloket / Gemeente Hilversum	NH040201966	Prov. Noord-Holland
	6-16	Oosterengweg (middenberm)	Hilversum	Indicatief onderzoek	Uitvoeren NO	-	-	-	Grond (deellocatie 3.5) is sterk verontreinigd met PAK. Gegevens terug te vinden onder locatie 6-3.	Gemeente Hilversum	-	Gemeente Hilversum
	6-17	Oude Amersfoortseweg 249-253	Hilversum	Diverse onderzoeken		**Drukkerij**	2222	141	Grond en grondwater > Streefwaarde. Asbestplaat materiaal aangetroffen.	Gemeente Hilversum		Gemeente Hilversum
	6-18 (SG50)	Oosterengweg / Mussenstraat	Hilversum	Nader onderzoek	Voldoende onderzocht	Lekkend riool	-	-	Grondwater is sterk verontreinigd met zink, koper en cadmium	Gemeente Hilversum en SBNS	0014.SG50 / 00296.SG20	Gemeente Hilversum en SBNS
		Oosterenweg 38										
7	6-8	Oude Amersfoortseweg 99	Hilversum	Saneringsplan	Ernstig, passieve sanering in uitvoering	VSH terrein	-	-	Grond en grondwater verontreinigd met VOCl	Gemeente Hilversum		
	7-1	Liebergerweg 12	Hilversum	Nader onderzoek	Voldoende onderzocht, geen nazorg	**Drukkerij**	2222	141	Locatie ligt meer dan 50 meter van het tracé verwijderd en aan de overzijde van het spoor.	Bodemloket	NH040200224 NH040200518	Prov. Noord-Holland
	7-2	Liebergerweg 12 (NS-Emplacement)	Hilversum	Nader onderzoek	Active zorg	**Chemicalienopslagplaats**	631280	150	Grondwater sterk verontreinigd met benzeen en fenolenindex is hoog. Locatie ligt meer dan 50 meter van het tracé verwijderd en aan de overzijde van het spoor.	Bodemloket	NH040200474	Prov. Noord-Holland
	7-3	Pauwenstraat 3	Hilversum	Geen	Voldoende onderzocht	**Benzine-service-station**, tapijt- en vloerkledenfabriek, metaalwarenfabriek, autoreparatiebedrijf	550	420	Grond > S	Bodemloket	NH040200378	Prov. Noord-Holland
	7-4	Sint Annastraat 45	Hilversum	BSB (bodemsanering bedrijven)	Voldoende onderzocht	**Brandstoftank (soort onbekend)**, goud- en zilversmederij, timmerwerkplaats, motorfietsendetailhandel	631240	99,9	Nee	Bodemloket	NH040200428	Prov. Noord-Holland
	7-5	Jan van Beierenstraat 123c	Hilversum	Verkennend onderzoek	Voldoende onderzocht	Ketel- en radiatorenfabriek, brandstofgroothandel, lederwarenindustrie, tapijt- en vloerkledenfabriek, **benzine-service-station,** isolatiemateriaalfabriek	550	420	Nee	Bodemloket	NH040202016	Prov. Noord-Holland
	7-6 / SG5	Wandelpad 26-28 incl ns emplacement	Hilversum	Monitoring	Monitoring	**Brandstoffendetailhandel**; oliehok ns emplacement	526333	320,3	Restverontreiniging minerale olie en aromaten	Bodemloket/Gemeente Hilversum/SBNS	NH040210368	Prov. Noord-Holland en SBNS
	7-7	Wilhelminastraat 14	Hilversum	Orienterend onderzoek	Voldoende onderzocht	Auto-onderdelen fabriek, wegvervoer, **aanhangwagen- en opleggerfabriek**	34202	392,5	Nee	Bodemloket	NH040200353	Prov. Noord-Holland
	7-8	Wilhelminastraat 10	Hilversum	Orienterend onderzoek	Voldoende onderzocht	**Transportbedrijf**, kunstofproductenindustrie, taxibedrijf	6024	137	Nee	Bodemloket	NH040200352	Prov. Noord-Holland
	7-9	Zuiderweg 123a	Hilversum	Orienterend onderzoek	Voldoende onderzocht	**Brandstoffengroothandel**, petroleumtank	526333	320,3	Nee, locatie ligt meer dan 50 meter van het tracé verwijderd.	Bodemloket	NH040200460	Prov. Noord-Holland
	7-10	Zuiderweg 127	Hilversum	Nader onderzoek	Ernstig, niet urgent. Geen vervolg	**Brandstoffendetailhandel**	526333	320,3	Locatie ligt meer dan 50 meter van het tracé verwijderd en aan de overzijde van het spoor.	Bodemloket	NH040200009 NH040200296	Prov. Noord-Holland
	7-11	Zuiderweg 131-165	Hilversum	niet bekend	Voldoende onderzocht	Oude metalengroothandel, smederij, auto-onderdelen servicebedrijf, metaalwarenfabriek, **brandstoffengroothandel**	515121	423	Locatie ligt meer dan 50 meter van het tracé verwijderd en aan de overzijde van het spoor.	Bodemloket	NH040200250	Prov. Noord-Holland
	7-12	Wandelpad 52-102	Hilversum	Verkennend onderzoek	Voldoende onderzocht	-	-	-	Grond zeer plaatselijk sterk verontreinigd met PAK	Gemeente Hilversum		
	7-13	Hoenderpad/Wandelpad	Hilversum	Nader onderzoek	Aanvullend onderzoek uitvoeren	Smederij, **Benzine station**, autorepartatie	550	420	Grond Zink en PAK > I (500m3) en lood en koper >T	Gemeente Hilversum		
	7-14	Wandelpad 30-32	Hilversum	Historisch onderzoek	Uitvoeren OO	**Verf-vernis en isolatiefabriek** en ondergrondse tanks (benzine en terpentine)	2430	457	-	Gemeente Hilversum		
	7-15	Wilhelminastraat	Hilversum	Diverse onderzoeken	Nader onderzoek	-	-	-	Grond maximaal matige verontreiniging PAK	Gemeente Hilversum		
SBNS												
	00014.WG4	Station	Hilversum	Nader bodemonderzoek	Ernstig niet spoedeisend	Weg- en werkenbergplaats	-	-	Geval 25. Locatie ligt aan de overzijde van het spoor. Verontreiniging met zink in het grondwater.	SBNS	-	-
	00014.WG5	NS Emplacement	Hilversum	Diverse onderzoeken	-	Seinhuis			Verontreinigd met zware metalen en PAK	SBNS	-	-
	00014.WG14	NS Emplacement (hoger gelegen terreindeel)	Hilversum	-	-	-			-	SBNS	-	-
	00014.WBN1	NS Emplacement	Hilversum	Diverse onderzoeken	Niet beschikt; brongebied buiten NS terrein	Loods			Verontreinigd met zware metalen en PAK	SBNS	-	-

Aandachtspunt

Bijlage

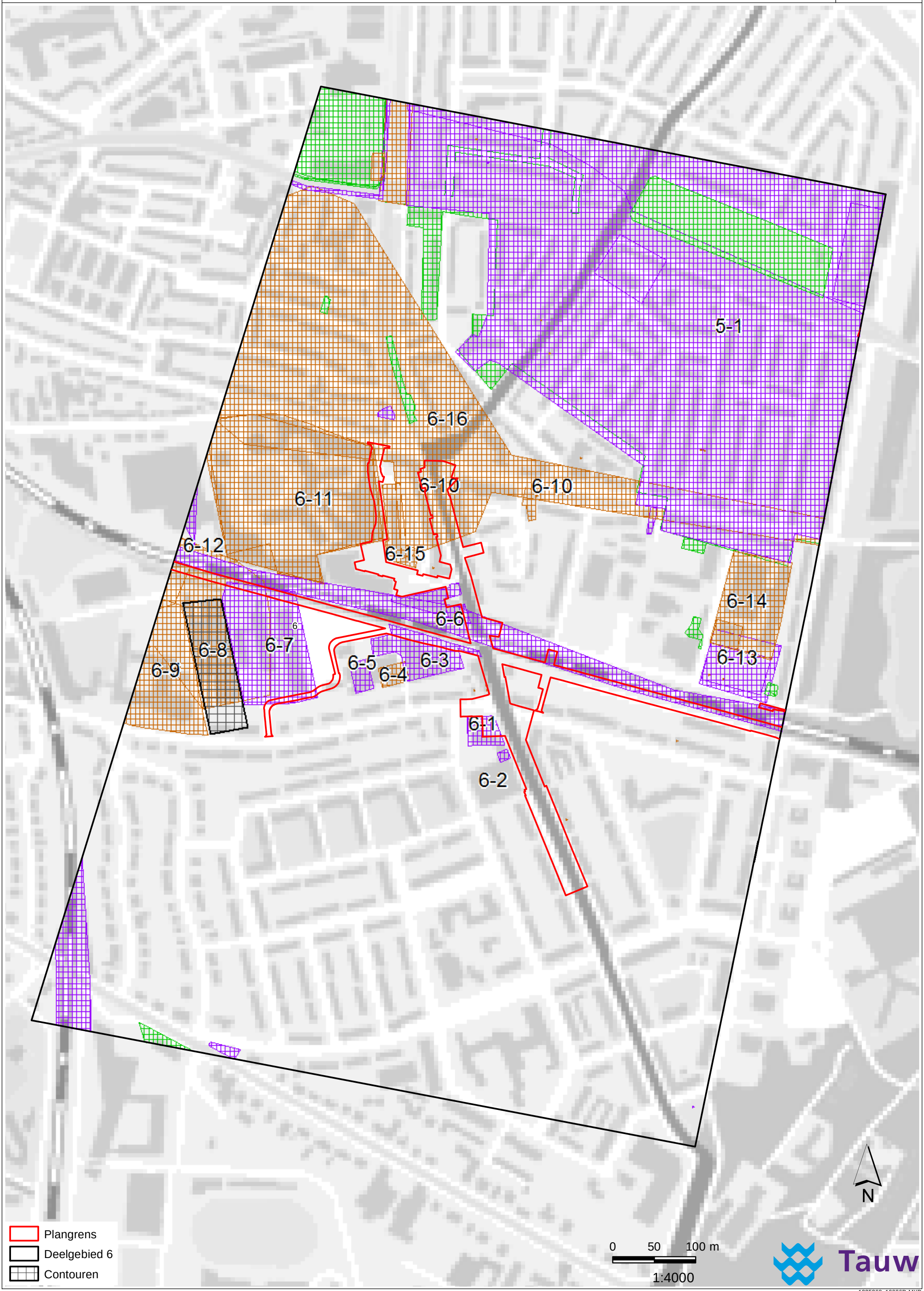
3

Tekeningen per deelgebied met verdachte locaties

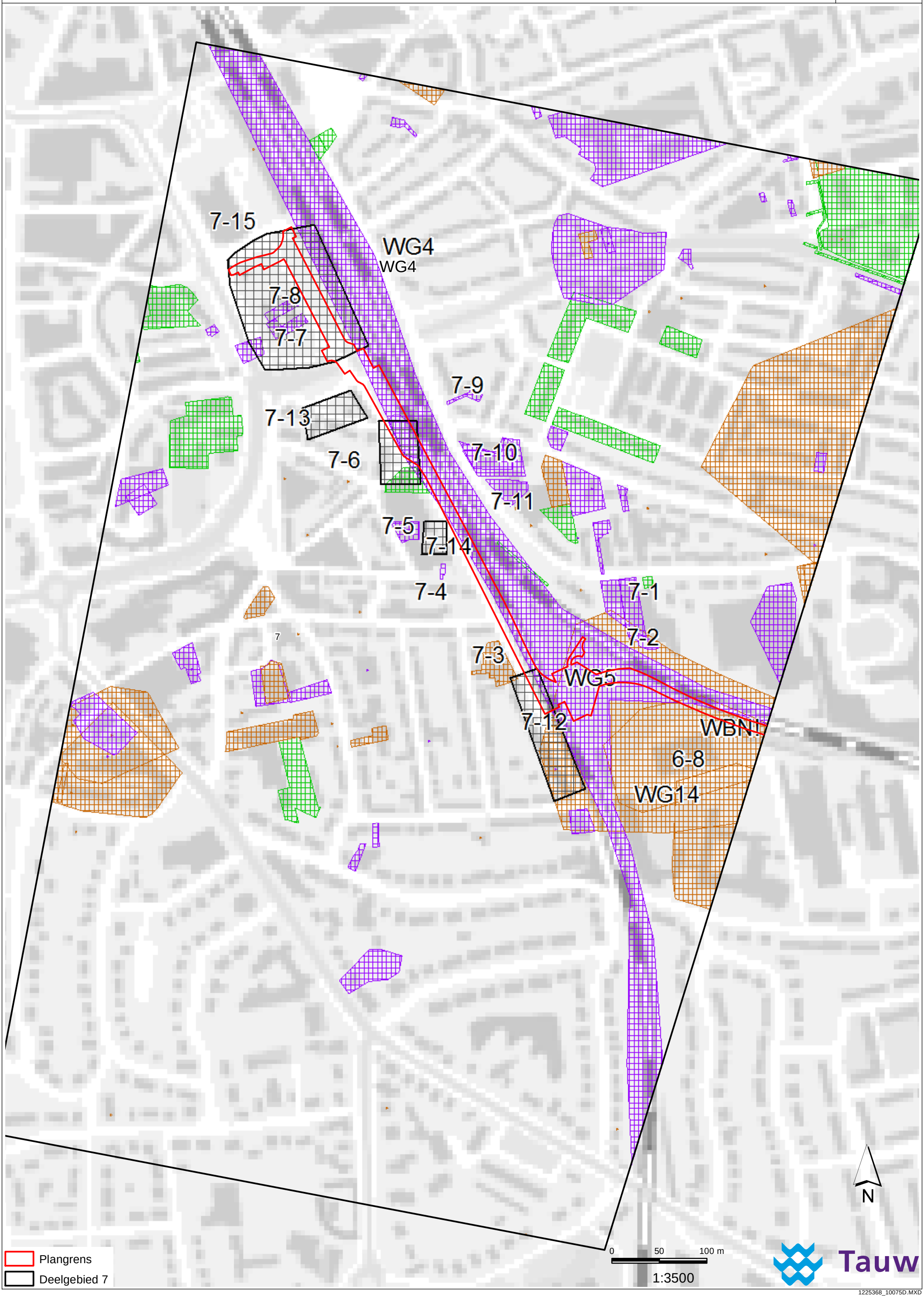


1225368_10017D.MXD

Deelgebied 6 Bodem



1225368_10006D.MXD


7-15
WG4
WG4
7-8
7-7
7-9
7-13
7-6
7-10
7-11
7-5
7-14
7-4
7-1
7-2
7-3
WG5
7-12
WBN1
6-8
WG14
7
N
Plangrens
Deelgebied 7
0
50
100 m
1:3500
Tauw
1225368_10075D.MXD

Bijlage

4

Kaarten met archeologische waarde deelgebieden 5 en 7

Deelgebied 5, Cultuurhistorische waarden

1225368_10061D.MXD

Deelgebied 7, Cultuurhistorische waarden

1225368_10052D.MXD

Bijlage

5

Beschikbare informatie deelgebied 5

Bodemloket rapport

geprint op 1 Oct 2013 07:10

Rapport NH040200002

Locatie	
ID	NH040200002
Locatiecode BIS	
Locatie	Minckelersstraat (Stort Anna's Hoeve)
Adres	Minckelersstraat 1223LB HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	urgent san binnen 4 jaar
Vervolg	uitvoeren evaluatie

Saneringsinformatie	
Type sanering	Volledig (hele geval)
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
stortplaats industrieel- en bedrijfsafval op land (900038)	onbekend	2006
stortplaats huishoudelijk afval op land (900222)	onbekend	2006

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Saneringsplan	Grontmij	9500114623.wp5/atl	1996-02-27
Sanerings evaluatie		05.032	2006-09-11
Sanerings evaluatie	Grontmij	doc 23810	2001-04-25
Saneringsplan	Overig	02-2003	2003-02-01
avr (aanvullend rapport)			
Nader onderzoek	Grontmij	9500114623.wp5/atl	1996-02-27
Sanerings evaluatie	Grontmij	303128	2005-02-01

Besluiten

Besluit	Besluitdatum	Kenmerk
Instemmen uitgevoerde sanering	2005-09-26	2005-12242
Instemmen met SP	2003-04-09	2003-7807
Instemmen met SP	1996-06-21	96-514310
Instemmen uitgevoerde sanering	2007-02-19	2007-9139
besch urgent san binnen 4 jaar	1996-06-21	96-514310

Beschikte kadastrale percelen

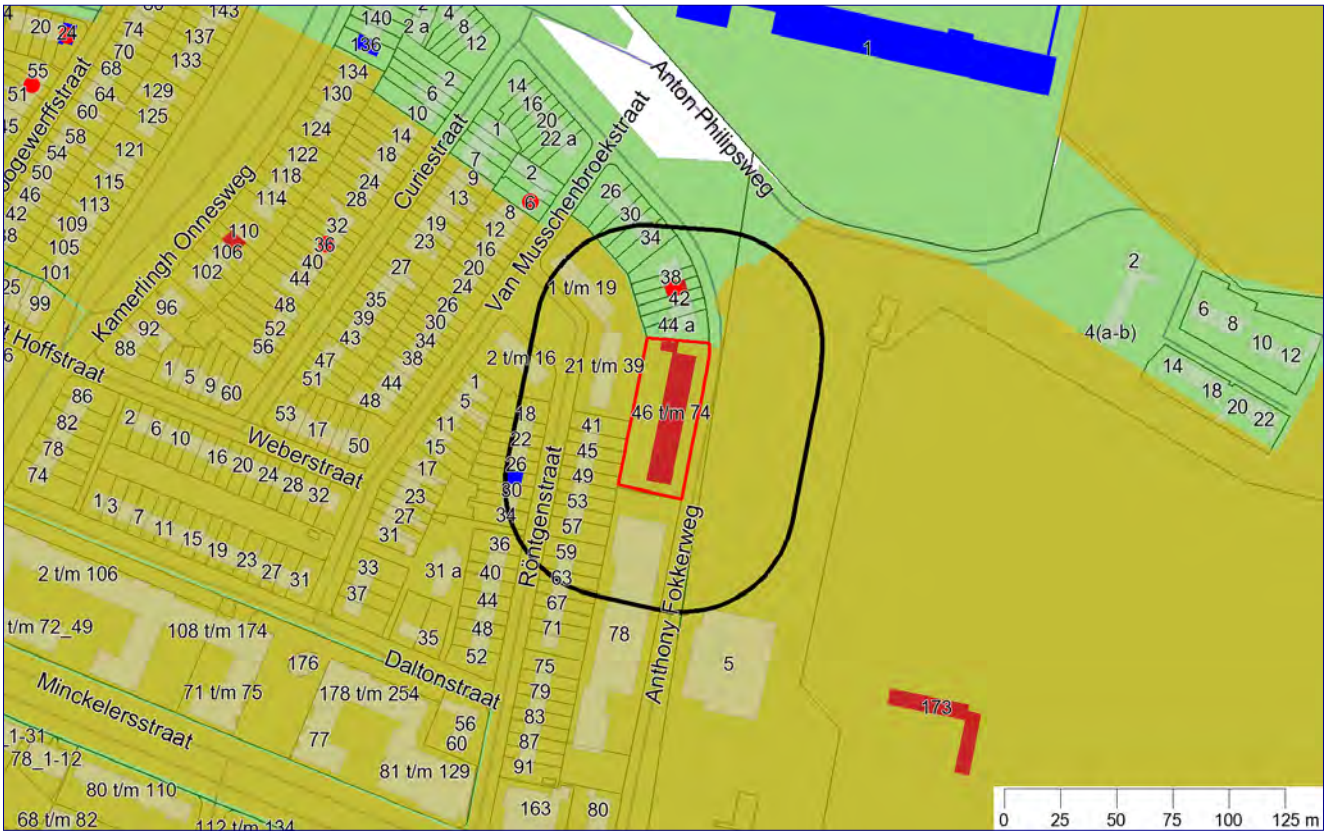
Code	Sectie	Perceel
HVS00	C	7159

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-shv@noord-holland.nl

Bodeminformatie

Anthony Fokkerweg 70 te Hilversum



Legenda

	Geselecteerde locatie		Saneringscontouren
	50-meter straal		Gebouwen
	Percelen		Wet milieubeheer bedrijven
	Onderzoeken		Brandstoftanks
	Verontreinigingscontouren		Historisch bodembestand (HBB)

Inhoudsopgave

Welke informatie vindt u in dit rapport	**3**
Informatie over geselecteerd perceel	**4**
Locaties	**4**
Onderzoeken	**4**
Verontreinigingscontouren	**9**
Wet milieubeheer bedrijven	**9**
Brandstoftanks	**9**
Historisch bodembestand (HBB)	**9**
Informatie van objecten in een straal van 50 meter rondom het perceel	**10**
Locaties	**10**
Onderzoeken	**10**
Verontreinigingscontouren	**21**
Wet milieubeheer bedrijven	**22**
Brandstoftanks	**22**
Historisch bodembestand (HBB)	**22**
Disclaimer	**23**

Welke informatie vindt u in dit rapport

Dit rapport is een geautomatiseerde samenvatting van de bij de gemeente bekende gegevens over de bodemkwaliteit. Het rapport is onderverdeeld in de beschikbare informatie op het door u geselecteerde perceel en de informatie op de percelen in de directe omgeving. Hieronder wordt een korte uitleg gegeven van wat u in dit rapport aantreft.

Locatie

Betreft de naam waaronder de onderzoekslocatie bij de gemeente bekend staat. Ook staat hier de vervolgactie in het kader van de Wet bodembescherming beschreven. Alleen wanneer hier voldoende onderzocht of gesaneerd staat, wordt het perceel als niet verdacht op bodemverontreiniging beschouwd.

Onderzoeken

Hier worden de op de locatie uitgevoerde bodemonderzoeken en saneringen vermeld. Voor een uitleg van de verschillende typen aan onderzoek kunt u terecht op www.hilversum.nl/Digitale_Balie/Producten/A_t_m_E/Bodemonderzoek.

Wet milieubeheer bedrijven

Hier worden de huidige en voormalige vanuit de Wet milieubeheer geregistreerde bedrijven vermeld.

Brandstoftanks

Hier staan de bij de gemeente bekende (ondergrondse) brandstof tanks en de status van deze tanks. Voor meer informatie over deze status kunt u terecht op www.hilversum.nl/Digitale_Balie/Producten/N_t_m_Z/Olietank_particuliere_grond_verwijderen.

Historisch bodembestand (HBB)

Hier worden alle voormalige bedrijven vermeld die op bodemverontreiniging verdacht zijn. Deze lijst is onder andere gebaseerd op de Hinderwetvergunningen en inschrijvingen bij de kamer van koophandel.

Verontreinigingscontour

Deze contour laat de verspreiding van een verontreiniging zien. Wanneer het een verontreiniging in het grondwater betreft, adviseren wij u om geen grondwater op te pompen.

Wat betekenen de resultaten

Indien op uw perceel bedrijfsactiviteiten hebben plaatsgevonden of als is gebleken dat er verontreinigingen of tanks in de grond aanwezig zijn, adviseren wij u een (historisch) bodemonderzoek uit te laten voeren. Hiervoor kunt u terecht bij verschillende hierin gespecialiseerde adviesbureaus.

Inzien archieven

De betreffende bodemonderzoeken zijn in te zien bij de afdeling Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Hilversum. U kunt hiervoor een afspraak maken via 14 035. De Hinderwet en Wet milieubeheer archieven, waaronder de certificaten van de tanksaneringen, zijn beschikbaar bij het streekarchief op de Oude Enghweg 23 te Hilversum. Voor de laatste gegevens van het bevoegd gezag Wet bodembescherming, de provincie Noord-Holland, verwijzen wij u naar www.bodemloket.nl.

Vragen of opmerkingen?

Indien u vragen heeft kunt u contact opnemen met de gemeente Hilversum. Mail naar bodem@hilversum.nl of bel tijdens kantooruren 14 035. U kunt ons helpen door eventueel geconstateerde fouten of gebreken te melden. Als u zelf onderzoeken bezit die niet in het systeem staan, dan kunt u deze laten opnemen.

Informatie over geselecteerd perceel

Locaties

Naam	Vervolgactie Wet bodembescherming:
Fokkerweg, Anthony 76-80 / Minckelerstraat 163	uitvoeren NO
Heijdenstraat, Jan van der e.o.	opstellen SP
Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)	starten sanering

Onderzoeken

ASB - asbest onderzoek NEN 5707 1

Locatie	Fokkerweg, Anthony 76-80 / Minckelerstraat 163
Rapportdatum	10-12-2004
Rapportnummer	04.L178.20
Onderzoekbureau	CSO Adviesbureau
Opmerkingen	In en op de bodem zijn zintuiglijk geen asbestverdachte materialen waargenomen. Analytisch is in de bovengrond rond de voormalige school een zeer lichte concentratie asbest aangetoond.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Asbestonderzoek	ASB_04.L178.20

Verkennend en nader onderzoek NEN 5740 1

Locatie	Fokkerweg, Anthony 76-80 / Minckelerstraat 163
Rapportdatum	08-01-2004
Rapportnummer	22621
Onderzoekbureau	Chemielinco milieu- en arboadvies
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in bovengrond een sterke verontreiniging met koper, nikkel, cadmium en zink en een lichte verontreiniging met lood, PAK, kwik en chroom aangetoond. In de ondergrond is een sterke verontreiniging met koper, lood, cadmium, zink, PAK en minerale olie, een matige verontreiniging met kwik en een lichte verontreiniging met nikkel, EOX en chroom aangetroffen. Het grondwater bleek sterk verontreinigd met cadmium en zink en licht verontreinigd met chroom, koper, lood, nikkel en tetrachlooretheen.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	VO-22621.pdf

Nader Onderzoek 1

Locatie	Heijdenstraat, Jan van der e.o.
Rapportdatum	01-09-1999
Rapportnummer	97731
Onderzoekbureau	Chemielinco

Opmerkingen	Zintuigelijke waarnemingen: Bovengrond: verontreiniging voornamelijk hier.Deelgebied A: sterke verontreiniging voor koper, lood en zink. Pak matige. Deelgebied B: concentraties substantieel lager, slecht enkele maal sterke verontreiniging. Deelgebied C: lichte verontreinigingen. Ondergrond: geen verontreiniging aangetroffen. Grondwater: Lage gehaltes in het grondwate, geen uitloging uit de bovenlaag. Beoordeling risico's: Voor wonen met tuin geen risico behalve op deellocatie A wat betreft moestuin en kinderspeelplaats voor lood en cadmium. In geen van de gebieden wordt de MTR overschreden. Hier moeten geen gewassen uit eigen tuin worden gegeten en voorkomen worden dat kinderen in aanraking komen met de grond op speel plaatsen en in tuinen, voor deelgebied B geldt hetzelfde. Deellocatie C heeft geen gebruiksbeperkingen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 2

Locatie	Heijdenstraat, Jan van der e.o.
Rapportdatum	27-01-1997
Rapportnummer	10.4602.0
Onderzoekbureau	Iwaco
Opmerkingen	Zintuigelijke waarnemingen: Bovengrond: Deelgebied 1 en 6 hoogste verontreinigingsniveau's. Grote variabiliteit tussen en in deelgebieden. Grote hetrogeniteit van de vervuiling, niet betrouwbaar aan te geven waar de exacte locatie van de versontreinigingen is zonder duizenden grondmonstes the analyseren. Gemiddeld geen overschrijding van interventie waarde, wel op perceelniveau. Verontreiniging wordt niet als urgent beoordeelt. In deelgebied 6 wordt voor lood de interventiewaarde overschreden. Grote variatie over enkele meters. Deelgebied 6 niet representatief voor andere deelgebieden.Ca, Cr en Ni concentraties geen risico's voor de volksgezondheid. MTR waarde kan worden overschreden. Gemeten lood gehalte ter plaatse van Hoogewerffstraat 17 en Koomansstraat 6 overschrijdt de interventie waarde en verontreiniging moet als urgent worden beschouwd . Ondergrond: Niet onderzocht Grondwater; Niet onderzocht Beoordeling risico's: Gebruiksvoorwaarden dienen gesteld te worden en de bewoners voorgelicht over de vervuiling. Er kan geen uitspraak gedaan worden over het definitieve risico van alle deellocaties door de grote heterogeniteit.Een raamsaneringsplan kan overwogen worden.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings Plan 1

Locatie	Minckelersstraat 201-207 (Sportpark Anna's Hoeve)
Rapportdatum	22-12-1998
Rapportnummer	nh 175/0002/402
Onderzoekbureau	Grondmij Advies & Techniek bv.
Opmerkingen	Deellocatie 3 van de Anna's Hoeve zal gesaneerd worden voor sterke PAK en zware metalen verontreiniging. Het werk wordt opgeleverd 120 werkbare werkdagen na de datum van aanvang.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Saneringsplan 8

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	14-01-2014
Rapportnummer	BD76I RAP20140113
Onderzoekbureau	Wareco
Opmerkingen	Rapportage om in kader te brengen wat er nog moet gebeuren voor het her-ontwikkelen van plangebied Anna's Hoeve. Er zijn 5 deelgebieden omschreven, te weten: ten noorden van het stamriool, ten westen, zuiden en oosten van de RWZI en de Accumulatievijver. De werkzaamheden dienen in de periode maart tot december 2014 uitgevoerd te worden. De sanering wordt uitgevoerd ten behoeve van: 1. Het bouwrijp maken van de bouwvelden ten behoeve van de nieuwbouw. 2. Het geschikt maken van de openbare gebieden, groenstroken en wegen ten behoeve van de infrastructuur. Voorafgaand aan de daadwerkelijke sanering van de bodem dienen de volgende werkzaamheden uitgevoerd te worden: - Slopen van gebouwen tot aan maaiveld, dus exclusief funderingen. - Kappen van bomen, zonder de stobben te rooien. - Daar waar nog nodig het afsluiten van nutsvoorzieningen en eventueel omleggen van leidingwerk. - Verwijderen van overige bovengrondse infra tot aan maaiveld. Na bovenstaande werkzaamheden zal het terrein ingericht worden als saneringsgebied waarbij de volgende werkzaamheden nog uitgevoerd moeten worden voorafgaand aan het grondwerk: - Afzetten terrein met hekwerk. - Inrichten terrein met benodigde keten (directie-, schaft- en decontaminatie). - Verwijderen van de nog aanwezig begroeiing en andere obstakels. - Inrichten van tijdelijke depotlocaties indien noodzakelijk. Na de saneringswerkzaamheden zijn er alleen nog plaatselijk licht verhoogde gehaltes (> BGW T) in de grond aanwezig. Derhalve blijven er zeer beperkte gebruiksbeperkingen en nazorg voor de locatie bestaan.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
SAN PLAN BD76I RAP20140113	SAN PLAN BD76I RAP20140113

Organisatiespecifiek onderzoek 1

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	21-06-2013
Rapportnummer	12M440.10.R002.ES.GL
Onderzoekbureau	CSO
Opmerkingen	De grondwaterverontreiniging met zware metalen behorend tot de deellocatie 'afvalstorten en vloeivelden' van het geval Anna's Hoeve hoeft niet met spoed hoeft te worden aangepakt. De grondwaterverontreiniging met zware metalen vormt ook geen bedreiging voor toekomstige gebruikers van het te ontwikkelen plangebied.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink

Grondwaterkwaliteit en risico's (deellocatie afvalstorten en vloeivelden) AVR-12M440.10.R002.ES.GL

Raamsaneringsplan

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	01-10-2003
Rapportnummer	-
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum
Opmerkingen	Dit raamsaneringsplan is opgesteld om voor dit grote verontreinigde gebied de hoofdlijnen, saneringsdoelstellingen en randvoorwaarden vast te stellen. De algemene saneringswijze zal ontgraving zijn. De verontreinigde grond zal in depot worden ondergebracht ter hoogte van de vml. brandplaats. Het depot zal als berg worden ingericht voor het te ontwikkelen openbaar groen. Saneringsputten zullen worden opgevuld met schone grond van buiten het gebied. Voor elke deellocatie zal er een individueel en meer gedetailleerd werkplan moeten worden opgesteld.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	SP-Raamsaneringsplan(geenrapportnr.).pdf

Integrale rapportage uitgevoerde bodemonderzoeken

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	01-08-2003
Rapportnummer	0351R.d
Onderzoekbureau	Elementair Apeldoorn
Opmerkingen	Ter bevordering van het opstellen van het raamsaneringsplan is de verontreinigingssituatie ter plekke van het plangebied Anna's Hoeve beter in beeld gebracht. De reeds aanwezige onderzoeksgegevens zijn aangevuld met nieuwe gegevens. Over het gehele gebied bevindt zich een afval/puinlaag als bovengrond, deze varieert van 1.5 meter tot 2.5 meter dikte. De heterogene verontreinigingen variëren van licht tot sterk verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK, minerale olie en asbest. De ondergrond (= bodem waarin geen bodemvreemde materialen zijn waargenomen) is niet tot licht verontreinigd met diverse parameters. Het grondwater is heterogeen verontreinigd met zware metalen (>S tot > I), hier is echter geen link te leggen met de grond verontreinigingen. Ter plekke van de teerput is echter wel een duidelijke link tussen de sterke PAK en minerale olie verontreiniging in zowel bodem als grondwater. De bodemverontreiniging is door deze rapportage voldoende en gedetailleerd genoeg vast gelegd.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Afweging saneringsdoelstellingen Saneringsplan 5

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	11-09-2002
Rapportnummer	4227506
Onderzoekbureau	TAUW
Opmerkingen	Het betreft een afweging saneringdoelstellingen. Door de projectgroep wordt aanbevolen voor de sanering de achtergrondwaarde als saneringsdoelstelling te kiezen. Er wordt aanbevolen om van de saneringsdoelstellingen af te zien

ter plaatse van de wegen. Er wordt tevens aanbevolen om na te gaan in hoeverre mogelijkheden bestaan voor sanering van tuinen buiten de volgens de uitgangspunten te saneren gebieden, met een kwaliteit die de risicogrenswaarde overschrijdt.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 1

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	28-06-1994
Rapportnummer	10.2946.0
Onderzoekbureau	Iwaco
Opmerkingen	Dit onderzoek heeft gebruik gemaakt van reeds beschikbare gegevens van voorgaande onderzoeken en metingen in betreffend gebied. Uit de beschikbare gegevens wordt het volgende geconcludeerd: -het aanvullend historisch onderzoek geeft een redelijk compleet beeld te zien van de ontwikkeling van de stortterreinen en vloeivelden; onduidelijk is of er verwijdering dan wel verplaatsing van verontreinigd materiaal heeft plaatsgevonden en in welke mate. -volgens de geohydrologische modelstudie valt het gehele onderzoeksgebied binnen het intrekgebied van het pompstation Laren. De verontreinigingen moeten als een probleem worden gezien en aangepakt: ook andere binnen de vuilpluim gesitueerde verontreinigingen dienen te worden meegenomen. Zintuigelijke Waarnemingen: plaatselijk puin, stortmateriaal en/of slib Grondsoort: matig fijn tot grof zand Bovengrond en Ondergrond: cadmium, koper, lood, PAK>C; PAK, cadmium, koper, lood, arseen, nikkel, kwik>B Grondwater: ammonium, nitraat, aluminium, cadmium, kalium, koper, lood, natrium, trichlooretheen, tetrachlooretheen>A; ammonium, fosfaat, fenol-index, arseen, barium, cadmium, koper, lood>B; ammonium, fosfaat, cyanide, arseen, cadmium, koper, lood, benzeen>C Bijzonderheden en conclusies: de bodemverontreiniging hangt vooral samen met de aanwezigheid van stortmateriaal/slib en puin. De grondwaterverontreiniging komt voor tot onderin het watervoerende pakket (N.A.P. -180 m) en zijn veroorzaakt door infiltratie uit de Laader Waschmeren. De verontreinigingsaard en concentraties, evenals de exacte omvang, is nog niet bekend wegens gebrek aan gegevens. Aanbevolen wordt vervolg onderzoek in te stellen, mogelijk per deelgebied. Beoordeling risico's: niet geanalyseerd.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend bodemonderzoek 1

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	08-04-1991
Rapportnummer	4412/hv.557
Onderzoekbureau	Wareco Amsterdam bv
Opmerkingen	Op basis van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat de grond licht verontreinigd is met enkele zware metalen, op één locatie matig verontreinigd met cadmium en op één locatie licht

verontreinigd met enkel PAK. Het grondwater is op twee locaties matig tot sterk verontreinigd met chroom. De verhoogde gehalten aan chroom in het grondwater kunnen wel verhoogde risico's met zich mee brengen. Hierdoor wordt een aanvullend onderzoek geadviseerd.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	OO_4412.hv.557.pdf

Verontreinigingscontouren

Stortterreinen en vloeivelden Jan van der Heijdenstraat B

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Contourtype	Grond
Opmerkingen	beschikking 2000-16101 Deelgebied B is voor het grootste deel ten hoogste matig verontreinigd en plaatselijk sterk.

Verontreinigde Componenten

PAK (10-VROM)

Zware metalen

Wet milieubeheer bedrijven

Geen gegevens beschikbaar

Brandstoftanks

Adres	Product	Status
Anthony Fokkerweg 50	huisbrandolie	tank is verwijderd
Anthony Fokkerweg 56	huisbrandolie	verwijderd aktie tankslag 1980/1990

Historisch bodembestand (HBB)

Geen gegevens beschikbaar

Informatie van objecten in een straal van 50 meter rondom het perceel

Locaties

Naam	Afstand (m.)	Vervolgactie Wet bodembescherming:
Fokkerweg, A/Heijdenstraat, J v.d./Minckelersstr gasleiding	1	opstellen SP
Fokkerweg, Anthony 45	19	opstellen SP
Fokkerweg, Anthony 5 (vml. Sporthal)	38	opstellen SP
Fokkerweg, Anthony ong. - wisselwoningen naast RWZI-oost	12	uitvoeren NO
Fokkerweg, Anthony, groenstroken	8	starten sanering
Minckelerstraat (175/037, RWZI-Oost)	37	starten sanering

Onderzoeken

Nader onderzoek 1

Locatie	Fokkerweg, A/Heijdenstraat, J v.d./Minckelersstr gasleiding
Rapportdatum	29-10-2014
Rapportnummer	BO14218
Onderzoekbureau	ZVS Eemnes b,v.
Opmerkingen	Hypothese verdacht met diffuse bodembelasting wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: sporen puin, sporen kolen. Nader onderzoek: sporen puin tot matig puinhoudend, matig koolhoudend Bovengrond: Kobalt, Nikkel, Kwik, PAK > AW ; Koper, zink, lood, cadmium > I Ondergrond (1-2m -mv): - Grondwater: n.v.t. Bijzonderheden: - Conclusies: Ter hoogte van nummers 70-78 is de bovenste meter grond op twee plekken sterk verontreinigd met cadmium, kwik en lood, verontreiniging afgeperkt, 115 en 231m3. Analytisch en zintuiglijk geen asbest aangetroffen. Aanbevelingen: Verontreiniging gerelateerd aan de historie van het gebied, grondverzet kan komen te vallen onder de voorwaarden van het raamsaneringsplan van 2003.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	VO_BO14218.pdf

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Fokkerweg, A/Heijdenstraat, J v.d./Minckelersstr gasleiding
Rapportdatum	31-07-2003
Rapportnummer	BO3883

Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS Eemnes BV
Opmerkingen	Het onderzoek heeft lichte verontreinigingen met metalen, PAK en minerale olie in de bovengrond aangetoond. De ondergrond bleek licht verontreinigd met kwik, PAK en minerale olie. Het grondwater is niet onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader onderzoek 3

Locatie	Fokkerweg, Anthony 45
Rapportdatum	11-07-2013
Rapportnummer	BD76D RAP20130708
Onderzoekbureau	Wareco
Opmerkingen	Het onderzoek heeft geen verontreinigingen aangetoond in de ondergrond. De bovengrond is niet geanalyseerd. Het onderzoek heeft ernstige verontreinigingen in het grondwater aangetoond met minerale olie, benzeen, ethlylbenzeen, tolueen, xylenen en naftaleen. Ten opzichten van de onderzoeksresultaten van 1991 en 2005 is er weinige veranderd in de verontreinigingssituatie. Het volume van verontreinigd grondwater bedraagt 700-800 m3. beoordelingsformulier provincie aanwezig Er is sprake van een ernstig geval van bodemverontrieniging dat niet met spoed behoeft te worden gesaneerd. Wijzigingen in het het gebruik dienen bijde provincie te worden gemeld. Voor het uitvoeren van bouw- of graafwerkzaamheden in de grond is een door de provincie goedgekeurd saneringsplan nodig. Het onttrekken van grondwater binnen de intrventiewaardencontour is niet toegestaan zonder instemming van de provincie.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	NO_-_NB76D_RAP20130708_1.pdf
-	NO_-_NB76D_RAP20130708_2.pdf

Nader Onderzoek 2

Locatie	Fokkerweg, Anthony 45
Rapportdatum	05-04-2005
Rapportnummer	3315001
Onderzoekbureau	Tebodin
Opmerkingen	Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden gesteld dat op de locatie sprake is van één geval van ernstige verontreiniging.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	Nader_bodemonderzoek_A._Fokkerweg_45_te_Hilversum,_5_april_2005.pdf
-	kaartbijlage_9_NO_april_2005.pdf

Sanerings Onderzoek 1

Locatie	Fokkerweg, Anthony 45
Rapportdatum	01-04-1991

Rapportnummer	15693
Onderzoekbureau	Oranjewoud B.V.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in de boven- en ondergrond lichte verontreinigingen met minerale olie en benzeen aangetoond (5x7 m2). In het grondwater is ernstige verontreiniging met minerale olie, benzeen, tolueen, xylenen, ethlylbenzeen en zware metalen aangetoond.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend onderzoek NEN 5740 en Asbest onderzoek NEN5707 1

Locatie	Fokkerweg, Anthony 5 (vml. Sporthal)
Rapportdatum	30-11-2010
Rapportnummer	BO10322-A
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS Eemnes B.V.
Opmerkingen	Middels dit rapport is gebleken dat de bovengrond zwak tot matig puin en koolhoudend is. De bovenlaag welke niet puinhoudend is is slechts licht verontreinigd met cadmium en kwik. De puinhoudende laag is licht verontreinigd met een aantal zware metalen en PAK. De ondergrond is niet verontreinigd, er is tevens geen asbest aangetroffen. Er wordt geadviseerd deze deellocatie conform deellocatie B uit het saneringswerkplan te saneren.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	VO-BO10322-A.pdf

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Fokkerweg, Anthony 5 (vml. Sporthal)
Rapportdatum	31-08-2004
Rapportnummer	BO4783
Onderzoekbureau	ZVS Eemnes b,v.
Opmerkingen	Middels dit onderzoek is aangetoond dat de bovengrond zintuiglijk verontreinigd is met plaatselijk zwakke puinbijmenging. De bovengrond is analytisch licht verontreinigd met cadmium, zink en PAK. De ondergrond is niet verontreinigd. Het grondwater is licht verontreinigd met cadmium, chroom en zink. Er is geen milieuhygiënisch bezwaar voor de afgifte van een bouwvergunning voor deze locatie.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Verkennend Onderzoek, rpprt nr. BO4783	Verkennend Onderzoek, rpprt nr. BO4783

ASB - asbest onderzoek NEN 5707 2

Locatie	Fokkerweg, Anthony ong. - wisselwoningen naast RWZI-oost
Rapportdatum	04-03-2013
Rapportnummer	BD76 RAP20130301
Onderzoekbureau	Wareco
Opmerkingen	De grove fractie bevat geen asbest. In de gezeefde puinhoudende laag (fractie < 16 mm) is hechtgebonden chrysotiel aangetroffen. In de grond is een lichte verontreiniging met asbest

aangetoond (48 mg/kg ds).

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
VO asbest	VO-asbest BD76 RAP20130301

ASB - asbest onderzoek NEN 5707 1

Locatie	Fokkerweg, Anthony ong. - wisselwoningen naast RWZI-oost
Rapportdatum	14-01-2013
Rapportnummer	BD76, RAP20130108
Onderzoekbureau	Wareco
Opmerkingen	Incidenteel wordt asbest in de puinhoudende bodemlaag aangetroffen. De berekende asbestconcentratie is maximaal 8 mg/kg ds.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
ASB	Asbestonderzoek jan. 2013

Indicatief onderzoek 1

Locatie	Fokkerweg, Anthony ong. - wisselwoningen naast RWZI-oost
Rapportdatum	19-06-2012
Rapportnummer	BO12194
Onderzoekbureau	ZVS Eemnes b,v.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft een lichte verontreiniging met zware metalen, PAK en minerale olie in de bovengrond aangetoond. De ondergrond is sterk verontreinigd met koper, matig met zink en licht met cadmium, kwik, lood, PAK en minerale olie. Het grondwater is niet onderzocht.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
IO 19-6-2012	IO 19-6-2012

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Fokkerweg, Anthony ong. - wisselwoningen naast RWZI-oost
Rapportdatum	10-05-1995
Rapportnummer	95.142
Onderzoekbureau	CSO
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: plaatselijk puin, baksteen en kooltjes Grondsoort: (humeus) zwak siltig matig grof zand Bovengrond: minerale olie, EOX, cadmium, lood, kwik>S; koper, lood, zink>T; PAK>I Ondergrond: geen verhoging geanalyseerde parameters Grondwater: chroom, koper, nikkel>S; cadmium, zink>I Bijzonderheden en conclusies: de verhoogde gehaltes aan zware metalen en PAK in de toplaag hangen vermoedelijk samen met de aanwezigheid van kool- en puindeeltjes. Het verhoogde gehalte aan minerale olie wordt waarschijnlijk veroorzaakt door humuszuren. De oorzaak van de grondwaterverontreiniging is onbekend. Indien meer dan 25 m3 grond en/of 100m3 grondwater

boven de I-waarde is verontreinigd bestaat er saneringsnoodzaak volgens de Wet bodembescherming.
Beoordeling risico's: de ernstig verontreinigde bovengrond midden op de locatie vormt een risico voor de volksgezondheid en het milieu.

Aanbeveling: uitvoeren NO

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Fokkerweg, Anthony ong. - wisselwoningen naast RWZI-oost
Rapportdatum	31-03-1995
Rapportnummer	onbekend
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum
Opmerkingen	De locatie Anthony Fokkerweg lig in een na-oorlogse uitbreidingswijk van Hilversum. Uit gegevens van het bureau Onderzoek en Statistiek van de gemeente blijkt dat aan de Anthony Fokkerweg 45 benzinestation Esso van Eijk gevestigd is geweest vanaf 1979. Wanneer de pomp is gesloten is niet bekend. In de bruut van de Anthony Fokkerweg bevinden zich een aantal locatie, die zijn opgenomen in de invertarisatielijkst van de provincie Noord-Holland, waarop locatiers zijn vermeld waar (een vermoeden van) een ernstige bodem- en/of grondwaterverontreiniging aanwezig is. De verontreinging bij het benzinestation is uitgekarteerd en beinvloedt de grond- en grondwaterkwalitleit aan de Anthony Fokkerweg waarschijnlijk niet. De locatie Anthony Fokkerweg heeft tot het vloeiveldencomplex behoord. Als zodanig is de locatie als geheel verdacht. Ome een beelt te kijrgen van de verontreinigingssituatei kan het best de onderzoeksstrategie van een historisch onverdachte locatie gehanteerd worden.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Saneringsplan 1

Locatie	Fokkerweg, Anthony, groenstroken
Rapportdatum	15-06-2009
Rapportnummer	-
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum
Opmerkingen	De groenstroken t.h.v de Anthony Fokkerweg worden aan de hand van dit saneringsplan gesaneerd. Vlak A en vlak D zijn slechts licht verontreinigd en hoeven niet te worden gesaneerd. Vlak B, C en E worden afgegraven tot aan de licht verontreinigde ondergrond. De afgegraven puinlaag zal worden afgevoerd naar de gronddepots ter plekke van Anna's Hoeve.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	SP-geenrapportnr.pdf
-	SP-geenrapportnr-bijlage1.pdf
-	SP-geenrapportnr-bijlage2A.pdf

-	SP-geenrapportnr-bijlage2B.pdf

Verkennend onderzoek, Asbest onderzoek en Nader onderzoek 1

Locatie	Fokkerweg, Anthony, groenstroken
Rapportdatum	16-10-2008
Rapportnummer	08L253
Onderzoekbureau	CSO
Opmerkingen	Middels dit onderzoek is gebleken dat de bodem thv de groenstroken niet asbest houdend is. De bovengrond over het hele terrein is visueel verontreinigd met puin en plaatselijk slakken, asfalt en glas. Analytisch is zowel de boven- als ondergrond licht verontreinigd met zware metalen, PAK, PCB en minerale olie. Het zuidelijke deel echter is sterk verontreinigd in de bovengrond met Barium en matig verontreinigd met Cadmium, koper en zink. Het grondwater ter plekke van peilbuis 1 is sterk verontreinigd met Cadmium en Zink en matig verontreinigd met Nikkel. Deze verontreiniging heeft te maken met de "Vuilwaterbel". Er wordt aangeraden om de bovengrond-verontreiniging af te perken middels een Nader Onderzoek en daarna tot sanering over te gaan.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	VO-NO-ASB-08L253.pdf

Saneringsplan 9

Locatie	Minckelerstraat (175/037, RWZI-Oost)
Rapportdatum	31-05-2012
Rapportnummer	geen nr
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum
Opmerkingen	Conclusies: Middels deze stappen wordt er gestreefd de voormalige RWZI te saneren: - Sloop van RWZI-gebouwen. - Ontgraven afvalhoudende bovengrond (0-1.5 m-mv), dit gaat om 40000 m3 niet herbruikebare grond en 15000 m3 niet afvalhoudende bovengrond. - Ontgraven niet afvalhoudende ondergrond. Dit gaat om 40000 m3, welke eerst in-situ moet worden gekeurd. Vervuilde grond wordt afgegraven en bijgevuld met herbruikbare bovengrond. - Opvullen tot aan het maaiveld van de bovengrond vindt later plaats met gebiedseigen zand en grond. - Uitkeuring van de putwanden en bodem. - Grond in depots wordt uiteindelijk verwerkt in de grondberg Anna's Hoeve.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Geen rapport nr	Saneringsplan

ASB - asbest onderzoek NEN 5707 1

Locatie	Minckelerstraat (175/037, RWZI-Oost)
Rapportdatum	29-05-2012
Rapportnummer	PW/53br12/19894
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS Eemnes B.V.
Opmerkingen	Middels dit onderzoek is aangetoond dat er geen asbest in de boven- en ondergrond aanwezig is.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	ASB-PW.53br12.19894.pdf

Saneringsplan 6

Locatie	Minckelerstraat (175/037, RWZI-Oost)
Rapportdatum	07-05-2012
Rapportnummer	R001-1208590ROB-hda-V01-NL
Onderzoekbureau	TAUW
Opmerkingen	Ter plaatse van het toekomstige ontvangwerk is sprake van een sterk verhoogde concentratie met cadmium in het grondwater. Om deze reden dienen tijdens het grondverzet in en ter hoogte van het grondwaterpeil (ca. 2,0 m+NAP) de werkzaamheden onder saneringscondities uitgevoerd te worden. Omdat er sprake is van een grondwaterverontreiniging zal de uitkomende grond met aanhangend grondwater tijdelijk separaat in depot worden geplaatst. Na afronding van het bemalen/lozen van het grondwater wordt een kort evaluatieverslag opgesteld waarin de uitgevoerde werkzaamheden in en rond de grondwaterstand (locatie ontvangwerk) worden beschreven.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Saneringsplan 10

Locatie	Minckelerstraat (175/037, RWZI-Oost)
Rapportdatum	01-05-2012
Rapportnummer	NH/0402/00427
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum
Opmerkingen	Dit saneringsplan beperkt zich tot de bodem en niet het grondwater. Conform het raamsaneringsplan dient de bodemkwaliteit van de bovengrond te voldoen aan de BGW-I kwaliteit. Als terugsaneerwaarde van de ondergrond geldt de BGW-T waarde en geen tot zeer weinig bijmenging van afval. Alle vrijkomende matig-tot sterk verontreinigde grond en de afvalhoudende grond wordt op aanwijzing van de directie in een (tijdelijk) opslagdepot geplaatst ter plekke van de (voormalige) overstortbassins.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
SP	Werkplan oude RWZI

Saneringsplan 5

Locatie	Minckelerstraat (175/037, RWZI-Oost)
Rapportdatum	20-04-2012
Rapportnummer	-
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum
Opmerkingen	Dit saneringsplan geeft de sanering aan ter plekke van fase 3.3 van de aanleg van het nieuwe stamriool. Het betreft de ontgraving van sterk verontreinigde grond welke wordt afgevoerd naar de daarvoor bestemde grondberg (in harmonie met het raamsaneringsplan). De putwanden en bodem worden aangeboord, waarna de saneringsput wordt opgevuld met schone grond.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	SP-geenrapportnr.fase3.3.pdf

ASB - asbest onderzoek NEN 5707 2

Locatie	Minckelerstraat (175/037, RWZI-Oost)
Rapportdatum	28-03-2012
Rapportnummer	BOAS12096
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS Eemnes B.V.
Opmerkingen	Middels dit asbest onderzoek ter plekke van twee bocht-trajecten van het nieuw geplande stam riool is aangetoond dat er geen asbest aanwezig is. Hierdoor zijn er geen milieuhygiënische belemmeringen voor de voorgenomen werkzaamheden.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	ASB-BOAS12096.pdf

Saneringsplan 7

Locatie	Minckelerstraat (175/037, RWZI-Oost)
Rapportdatum	09-03-2010
Rapportnummer	-
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum
Opmerkingen	De sanering wordt uitgevoerd ten behoeve van: 1. het bouwrijp maken van het toekomstige RWZI terrein. 2. het kunnen realiseren van de toekomstige bufferbakken. 3. de aanleg van een openbaar parkeerterrein tussen de nieuwe RWZI en de sportvelden.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	SP-geenrapportnr-Werkplan_sanering_RWZI_en_bufferbakken.pdf

Meldingsformulier BUS saneringsplan 1

Locatie	Minckelerstraat (175/037, RWZI-Oost)
Rapportdatum	01-10-2009
Rapportnummer	3.5-01-10-2009
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum
Opmerkingen	Conform het raamsaneringsplan ´Stortterreinen en vloeivelden te Hilversum` dient een werkplan te worden opgesteld voor alle (deel)saneringen binnen het gebied van het rsp. De sterk verontreinigde grond zal worden herschikt in het gronddepot Anna´s Hoeve. De sanering maakt deel uit van een raamsanering.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	BUS-SP-3.5-01-10-2009.pdf

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Minckelerstraat (175/037, RWZI-Oost)
Rapportdatum	05-07-1996
Rapportnummer	Hvs104.2
Onderzoekbureau	Witteveen+Bos
Opmerkingen	Zintuiglijke waarnemingen: Puin, slakken, kooltjes, glas, slib/ ongerijpte klei Grond: Zware metalen en PAK licht tot sterk verhoogd op verschillende locaties aangetroffen. Grondwater: Chroom > I Nikkel, Minerale olie >S Bijzonderheden: Gezien groot aantal verdachte aandachtspunten, per aandachtspunt 1 peilbuis geplaatst. Er is uitgegaan van een homogene verontreiniging met bekende kern per aandachtspunt. Beoordeling risico's Conclusies en aanbevelingen:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings Plan 1

Locatie	Minckelerstraat (175/037, RWZI-Oost)
Rapportdatum	22-11-1993
Rapportnummer	RAR/WK93-146
Onderzoekbureau	DHV
Opmerkingen	Terplaatsen van; Lava en steenpuin uit de oxydatiebedden: - Hier is de lava verontreinigd met chroom tot boven de C- Waarde, waarbij er verder een aantal metalen zijn waargenomen die een concentratie bevatten tot boven de B- Waarde. - het steenpuin is verontreinigd met een aantal metalen in concentraties boven de B-Waarde. Wand en fundatiepuin oxydatiebedden: - Het wandpuin is licht verontreinigd met nikkel, cadmium, koper en zink boven de A- Waarde. - Het funderingspuin bevat nikkel, koper, zink en een aantal individule PAK juist boven de A-Waarde. Afgegraven grond: - de ondergrond bevat cadmium en chryseen in een concentratie tussen de A en de B- Waarde. - De bovengrond bevat cadmium, koper kwik en een drietal individuele PAK boven de A- Waarde.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Minckelerstraat (175/037, RWZI-Oost)
Rapportdatum	25-10-1990
Rapportnummer	3905/pc.554

Onderzoekbureau	Wareco Amsterdam BV
Opmerkingen	Zintuigelijke waarneming:Hier werden bij br.3,6,14 afwijkende geuren waargenomen, waarbij enkelde de geur bij br. 3 kon worden herleid als mogelijk chloorhoudende stof. Bovengrond:Geen indicatie aanwezig. Ondergrond:hier is de grond licht verontreinigd met zware metalen, waarbij op enkele plaatsen met name bij de twee noordelijke sliblagunesde grond tot ernstig is verontreinigd met koper, zink, kwik, zink en lood dit door infiltratie water. Grondwater:Hier is het grondwater licht verontreinigd met oa. zware metalen, waarbij op locatie 11 een matige verontreiniging is aan getroffen met chroom dat de Streefwaarde overschrijd. Bijzonderheden: Conclusie:Aanbevolen wordt een nader ondezoek te verrichten naar de EOX- verontreiniging in grond en olie in het grondwater dit i.v.m. de mogelijke verspreidingsrisico`s in de toekomst te doen voorkomen. Beordelingsrisico's: Boorbeschrijving is opgeslagen bij boornummer:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

ASB - asbest onderzoek NEN 5707 5

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	12-12-2013
Rapportnummer	BD76G RAP20131212_2
Onderzoekbureau	Wareco
Opmerkingen	Hypothese wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: Geen asbestverdachte materialen op het maaiveld Conclusies: Bodem bevat asbest, maar het gehalte ligt beneden de interventiewaarde. Aanbevelingen: Bij toekomstige graafwerkzaamheden dient rekening te worden gehouden met het lokaal voorkomen van asbesthoudend plaatmateriaal.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	BD76G_RAP20131212_2.pdf

Sanerings evaluatie 9

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	20-08-2013
Rapportnummer	BD76 RAP20130819
Onderzoekbureau	Wareco
Opmerkingen	Er is geen nazorgverplichting voor deze sanering. De nog te saneren delen worden opgenomen in het werkplan waarbinnen ook de verplaatsing van de trafo en derhalve de verplaatsing van de kabels en leidingen wordt opgenomen.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	SE-BD76_RAP20130819.pdf

Verkennend onderzoek NEN 5740 6

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	12-07-2011
Rapportnummer	B011205
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS EEMNES BV.
Opmerkingen	Hypothese: onverdacht, deze wordt verworpen Zintuiglijke waarnemingen: puin, kool, slakken, stortmateriaal Bovengrond: barium, koper, nikkel, lood, zink>I Cadmium, kwik>TPAK, PCB, minerale olie>AW Ondergrond: barium, koper, nikkel, lood>I cadmium, kwik, lood>T Grondwater: niet onderzocht, in het verleden al onderzocht in een groter geheel Asbest: Ja, maar <I Bijzonderheden: gebied in gebruik als overstortbassin van RWZI Conclusies: De aangetoonde verontreinigingen hangen allen samen met het bodemvreemd materiaal. De hypothese onverdacht is komen te vervallen. Als terugsaneerwaarde zal de BGWT gelden. Aanbevelingen: Grond met bodemvreemd materiaal separaat houden van de ontgraving zonder bijmenging.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
VO BO11205	VO BO11205

Meldingsformulier BUS saneringsplan 3

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	16-03-2009
Rapportnummer	2009-16271
Onderzoekbureau	Elementair Apeldoorn
Opmerkingen	Het betreft een BUS melding voor de aanvraag van goedkeuring door de provincie van het saneringsplan met nummer 002323R.d01.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Saneringsplan 9

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	01-03-2009
Rapportnummer	00232R.d01
Onderzoekbureau	Elementair Apeldoorn
Opmerkingen	Het betreft een kort werkplan voor de voorgenomen werkzaamheden. De verontreinigde grond dient naar het gronddepot Anna's Hoeve te worden vervoerd.De keuring van de putbodem en putwanden word niet noodzakelijk geacht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader onderzoek 5

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	22-03-2004
Rapportnummer	542321
Onderzoekbureau	Royal Haskoning
Opmerkingen	Dit onderzoek streeft ernaar om via het modelleren van grondwater stromen de verontreinigingsituatie beter in beeld te krijgen van de diepere grondwaterstromen. Het blijkt dat de ernstige verontreinigingen zich voornamelijk voordoen in de eerste 15 meter onder het maaiveld op de voormalige stort en vloeivelden van Anna's Hoeve. Een van de voornaamste bronnen van deze vervuiling is de teerkern op Anna's Hoeve, welke actuele verspreidingsrisico's met zich mee brengt. De verontreinigingen stromen allemaal richting de winningsbronnen Laren.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Nader Grondwater Onderzoek, deel 1	Nader Grondwater Onderzoek, deel 1
Nader Grondwater Onderzoek, deel 2	Nader Grondwater Onderzoek, deel 2
Nader Grondwater Onderzoek, deel 3	Nader Grondwater Onderzoek, deel 3

Afweging saneringsvarianten. Saneringsplan 4

Locatie	Stortterreinen en vloeivelden (Anna's Hoeve, Liebergen)
Rapportdatum	01-10-2001
Rapportnummer	01-10-2001
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum
Opmerkingen	Variant 5 is de optimalisatievariant waarbij de nadelen en bezwaren zijn opgeheven. De matig tot sterk verontreinigde bovengrond wordt vervangen door schone aanvulgrond. Daaronder blijft vanaf ca. 1,5m diepte nog licht verontreinigde grond achter. Bij variant 5 wordt met een relatief geringe extra (financiële) inspanning het totale milieurendement vergroot. Er blijft geen matig tot sterke verontreinigde grond in het gebied achter, waardoor de nazorg c.q. beheersinspanningen vrijwel nihil zijn.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Anna's Hoeve / Plangebied Liebergen

Locatie	Minckelersstraat 201-207 (Sportpark Anna's Hoeve)
Contourtype	Grond
Opmerkingen	

Verontreinigde Componenten

PAK (10-VROM)

Zware metalen

Fokkerweg, Anthony 45

Locatie	Fokkerweg, Anthony 45

Contourtype	Grond
Opmerkingen	geen kaart aanwezig bij beschikking zo goed mogelijk ingetekend a.d.h.v. onderzoek 2013

Verontreinigde Componenten

Minerale olie

BETX

Wet milieubeheer bedrijven

Adres	Gebruik
Rontgenstraat 28	schildersbedrijf

Brandstoftanks

Adres	Product	Status
Anthony Fokkerweg 40	huisbrandolie	tank is verwijderd

Historisch bodembestand (HBB)

Adres	Gebruik	Van	Tot	Opmerkingen
Anthony Fokkerweg 40	benzine-service-station	1978	1978	
Anthony Fokkerweg 40	benzine-service-station	1960	1974	
Anthony Fokkerweg 40	benzine-service-station	1978	1983	
Anthony Fokkerweg 42	benzine-service-station	1978	1978	
Anthony Fokkerweg 42	benzine-service-station	1960	1974	
Anthony Fokkerweg 42	benzine-service-station	1978	1983	

Disclaimer

De door ons in deze rapportage beschikbaar gestelde informatie dient u te interpreteren als een inschatting van de verontreinigingsituatie op een bepaald moment. Omdat het veelal historische informatie betreft kunnen wij nooit 100% zekerheid geven wat de kwaliteit is van grond en grondwater.
De Gemeente Hilversum is niet aansprakelijk voor enige schade dan wel enige andere indirecte incidentele of gevolgschade als blijkt dat in de praktijk de verontreinigingsituatie anders is dan in dit rapport is vermeld.
Wij attenderen u op het feit dat u als makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of als derde, bij aan- of verkoop van onroerend goed een vergaande onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks. Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank.
De informatie uit deze rapportage kan niet worden gebruikt bij de aanvraag van een bouwvergunning of andere gemeentelijke producten. Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de gemeente dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast.
Wij gaan ervan uit u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele vragen en/of inlichtingen kunt u zich wenden tot de Gemeente Hilversum.

Bodemloket rapport

geprint op 26 Jan 2015 16:18

Rapport NH040201990

Locatie	
ID	NH040201990
Locatiecode BIS	
Locatie	Toekomstig terrein Wiggerts
Adres	Minckelersstraat 1223LE HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	ernstig, niet urgent
Vervolg	voldoende gesaneerd

Saneringsinformatie	
Type sanering	Deelsanering (gedeelte locatie)
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
stortplaats op land (niet gespecificeerd) (900030)	onbekend	onbekend
stortplaats industrieel- en bedrijfsafval op land (900038)	1910	1959

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Verkennend onderzoek NEN 5740	CSO	07L227/07L398	2008-07-30
Sanerings evaluatie	Back milieu-advies en onderz.	11/110701/EB	2011-07-11
ASB - asbest onderzoek NEN 5707	ZVS Eemnes BV	JM/53br10/18971	2010-10-26
Saneringsplan			

Besluiten

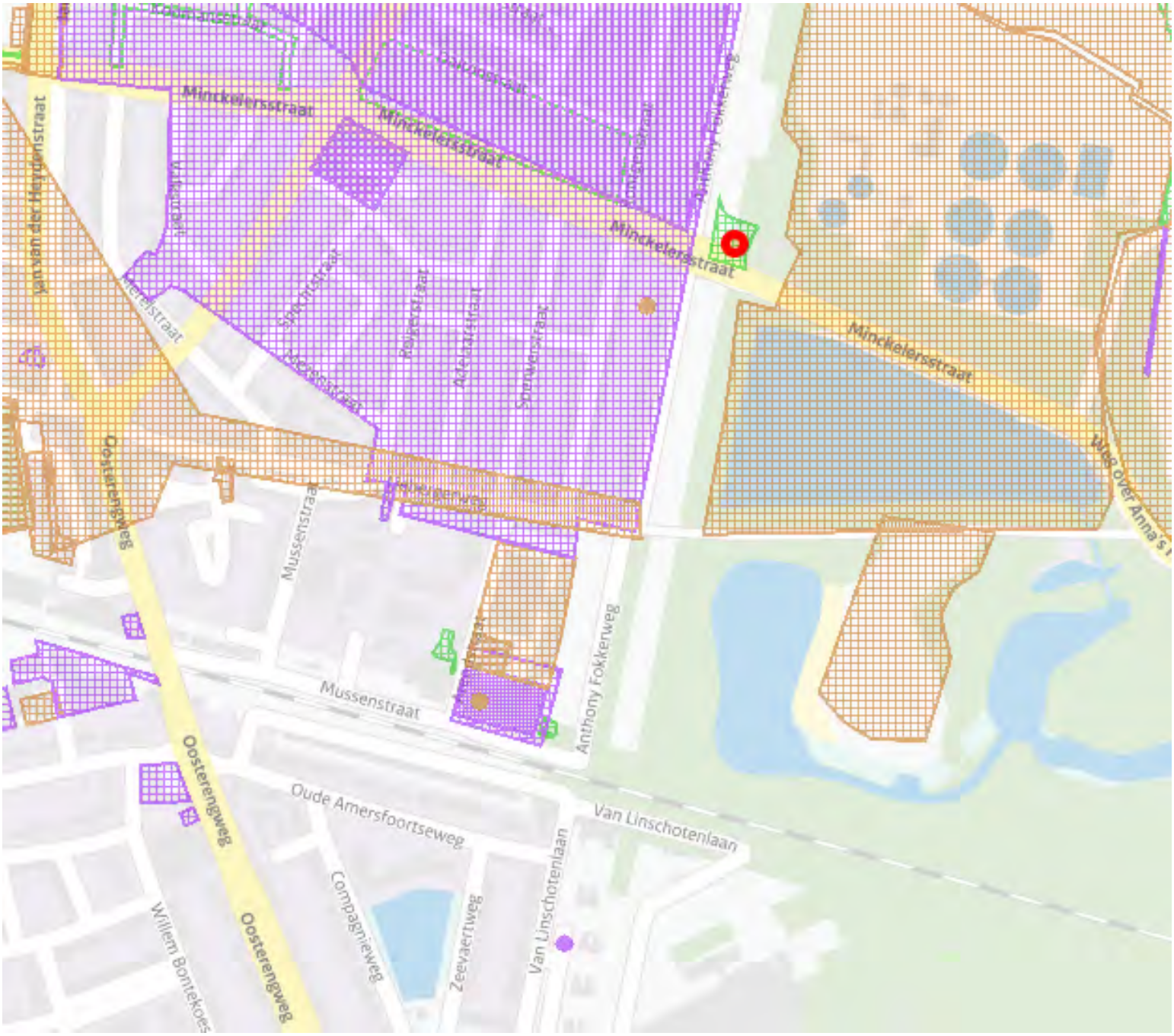
Besluit	Besluitdatum	Kenmerk
Instemmen uitgevoerde sanering	2011-11-02	2011-54718
Organisatorische zorg	2011-11-02	2011-54718
SE opstellen	2011-06-20	2011-33162
Instemmen met SP	2011-04-11	2011-19878

Beschikte kadastrale percelen

	Code	Sectie	Perceel
HVS00	C	7479	

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-svt@noord-holland.nl


Minckelersstraat
Minckelersstraat
Minckelersstraat
Minckelersstraat
Mussenstraat
Mussenstraat
Oosterengweg
Oosterengweg
Anthony Fokkerweg
Oude Amersfoortseweg
Van Linschotenlaan
Van Linschotenlaan
Compagniesweg
Zeevaertweg
Willem Bontekoe

Legenda

Locatie	
Beschikbaarheid gegevens	Eigen website beschikbaar Geen gegevens in Bodemloket
Voortgang onderzoek	Gesaneerd Onderzoek uitgevoerd, geen noodzaak tot verder onderzoek of sanering Onderzoek uitgevoerd, verder onderzoek kan noodzakelijk zijn Historische activiteit bekend
Mijnsteengebieden	Mijnsteengebieden Limburg Besluit Bodemkwaliteit

Disclaimer:

De gegevens op het Bodemloket zijn met de grootste zorg samengesteld. Toch kan het voorkomen dat de informatie op deze website verouderd is, onvolledig is of onjuistheden bevat. De organisatie achter Bodemloket.nl noch de data-eigenaren (gemeenten en provincies) zijn aansprakelijk voor enigerlei schade die het directe of indirecte gevolg is van of in verband staat met het gebruik van de op deze website beschikbare informatie. U helpt de overheid door eventuele geconstateerde fouten of gebreken te melden.

De provincies en gemeenten die op de kaart van Nederland groen gekleurd zijn, leveren informatie aan voor het Bodemloket. Ook andere instanties - zoals kleinere gemeenten - hebben soms bodeminformatie, maar deze vindt u voorlopig nog niet op deze website. Wilt u een compleet beeld? Neem dan zeker óók contact op met uw gemeente. Staat een locatie (nog) niet vermeld op de kaart? Dan hebben we daar geen informatie over.

Op bodemloket.nl vindt u per plaats een overzicht van de bevoegde instanties. De contactgegevens vindt u op de website van de desbetreffende gemeente of provincie.

Bodemloket rapport

geprint op 17 Jun 2015 13:37

Rapport NH041700469

Locatie	
ID	NH041700469
Locatiecode BIS	
Locatie	Dr. Albert Schweizerweg 2 vml camping de Molshoop
Adres	Dr. Albert Schweizerweg 2 3744MN LAREN NH
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	ernstig, spoed, risico's wegnemen en uiterlijk saneren voor 2015
Vervolg	voldoende gesaneerd

Saneringsinformatie	
Type sanering	Volledig (hele geval)
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
ophooglaag (niet gespecificeerd) (900070)	onbekend	onbekend

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Nader onderzoek	Grondslag BV	14829	2009-10-06
Saneringsplan	Grondslag BV	14829	2013-01-11
Verkennend onderzoek NEN 5740	Grondslag BV	14829	2009-06-30
Sanerings evaluatie	Grondslag BV	14829	2013-05-21
Sanerings evaluatie	Grondslag BV	14829	2013-05-08

Besluiten

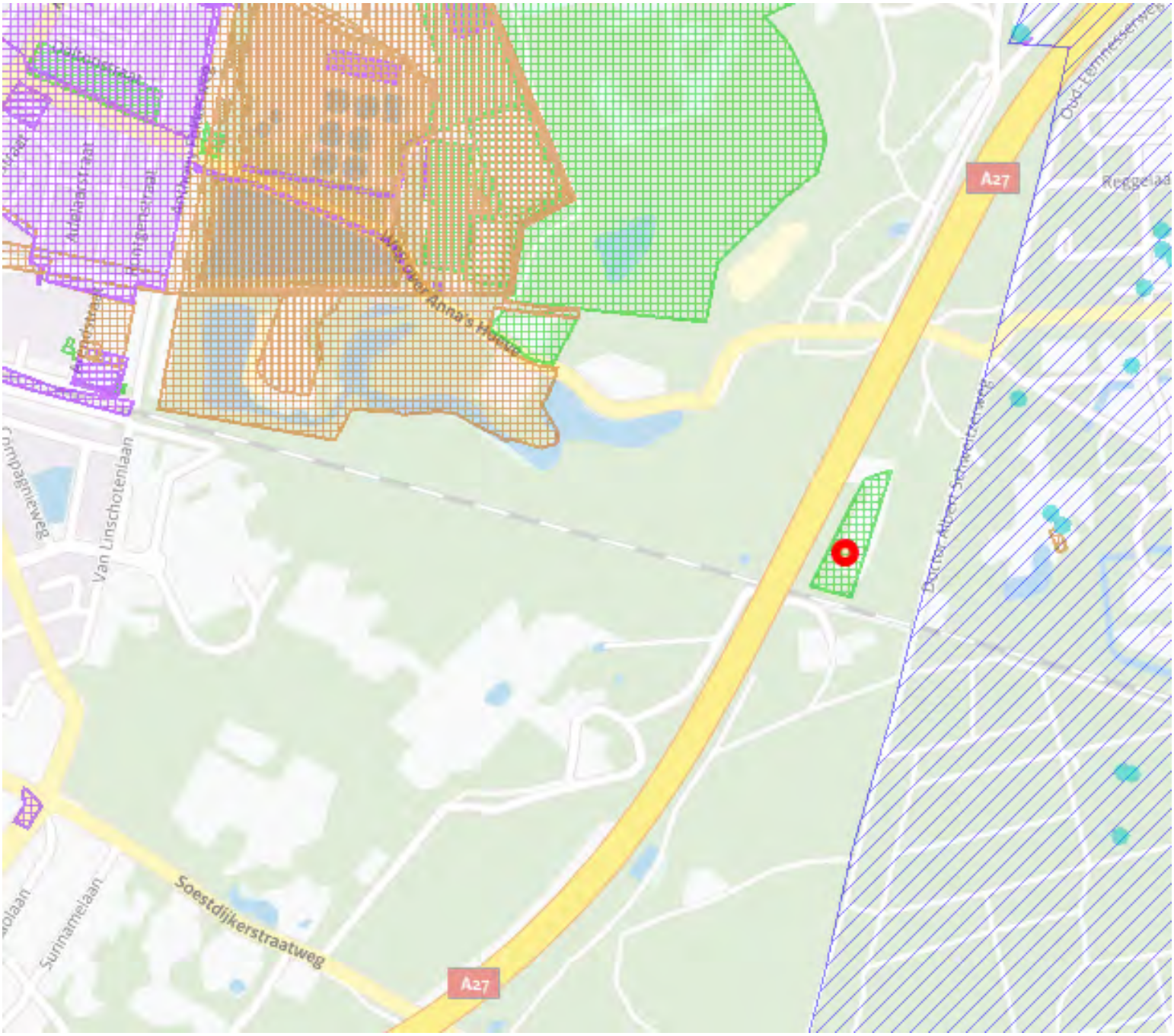
Besluit	Besluitdatum	Kenmerk
Instemmen uitgevoerde sanering	2013-07-18	192955/211101
beschikking ernstig, spoed	2013-02-21	133907-149082
Instemmen met SP	2013-02-21	133907-149082

Beschikte kadastrale percelen

	Code	Sectie	Perceel
LRN01	A	5331	

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-svt@noord-holland.nl



Legenda

Locatie	
Beschikbaarheid gegevens	Eigen website beschikbaar Geen gegevens in Bodemloket
Voortgang onderzoek	Gesaneerd Onderzoek uitgevoerd, geen noodzaak tot verder onderzoek of sanering Onderzoek uitgevoerd, verder onderzoek kan noodzakelijk zijn Historische activiteit bekend
Mijnsteengebieden	Mijnsteengebieden Limburg Besluit Bodemkwaliteit

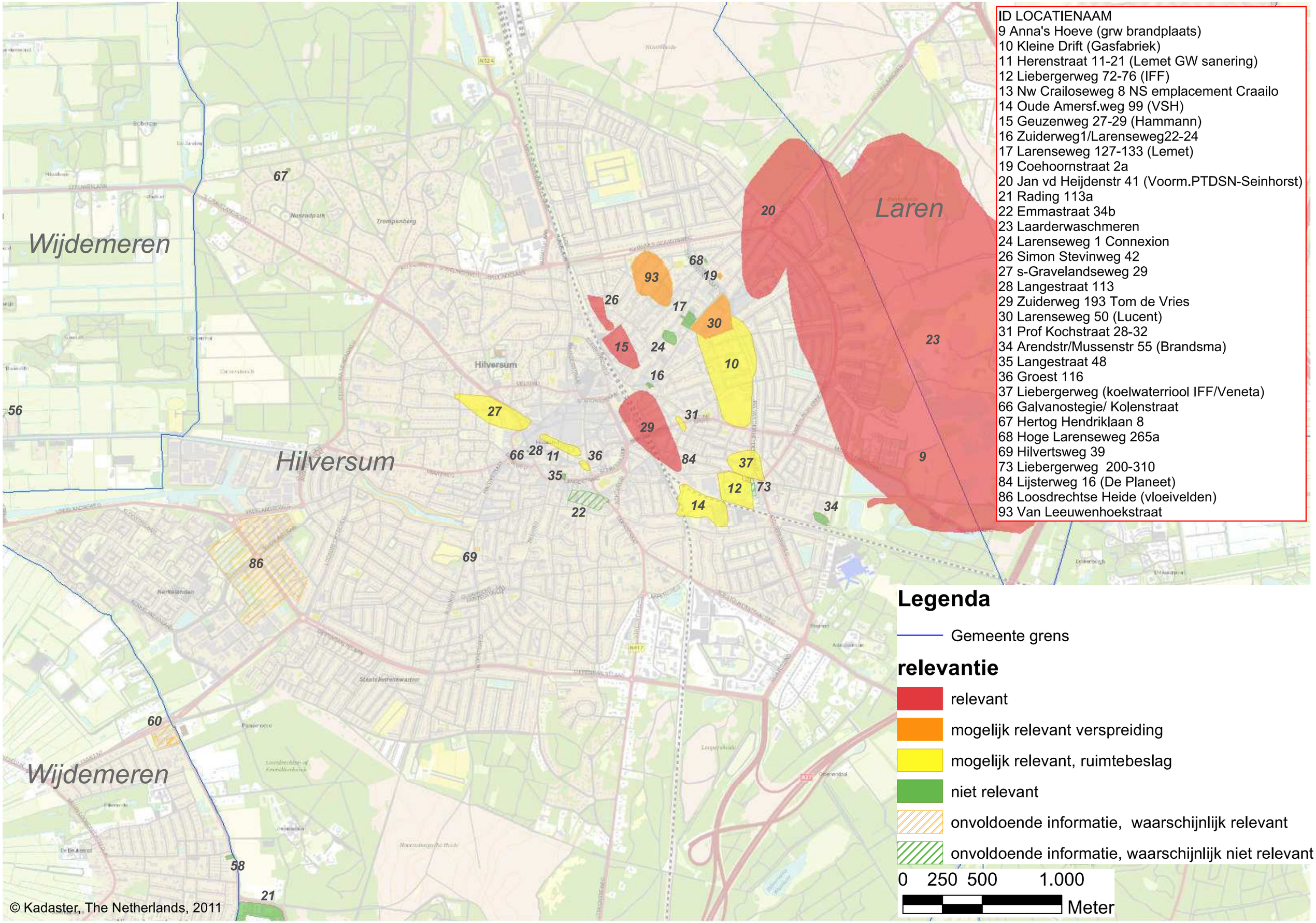
Disclaimer:

De gegevens op het Bodemloket zijn met de grootste zorg samengesteld. Toch kan het voorkomen dat de informatie op deze website verouderd is, onvolledig is of onjuistheden bevat. De organisatie achter Bodemloket.nl noch de data-eigenaren (gemeenten en provincies) zijn aansprakelijk voor enigerlei schade die het directe of indirecte gevolg is van of in verband staat met het gebruik van de op deze website beschikbare informatie. U helpt de overheid door eventuele geconstateerde fouten of gebreken te melden.

De provincies en gemeenten die op de kaart van Nederland groen gekleurd zijn, leveren informatie aan voor het Bodemloket. Ook andere instanties - zoals kleinere gemeenten - hebben soms bodeminformatie, maar deze vindt u voorlopig nog niet op deze website. Wilt u een compleet beeld? Neem dan zeker óók contact op met uw gemeente. Staat een locatie (nog) niet vermeld op de kaart? Dan hebben we daar geen informatie over.

Op bodemloket.nl vindt u per plaats een overzicht van de bevoegde instanties. De contactgegevens vindt u op de website van de desbetreffende gemeente of provincie.

5
Plangrens
Deelgebied 5
Grondwaterbeschermingsgebied
N
0
150
300 m
Tauw


ID LOCATIENAAM
9 Anna's Hoeve (grw brandplaats)
10 Kleine Drift (Gasfabriek)
11 Herenstraat 11-21 (Lemet GW sanering)
12 Liebergerweg 72-76 (IFF)
13 Nw Crailoseweg 8 NS emplacement Craailo
14 Oude Amersf.weg 99 (VSH)
15 Geuzenweg 27-29 (Hammann)
16 Zuiderweg1/Larenseweg22-24
17 Larenseweg 127-133 (Lemet)
19 Coehoornstraat 2a
20 Jan vd Heijdenstr 41 (Voorm.PTDSN-Seinhorst)
21 Rading 113a
22 Emmastraat 34b
23 Laarderwaschmeren
24 Larenseweg 1 Connexion
26 Simon Stevinweg 42
27 s-Gravelandseweg 29
28 Langestraat 113
29 Zuiderweg 193 Tom de Vries
30 Larenseweg 50 (Lucent)
31 Prof Kochstraat 28-32
34 Arendstr/Mussenstr 55 (Brandsma)
35 Langestraat 48
36 Groest 116
37 Liebergerweg (koelwaterriool IFF/Veneta)
66 Galvanostegie/ Kolenstraat
67 Hertog Hendriklaan 8
68 Hoge Larenseweg 265a
69 Hilvertsweg 39
73 Liebergerweg 200-310
84 Lijsterweg 16 (De Planeet)
86 Loosdrechtse Heide (vloeivelden)
93 Van Leeuwenhoekstraat
Wijdemeren
Hilversum
Laren
Legenda
Gemeente grens
relevantie
relevant
mogelijk relevant verspreiding
mogelijk relevant, ruimtebeslag
niet relevant
onvoldoende informatie, waarschijnlijk relevant
onvoldoende informatie, waarschijnlijk niet relevant
0 250 500 1.000
Meter
© Kadaster, The Netherlands, 2011

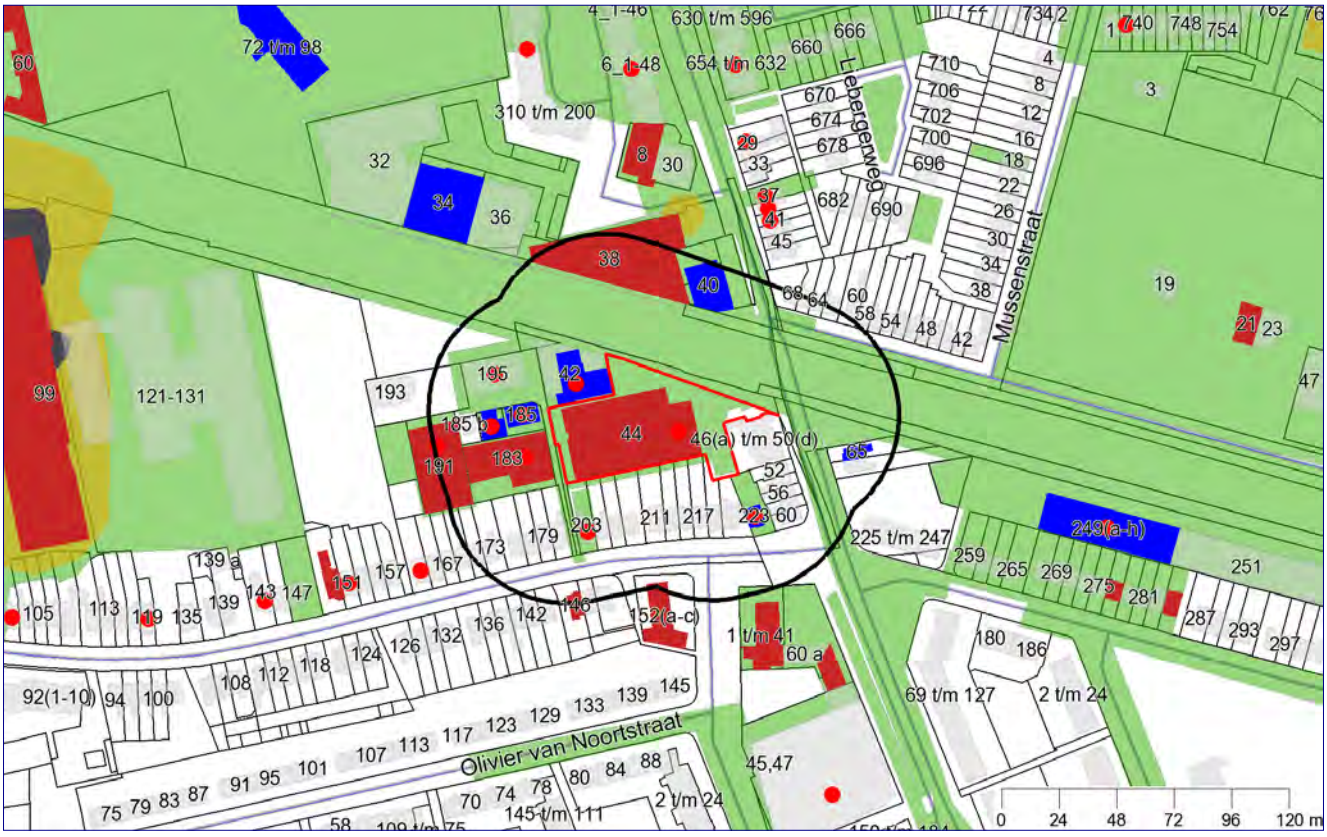
Bijlage

6

Beschikbare informatie deelgebied 6

Bodeminformatie

Oosterengweg 44 te Hilversum



Legenda

Geselecteerde locatie	Saneringscontouren
50-meter straal	Gebouwen
Percelen	Wet milieubeheer bedrijven
Onderzoeken	Brandstoftanks
Verontreinigingscontouren	Historisch bodembestand (HBB)

Inhoudsopgave

Welke informatie vindt u in dit rapport	**3**
Informatie over geselecteerd perceel	**4**
Locaties	**4**
Onderzoeken	**4**
Verontreinigingscontouren	**8**
Wet milieubeheer bedrijven	**8**
Brandstoftanks	**8**
Historisch bodembestand (HBB)	**8**
Informatie van objecten in een straal van 50 meter rondom het perceel	**9**
Locaties	**9**
Onderzoeken	**9**
Verontreinigingscontouren	**18**
Wet milieubeheer bedrijven	**19**
Brandstoftanks	**19**
Historisch bodembestand (HBB)	**19**
Disclaimer	**21**

Welke informatie vindt u in dit rapport

Dit rapport is een geautomatiseerde samenvatting van de bij de gemeente bekende gegevens over de bodemkwaliteit. Het rapport is onderverdeeld in de beschikbare informatie op het door u geselecteerde perceel en de informatie op de percelen in de directe omgeving. Hieronder wordt een korte uitleg gegeven van wat u in dit rapport aantreft.

Locatie

Betreft de naam waaronder de onderzoekslocatie bij de gemeente bekend staat. Ook staat hier de vervolgactie in het kader van de Wet bodembescherming beschreven. Alleen wanneer hier voldoende onderzocht of gesaneerd staat, wordt het perceel als niet verdacht op bodemverontreiniging beschouwd.

Onderzoeken

Hier worden de op de locatie uitgevoerde bodemonderzoeken en saneringen vermeld. Voor een uitleg van de verschillende typen aan onderzoek kunt u terecht op www.hilversum.nl/Digitale_Balie/Producten/A_t_m_E/Bodemonderzoek.

Wet milieubeheer bedrijven

Hier worden de huidige en voormalige vanuit de Wet milieubeheer geregistreerde bedrijven vermeld.

Brandstoftanks

Hier staan de bij de gemeente bekende (ondergrondse) brandstof tanks en de status van deze tanks. Voor meer informatie over deze status kunt u terecht op www.hilversum.nl/Digitale_Balie/Producten/N_t_m_Z/Olietank_particuliere_grond_verwijderen.

Historisch bodembestand (HBB)

Hier worden alle voormalige bedrijven vermeld die op bodemverontreiniging verdacht zijn. Deze lijst is onder andere gebaseerd op de Hinderwetvergunningen en inschrijvingen bij de kamer van koophandel.

Verontreinigingscontour

Deze contour laat de verspreiding van een verontreiniging zien. Wanneer het een verontreiniging in het grondwater betreft, adviseren wij u om geen grondwater op te pompen.

Wat betekenen de resultaten

Indien op uw perceel bedrijfsactiviteiten hebben plaatsgevonden of als is gebleken dat er verontreinigingen of tanks in de grond aanwezig zijn, adviseren wij u een (historisch) bodemonderzoek uit te laten voeren. Hiervoor kunt u terecht bij verschillende hierin gespecialiseerde adviesbureaus.

Inzien archieven

De betreffende bodemonderzoeken zijn in te zien bij de afdeling Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Hilversum. U kunt hiervoor een afspraak maken via 14 035. De Hinderwet en Wet milieubeheer archieven, waaronder de certificaten van de tanksaneringen, zijn beschikbaar bij het streekarchief op de Oude Enghweg 23 te Hilversum. Voor de laatste gegevens van het bevoegd gezag Wet bodembescherming, de provincie Noord-Holland, verwijzen wij u naar www.bodemloket.nl.

Vragen of opmerkingen?

Indien u vragen heeft kunt u contact opnemen met de gemeente Hilversum. Mail naar bodem@hilversum.nl of bel tijdens kantooruren 14 035. U kunt ons helpen door eventueel geconstateerde fouten of gebreken te melden. Als u zelf onderzoeken bezit die niet in het systeem staan, dan kunt u deze laten opnemen.

Informatie over geselecteerd perceel

Locaties

Naam	Vervolgactie Wet bodembescherming:
NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)	uitvoeren NO
Oosterengweg 44	voldoende onderzocht

Onderzoeken

Nader onderzoek 7

Locatie	NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)
Rapportdatum	23-05-2007
Rapportnummer	20070015
Onderzoekbureau	BK ingenieurs & milieuadvies b.v.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft aangetoond dat er 6 gevallen van ernstige bodemverontreiniging zijn. Bij geen van de Wbb-gevallen is sprake van spoedeisendheid met betrekking tot saneren van de verontreiniging.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
nader onderzoek	NO-20070015 rapport
nader onderzoek, bijlagen	NO-20070015 bijlagen
nader onderzoek tekeningen	NO-20070015 tekeningen

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)
Rapportdatum	26-05-2000
Rapportnummer	SBNS 014.002
Onderzoekbureau	DHV
Opmerkingen	Zintuigelijke waarnemingen: Geen afwijkingingen aangetroffen die kunnen duiden op bodemverontreiniging Bovengrond: zware metalen, minerale olie, EOX, PAK > S (verdachte locaties) koper, zink, PAK > S (onverdachte locaties) Op enkele sublocaties wordt de tussenwaarde of de interventiewaarde in de grond overschreden. Sublocatie V3: Koper > T Sublocatie V17: minerale olie, xylenen, benzeen > I, PAK > T Sublocatie V18: minerale olie > I, mineraloe olie, Pak > T (plaatselijk) Sublocatie V21: PAK > I Sublocatie V22: Koper > T Sublocatie V25: Koper, zink > T Sublocatie V27: Zink > I Sublocatie V31: PAK > T Bijzonderheden Bovengrond:

De verontreiniging boven de tussenwaarde met koper ter plaatse van V3 (opslag olie/teer) kan niet verklaard worden met de activiteiten die hier plaats hebben gevonden. Waarschijnlijk betreft het hier een achtergrondgehalte.

Ondergrond:
V18. verontreiniging met Minerale olie (4.5 - 5.0 m -mv)
Behoudens locatie V18 beperken de verontreinigingen zich tot de bovengrond.
De verontreiniging op locatie V18 is waarschijnlijk afkomstig van het naastgelegen tankstation.

Grondwater:
minerale olie, EOX, aromaten, VOCl, PAK, cadmium, koper, zink, kwik > S

In het grondwater zijn op de volgende locaties overschrijdingen van de tussenwaarde of interventiewaarde aangetoond>
V3 : Zink > T
V17: Xylenen, minerale olie > I
V18: Xylenen, minerale olie > I, Zink > T
V21: Zink > I
V22: Zink > T
V25: Tetrachlooretheen > I

Bijzonderheden Grondwater:
De verontreiniging boven de tussenwaarde met zink ter plaatse van V3 (lekkage olie) kan niet verklaard worden vanuit de activiteiten die hier plaats hebben gevonden. Waarschijnlijk betreft het hier een achtergrondverontreiniging.
De verontreiniging boven de interventiewaarde met tetrachlooretheen ter plaatse van V25 (volkstuinen, trafohuis, fabrieksterrein, loods) is mogelijk het gevolg van aktiviteiten van buiten het NS-emplacement. Uit informatie van de gemeente Hilversum blijkt dat ten zuiden van V25 een aantal locaties bevinden waarvan bekend is dat het grondwater met VOCl veriontreinigd is.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nulsituatie Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 44
Rapportdatum	08-08-2005
Rapportnummer	146399
Onderzoekbureau	Oranjewoud B.V.
Opmerkingen	Hypothese wordt verworpen

Zintuiglijke waarnemingen: lichte puinbijmenging

Bovengrond: zink >T
koper, lood >S

Ondergrond: geen verontreiniging

Grondwater: chroom, nikkel, zink, per, >S

Bijzonderheden: -

Conclusies: beperkt aanvullend onderzoek naar omvang matige zinkverontreiniging.

Aanbevelingen: uitvoeren NO

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 44
Rapportdatum	31-03-2002
Rapportnummer	01065
Onderzoekbureau	ReGister
Opmerkingen	Gezien het historisch onderzoek is opde locatie mogelijk sprake van ernstige bodemverontreiniging. De verontreiniging is vermoedelijk heterogeen verspreid, waarbij er sprake is van meerdere kernen, waarvan de plaats van voorkomen bekend is. Het betreft de plaatsen van de raparatiewerkplaats en drukkerij en de gesaneerde ondergrondse HBO-tank. Op de locatie zijn al bodemonderzoek uitgevoerd die als voldoende kunnen worden gekwalificeerd. Bij huidig gebruik zijn vervolgacties niet noodzakelijk.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend onderzoek NVN 5740 2

Locatie	Oosterengweg 44
Rapportdatum	25-02-1998
Rapportnummer	19494-87106A
Onderzoekbureau	Oranjewoud
Opmerkingen	De bovengrond is sterk verontreinigd met PAK en licht met zink, lood en olie. De ondegrond is niet verontreinigd. Het grondwater is sterk met zink en licht met nikkel, cadmium, lood, benzeen, tolueen, xylenen, dichloormethaan en tetra verontreinigd.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 2

Locatie	Oosterengweg 44
Rapportdatum	30-06-1995
Rapportnummer	17795-22354
Onderzoekbureau	Oranjewoud B.V.
Opmerkingen	Doel van het onderzoek is het in horizontale en verticale richting begrenzen van grondverontreiniging met PAK. Boingen tot ca 1,5 m-mv. Zintuigelijke Waarnemingen: kooltjes, puin. Grondsoort: zand. Perceel opgedeeld in 5-tal locaties Bovengrond: PAK >S tot >I; Lood >S Ondergrond: PAK >S tot >I Grondwater: niet geanalyseerd Bijzonderheden: boring 209 gestaakt op onbekend obstakel, boringen 214, 215, 219 gestaakt op puin. Vervuiling met PAK is gerelateerd aan puin in de bodem Beoordeling risico's: bij het huidige tereingebruik zijn risico's gering. Bij realisering van nieuwbouw

zal echter grond vrijkomen, die niet zonder meer op andere locaties hergebruikt kan worden

Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: 201

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 44
Rapportdatum	31-07-1994
Rapportnummer	17795-22024
Onderzoekbureau	Oranjewoud B.V.
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: kooltjes, puin, sintels, slakken. Grondsoort: humeus matig grof zand Bovengrond: minerale olie, Lood >S; PAK >I Ondergrond: PAK >I Grondwater: Nikkel, Zink, VAK, tetrachlooretheen, EOX >S Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: risico's gering door huidig terreingebruik. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: 101

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 44
Rapportdatum	31-07-1992
Rapportnummer	R3227243.P01/NV
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: kooldelen, puin, slakken glas, roest, metalen, afval, muf. Grondsoort: fijn tot matig grof zand. Bovengrond: Koper, Kwik, Lood, Zink, EOX, PAK >A; middenterrein: PAK >B Ondergrond: geen verhoogde gehalten Grondwater: geen verhoogde gehalten Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: doordat delen van het terein verontreinigd zijn met PAK's worden risico's voor de volksgezondheid en/of milieu niet uitgesloten. Nader onderzoek wordt aanbevolen, dit om een nieuwe onderzoekshypothese op te stellen, waarna een nieuw, gericht onderzoek uitgevoerd kan worden. Bij werkzaamheden vrijkomende grond dient op milieuhygienisch verantwoorde wijze afgevoerd te worden. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: 17

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 195
Rapportdatum	28-02-1996
Rapportnummer	A-6007/110
Onderzoekbureau	FUGRO
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puin Bovengrond: lichte verontreiniging met zware metalen en PAK Ondergrond: geen Grondwater: lichte verontreiniging met tolueen en trichlooretheen Bijzonderheden: Er is een olietank aanwezig. Beoordeling risico's: Voor de zwak puinhoudende toplaag gelden beperkingen voor hergebruik. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boornummer:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Wet milieubeheer bedrijven

Adres	Gebruik
Oosterengweg 44	vlakdrukkerij
Oosterengweg 44	loodgieters-, fitters- en sanitairinstallatiebedrijf
Oude Amersfoortseweg 197	schildersbedrijf

Brandstoftanks

Adres	Product	Status
Oosterengweg 44	huisbrandolie	tank is verwijderd

Historisch bodembestand (HBB)

Adres	Gebruik	Van	Tot	Opmerkingen
Oosterengweg 44	autoreparatiebedrijf	1931	1950	

Informatie van objecten in een straal van 50 meter rondom het perceel

Locaties

Naam	Afstand (m.)	Vervolgactie Wet bodembescherming:
Heijdenstraat, Jan van der e.o. (weg- en riooltracé)	3	voldoende gesaneerd
Mussenstraat (volkstuinen)	23	voldoende onderzocht
Oosterengweg (gasleidingtrace)	22	voldoende onderzocht
Oosterengweg (tegenover 39-41)	36	uitvoeren OO
Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein	46	niet beoordeeld
Oosterengweg 38	27	uitvoeren NO
Oosterengweg 40	27	niet beoordeeld
Oosterengweg 60A	46	voldoende onderzocht
Oude Amersfoortseweg (groenstrook langs het spoor)	15	uitvoeren NO
Oude Amersfoortseweg 183	2	uitvoeren OO
Oude Amersfoortseweg 185	3	uitvoeren OO
Oude Amersfoortseweg 185A	19	uitvoeren OO
Oude Amersfoortseweg 191	39	voldoende onderzocht
Oude Amersfoortseweg 195	13	voldoende onderzocht
Oude Amersfoortseweg 203	4	voldoende onderzocht
Oude Amersfoortseweg 223		uitvoeren OO

Onderzoeken

Indicatief onderzoek 1

Locatie	Heijdenstraat, Jan van der e.o. (weg- en riooltracé)
Rapportdatum	25-06-2010
Rapportnummer	BO10185
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS Eemnes B.V.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in de bovengrond lichte verontreinigingen met barium, kobalt, cadmium, koper, kwik, lood, zink, PAK en minerale olie aangetoond. In de ondergrond werd plaatselijk (kruispunt Oosterenghweg, K. Onnesweg, J v/d Heijdenstraat, Liebergerweg) een sterke PAK verontreiniging aangetroffen. Verder was de ondergrond licht verontreinigd met kobalt, cadmium, kwik, lood, zink en minerale olie.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	IO-BO10185.pdf

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Mussenstraat (volkstuinen)
Rapportdatum	18-07-2000

Rapportnummer	900200/14.007
Onderzoekbureau	Oranjewoud B.V.
Opmerkingen	Rapportdatum: 18 juli 2000 Hypothese wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: grondsoort: zand boring 85.2 en 85.3: zwak puin- en kolengruishoudend. Bovengrond+Ondergrond: koper, zink, minerale olie, cadmium, EOX en PAK>S Grondwater: Pb85.1: cadmium, nikkel en zink>S Bijzonderheden: Het rapport is een samenvatting van een ouder rapport uitgevoerd door DHV in de periode 1997-2000(dossier: M0836-72-004). Conclusies rapport: Omdat de gemeten concentraties de tussenwaarden uit de leidraad bodembescherming niet overschrijden, bestaat er geen noodzaak tot een nader onderzoek. De locatie is voldoende onderzocht gezien de toekomstige bestemming van parkeerterrein. Aanbevelingen: Geadviseerd wordt de vrijkomende grond zo veel mogelijk op dezelfde locatie terug te brengen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Indicatief onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg (gasleidingtrace)
Rapportdatum	30-11-2010
Rapportnummer	99057283
Onderzoekbureau	Grontmij
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in de bovengrond een sterke verontreiniging met PAk en lichte verontreinigingen met cadmium, koper, kwik, lood, zink, PCB en minerale olie aangetoond. De ondergrond bleek licht verontreinigd met cadmium, lood, zink en PCB. Het grondwater is niet onderzocht. De sterke verontreiniging met PAK werd aangetroffen bij boring 8 en 9 (in de middenberm t.h.v. nr 150-184).

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Indicatief onderzoek	IO_99057283

Historisch onderzoek 2

Locatie	Oosterengweg (tegenover 39-41)
Rapportdatum	19-10-2012
Rapportnummer	N099-1206581EHT-kmi-V01-NL

Onderzoekbureau	TAUW
Opmerkingen	De kolenberging is voldoende onderzocht. De andere activiteiten (barndstoftanks, olietanks,chemicaliënopslag, smeerolieopslag,werkplaats van de gereedschappenfabriek en De werkplaats van de machine- en apparatenindustrie) zijn onvoldoende onderzocht Er wordt geadviseerd aanvullend grondwateronderzoek naar de per-verontreinig uit te voeren om te kijken of er een verspreidingsrisico aanwezig is.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	N099-1206581EHT-kmi-V01-NL-_Oosterengweg_39-41.pdf

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg (tegenover 39-41)
Rapportdatum	13-02-2003
Rapportnummer	B02G0074\R\52
Onderzoekbureau	De Straat Milieu-adviseurs B.V.
Opmerkingen	Op basis van de resultaten van het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de locatie bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Een orienterend onderzoek wordt echter niet zinvol geacht, aangezient de locatie reeds voldoende is onderzocht en gesaneerd.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Evaluatie Sanering 1

Locatie	Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein
Rapportdatum	31-12-1993
Rapportnummer	R3311929.001/MU
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	De sanering is tussen 1 en 24 november 1993 in twee fasen uitgevoerd. Na zintuigelijke beoordeling is in, in overleg met provincie, gemeente en opdrachtgever besloten de bovenlaag te herbemonsteren en -analyseren. Aan de hand van de resultaten is de locatie op te delen in verontreinigingsvakken. In totaal is 3038,65 ton verontreinigde grond ontgraven en afgevoerd naar stortplaats Nauerna te Assendelft. De provincie en de gemeente hebben verklaard dat de lokatie voldoende is gesaneerd met het oog op de toekomstige bestemming. Lokaal zijn licht verhoogde gehaltes aan zware metalen en PAK's in de grond aanwezig. Bij graafwerkzaamheden op de lokatie dient rekening gehouden te worden met het feit, dat de vrijkomende grond, afhankelijk van het betreffende vak, niet zonder restricties kan worden toegepast.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Saneringsplan 1

Locatie	Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein
Rapportdatum	30-04-1993
Rapportnummer	R3265501.RO1/HJ

Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Doel: het wegnemen van alle in de bodemonderzoeken analytisch aangetroffen verontreinigingen boven de A-waarde, in de grond. Gezien de aard van de verontreinigingen is het niet mogelijk om via in-situ technieken de verontreinigingen te verwijderen. Werkzaamheden: -verwijderen begane grond vloer -ontgraven verontreinigde grond -verwijderen eventueel nog aanwezige HBO-tank -schone grond in laag van ca 0,3 m over de hele lokatie aanbrengen -verwerken verontreinigde grond Verwachte ontgravingshoeveelheid ca 1300 m3 Rest-risico's: het valt niet uit te sluiten, dat na de sanering vanaf 0,3 m-mv nog verontreinigingen boven de B-waarde achterblijven, hetgeen risico's met zich mee kan brengen voor volksgezondheid en milieu.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 2

Locatie	Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein
Rapportdatum	31-01-1993
Rapportnummer	R3249425.Q01/SJ
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puin, roest, metaal, oliegeur, glas, slakken, kooldeeltjes. Grondsoort: matig tot zeer grof zand. Bovengrond: Koper >C PAK > B Cadmium, Lood, Zink, Kwik, Nikkel > A; Ondergrond: minerale olie > A Grondwater: Zink, fenolen, chloorhoudende (per en tri) en aromatische oplosmiddelen >A Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt Aanbevolen wordt, om bij eventuele herinrichting van het terrein de verontreiniging van de grond met zware metalen en PAK's door middel van ontgraving te verwijderen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein
Rapportdatum	30-09-1992
Rapportnummer	R3228622.PO1/MH

Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puin, kooldeeltjes, houtresten, sintels, oud ijzer, stenen, plastic, verbrandingsresten. Grondsoort: matig grof tot zeer grof zand. Bovengrond: Cadmium, Kwik >A Koper, Lood, Zink >B Ondergrond: PAK >B Grondwater: Zink, chloorhoudende en aromatische oplosmiddelen, fenolen >A Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie. Potentiele risico's met betrekking tot uitloging en verspreiding van stoffen naar en via het grondwater. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt Beperkt nader onderzoek wordt aanbevolen met betrekking tot de horizontale afperking van de de verhoogde concentraties PAK's en zware metalen. Verder wordt aanbevolen nader onderzoek uit te voeren naar mogelijke bronnen voor oplosmiddelen-gehalten in het grondwater.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Monitoringsrapportage 2

Locatie	Oosterengweg 38
Rapportdatum	11-03-2010
Rapportnummer	L002-4562307OKU-myeV01-NL
Onderzoekbureau	TAUW
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in het grondwater een matige verontreiniging met tetrachlooretheen en lichte verontreinigingen met molybdeen, naftaleen, vinylchloride en 1,1,1-trichloorethaan aangetoond. De concentratie tetrachlooretheen is stabiel in vergelijking met voorgaande onderzoeksresultaten.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 38
Rapportdatum	01-11-2007
Rapportnummer	4543481
Onderzoekbureau	TAUW
Opmerkingen	Betreft nader onderzoek naar verontreinigingen met VOCl in het grondwater, zware metalen in grond en grondwater en PAK in grond. Het onderzoek heeft in de bovengrond een matige veronteiniging met zink en lichte verontreinigingen met koper, kwik en PAK aangetoond. De ondergrond bleek licht verontreinigd met PAK. In het grondwater zijn sterke verontreinigingen met tetrachlooretheen en lichte met cadmium, chroom, zink, dichloormethaan, 1,1,1-trichloorethaan aangetoond. Er is waarschijnlijk sprake van een ernstig geval van verontreiniging. Sanering naar verwachting niet spoedeisend.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Monitoring 1

Locatie	Oosterengweg 38
Rapportdatum	29-04-1999
Rapportnummer	3743543
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: nvt Bovengrond: nvt Ondergrond: nvt Grondwater: tetrachlooretheen > I ; dichloormethaan, zink > T thrichlooretheen, cadmium, chroom, nikkel > S Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie. Een nader onderzoek dient uitgevoerd te worden, met het oog op het verkrijgen van inzicht in de (verspreidings)risico's van de verontreiniging. aanbeveling: uitvoeren NO

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 38
Rapportdatum	31-08-1995
Rapportnummer	R3394131.H02/AH
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in de bovengrond een sterke verontreiniging met PAK, matige verontreinigingen met zink en koper en lichte verontreinigingen met minerale olie, lood, cadmium aangetoond. In de ondergrond werden geen verontreinigingen aangetroffen. Het grondwater bleek sterk verontreinigd met tetrachlooretheen, matig met lood en licht met Zink, 111-trichlooretheen, tolueen, xylenen en cadmium. Vermoedelijk geval van ernstige verontreiniging, waarvan sanering naar verwachting niet spoedeisend is

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Verkennend onderzoek	VO_R3394131.H0.AH

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 38
Rapportdatum	31-10-1994
Rapportnummer	onbekend
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum

Opmerkingen	Rapportdatum: 31-10-1994 Hypothese vastgesteld: verdacht Zintuiglijke waarnemingen: - Bovengrond: - Ondergrond: - Grondwater: - Bijzonderheden: - Beoordelingsformulier: - Verdachte locaties: kolenberging, brandstoftanks (ondergronds), vullokaal, pomphuis, opslag smeerolie, metaalwerkplaats, olietanks. Aanbevelingen: uitvoeren VO

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 40
Rapportdatum	17-11-1993
Rapportnummer	798.93
Onderzoekbureau	Dijk.v
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puinsporen, kolenresten, kalksporen. Grondsoort: zand Bovengrond: Cadmium, Koper, Lood, Zink, minerale olie, naftaleen, fenantreen, anthraceen, fluorantheen, benzo(a)anthraceen, chryseen, bezo(a)pyreen) PAK(10) >A Ondergrond: benzo(a)anthraceen >A Grondwater: tetrachlooretheen, EOX >B Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie. Aanbevolen wordt, om een nader onderzoek naar de grondwaterkwaliteit uit te voeren. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 60A
Rapportdatum	08-03-1993
Rapportnummer	22077B-R0328/d
Onderzoekbureau	Milieu Meetdienst
Opmerkingen	Het rapport heeft geen verontreinigingen in de boven- en ondergrond aangetoond. Het grondwater bleek matig verontreinigd met kwik en licht verontreinigd met chroom, tolueen en EOX.

bleek matig verontreinigd met kwik en licht verontreinigd met chroom, tolueen en EOX.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Verkennend onderzoek	VO_22077B

Historisch onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 60A
Rapportdatum	01-12-1992
Rapportnummer	-
Onderzoekbureau	-
Opmerkingen	Uit het historisch onderzoek is naar voren gekomen dat er in het verleden bodembedreigende activiteiten op de locatie hebben plaatsgevonden.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Bijzonder inventariserend onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg (groenstrook langs het spoor)
Rapportdatum	--
Rapportnummer	NOM 130269
Onderzoekbureau	-
Opmerkingen	Asbestinventarisatierapport type A. Diverse ingegraven asbesthoudende golfplaten aangetroffen. Tevens los beschadigd materiaal op groenstrook en schouwpad. Geen onderzoek conform NEN5707 uitgevoerd.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 183
Rapportdatum	11-10-2012
Rapportnummer	N101-1206581EHT-mye-V01-NL
Onderzoekbureau	TAUW
Opmerkingen	Uit het vooronderzoek blijkt dat de activiteiten onvoldoende onderzocht zijn. Er is geen sprake van een spoedlocatie.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	HO_N101-1206581EHT-mye-V01-NL-_Oude_Amersfoortseweg_183.pdf

Historisch onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 185
Rapportdatum	19-10-2012

Rapportnummer	N102-1206581EHT-kmi-V01-NL
Onderzoekbureau	TAUW
Opmerkingen	Uit het vooronderzoek blijkt dat de activiteiten (Autospuitbedrijf en Autoreparatiebedrijf) onvoldoende onderzocht. Er is geen sprake van een spoedlocatie.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	HO_N102-1206581EHT-kmi-V01-NL_Oude_Amersfoortseweg_185__2_.pdf

Historisch onderzoek

Locatie	Oude Amersfoortseweg 185A
Rapportdatum	19-10-2012
Rapportnummer	N103-1206581EHT-kmi-V01-NL
Onderzoekbureau	TAUW
Opmerkingen	Uit het vooronderzoek blijkt dat de activiteiten (autospuitbedrijf, metaalconstructiebedrijf en Papierbenodigdhedenfabricage voor kantoor en school) zijn onvoldoende onderzocht. Er is geen sprake van een spoedlocatie.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	HO_N103-1206581EHT-kmi-V01-NL_Oude_Amersfoortseweg_185A.pdf

avr (aanvullend rapport) 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 191
Rapportdatum	03-03-1999
Rapportnummer	A9018.110
Onderzoekbureau	Furgo Milieu Consult B.V.
Opmerkingen	Het grondwater bleek licht verontreinigd met chroom. De grond is niet onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 191
Rapportdatum	29-02-1996
Rapportnummer	A-6013/110
Onderzoekbureau	Furgo Milieu Consult B.V.
Opmerkingen	De bovengrond is matig verontreinigd met koper en licht met Lood, Zink, min. olie en PAK. De ondergrond is niet verontreinigd. Het grondwater is sterk met cadmium, koper en nikkel verontreinigd en licht met Ethylbenzeen, Xylenen, Chroom, Zink en Lood

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 191
Rapportdatum	01-05-1995
Rapportnummer	-
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum Afdeling Milieubeheer
Opmerkingen	Op de locatie hebben in het verleden bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden die mogelijk bodembedreigende zijn. De locatie moet als verdacht worden beschouwd.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 203
Rapportdatum	27-01-2003
Rapportnummer	B02G0074\R\55
Onderzoekbureau	De Straat Milieu-adviseurs B.V.
Opmerkingen	Uit het archief onderzoek wordt geconcludeerd dat er vermoedelijk geen bodembedreigende activiteiten op de locatie hebben plaatsgevonden. De vergunning voor het vermeende benzinestation is verlopen voor het station in werking is gesteld. Indien in de toekomst blijkt dat op de locatie wel een benzinestation gevestigd is geweest, is deze activiteit dusdanig lang geleden (1935) dat eventuele gerelateerde verontreinigingen waarschijnlijk niet meer worden aangetroffen. Een orienterend onderzoek is niet noodzakelijk.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 223
Rapportdatum	11-10-2012
Rapportnummer	N100-1206581EHT-mye-V01-NL
Onderzoekbureau	TAUW
Opmerkingen	Uit het vooronderzoek blijkt dat de activiteiten (autoreparatiewerkplaats en autospuiterij0 onvoldoende onderzocht zijn, Er is geen sprake van een spoedlocatie.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	HO_N100-1206581EHT-mye-V01-NL-_Oude_Amersfoortseweg_223.pdf

Verontreinigingscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Wet milieubeheer bedrijven

Adres	Gebruik
Oosterengweg 38	gereedschapswerktuigenfabriek
Oosterengweg 40	reliëfdrukkerij
OosterengwegBY 65	onverdachte activiteit
Oude Amersfoortseweg 183	metaaloppervlaktebehandelingsbedrijf
Oude Amersfoortseweg 183	autoreparatiebedrijf
Oude Amersfoortseweg 185	autoreparatiebedrijf
Oude Amersfoortseweg 185a	metaalconstructiebedrijf
Oude Amersfoortseweg 223	autoreparatiebedrijf
Oude Amersfoortseweg 183a	autoreparatiebedrijf
Oude Amersfoortseweg 191a	autoreparatiebedrijf

Brandstoftanks

Adres	Product	Status
Oosterengweg 38	huisbrandolie	onklaar gemaakt met Ecoperl gemeente niet BOOT
Oude Amersfoortseweg 146	onbekend	onklaar gemaakt met zand volgens BOOT
Oude Amersfoortseweg 152	onbekend	tank is verwijderd
Oude Amersfoortseweg 183	onbekend	tank is verwijderd
Oude Amersfoortseweg 191	onbekend	onklaar gemaakt met zand volgens BOOT

Historisch bodembestand (HBB)

Adres	Gebruik	Van	Tot	Opmerkingen
Oude Amersfoortseweg 183	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1976	1988	
Oude Amersfoortseweg 183	papierwarenfabriek n.e.g.	1941	1960	
Oude Amersfoortseweg 183	verfgroothandel	1978	1979	
Oude Amersfoortseweg 185	autospuitbedrijf (geen plaatwerkerij)	1945	1975	
Oude Amersfoortseweg 185	autospuitbedrijf (geen plaatwerkerij)	1939	1953	
Oude Amersfoortseweg 185	autoreparatiebedrijf	1983	1988	
Oude Amersfoortseweg 185A	papier- en kartonwarenfabriek	1968	1971	
Oude Amersfoortseweg 185A	autoreparatiebedrijf	1961	1972	
Oude Amersfoortseweg 191	foto- en filmontwikkelcentrale	1979	1985	
Oude Amersfoortseweg 195	papierwarenfabriek n.e.g.	1936	1941	
Oude Amersfoortseweg 195	textielindustrie	1934	1936	W.F. VAN WINSUN VOORHEEN KRAM & CO.

Oude Amersfoortseweg 195	wasserij (natwasserij)	1934	1934
Oude Amersfoortseweg 195	wasserij (natwasserij)	1934	1973
Oude Amersfoortseweg 195	enveloppenfabriek	1948	1950
Oude Amersfoortseweg 195	kopieerinrichting	1974	1979
Oude Amersfoortseweg 197	papier- en kartonwarenfabriek	1971	1976
Oude Amersfoortseweg 197	autoreparatiebedrijf	1968	1970
Oude Amersfoortseweg 197	autoreparatiebedrijf	1968	1969
Oude Amersfoortseweg 197	kunststofproduktenindustrie	1963	1967
Oude Amersfoortseweg 197	metaalconstructiebedrijf	1955	1961
Oude Amersfoortseweg 203	benzine-service-station	1935	1947
Oude Amersfoortseweg 223	auto- en motorensloperij	1979	1984
Oude Amersfoortseweg 223	autoplaatwerkerij annex - spuiterij	1987	1992

Disclaimer

De door ons in deze rapportage beschikbaar gestelde informatie dient u te interpreteren als een inschatting van de verontreinigingsituatie op een bepaald moment. Omdat het veelal historische informatie betreft kunnen wij nooit 100% zekerheid geven wat de kwaliteit is van grond en grondwater.
De Gemeente Hilversum is niet aansprakelijk voor enige schade dan wel enige andere indirecte incidentele of gevolgschade als blijkt dat in de praktijk de verontreinigingsituatie anders is dan in dit rapport is vermeld.
Wij attenderen u op het feit dat u als makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of als derde, bij aan- of verkoop van onroerend goed een vergaande onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks. Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank.
De informatie uit deze rapportage kan niet worden gebruikt bij de aanvraag van een bouwvergunning of andere gemeentelijke producten. Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de gemeente dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast.
Wij gaan ervan uit u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele vragen en/of inlichtingen kunt u zich wenden tot de Gemeente Hilversum.

Bodemloket rapport

geprint op 30 Sep 2013 07:27

Rapport NH040200066

Locatie	
ID	NH040200066
Locatiecode BIS	
Locatie	Beiersdorf, Oude Amersfoortseweg 121-131
Adres	Oude Amersfoortseweg 121 1212AA HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	Niet ernstig
Vervolg	voldoende onderzocht

Saneringsinformatie	
Type sanering	
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
overige chemische productenindustrie n.e.g. (2466)	1952	1966
geneesmiddelenfabriek (24421)	1934	1956
overige chemische productenindustrie n.e.g. (2466)	1952	1966
farmaceutische produktenfabriek (2442)	onbekend	onbekend

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Nader onderzoek	Hopman en Peters B.V.	96-P-068	1996-05-01
Saneringsplan	Hopman en Peters B.V.	96-P-068/2	1996-05-01

Besluiten

Besluit	Besluitdatum	Kenmerk
Geen vervolg (geen adm Nazorg)	1996-09-09	96-516175

Beschikte kadastrale percelen

Code	Sectie	Perceel
HVS00	C	7140

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-shv@noord-holland.nl

Bodeminformatie

Oude Amersfoortseweg 121 te Hilversum

Legenda

Geselecteerde locatie	Saneringscontouren
50-meter straal	Gebouwen
Percelen	Wet milieubeheer bedrijven
Onderzoeken	Brandstoftanks
Verontreinigingscontouren	Historisch bodembestand (HBB)

Inhoudsopgave

Welke informatie vindt u in dit rapport	**3**
Informatie over geselecteerd perceel	**4**
Locaties	**4**
Onderzoeken	**4**
Verontreinigingscontouren	**10**
Wet milieubeheer bedrijven	**10**
Brandstoftanks	**10**
Historisch bodembestand (HBB)	**10**
Informatie van objecten in een straal van 50 meter rondom het perceel	**11**
Locaties	**11**
Onderzoeken	**11**
Verontreinigingscontouren	**17**
Wet milieubeheer bedrijven	**17**
Brandstoftanks	**17**
Historisch bodembestand (HBB)	**18**
Disclaimer	**19**

Welke informatie vindt u in dit rapport

Dit rapport is een geautomatiseerde samenvatting van de bij de gemeente bekende gegevens over de bodemkwaliteit. Het rapport is onderverdeeld in de beschikbare informatie op het door u geselecteerde perceel en de informatie op de percelen in de directe omgeving. Hieronder wordt een korte uitleg gegeven van wat u in dit rapport aantreft.

Locatie

Betreft de naam waaronder de onderzoekslocatie bij de gemeente bekend staat. Ook staat hier de vervolgactie in het kader van de Wet bodembescherming beschreven. Alleen wanneer hier voldoende onderzocht of gesaneerd staat, wordt het perceel als niet verdacht op bodemverontreiniging beschouwd.

Onderzoeken

Hier worden de op de locatie uitgevoerde bodemonderzoeken en saneringen vermeld. Voor een uitleg van de verschillende typen aan onderzoek kunt u terecht op www.hilversum.nl/Digitale_Balie/Producten/A_t_m_E/Bodemonderzoek.

Wet milieubeheer bedrijven

Hier worden de huidige en voormalige vanuit de Wet milieubeheer geregistreerde bedrijven vermeld.

Brandstoftanks

Hier staan de bij de gemeente bekende (ondergrondse) brandstof tanks en de status van deze tanks. Voor meer informatie over deze status kunt u terecht op www.hilversum.nl/Digitale_Balie/Producten/N_t_m_Z/Olietank_particuliere_grond_verwijderen.

Historisch bodembestand (HBB)

Hier worden alle voormalige bedrijven vermeld die op bodemverontreiniging verdacht zijn. Deze lijst is onder andere gebaseerd op de Hinderwetvergunningen en inschrijvingen bij de kamer van koophandel.

Verontreinigingscontour

Deze contour laat de verspreiding van een verontreiniging zien. Wanneer het een verontreiniging in het grondwater betreft, adviseren wij u om geen grondwater op te pompen.

Wat betekenen de resultaten

Indien op uw perceel bedrijfsactiviteiten hebben plaatsgevonden of als is gebleken dat er verontreinigingen of tanks in de grond aanwezig zijn, adviseren wij u een (historisch) bodemonderzoek uit te laten voeren. Hiervoor kunt u terecht bij verschillende hierin gespecialiseerde adviesbureaus.

Inzien archieven

De betreffende bodemonderzoeken zijn in te zien bij de afdeling Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Hilversum. U kunt hiervoor een afspraak maken via 14 035. De Hinderwet en Wet milieubeheer archieven, waaronder de certificaten van de tanksaneringen, zijn beschikbaar bij het streekarchief op de Oude Enghweg 23 te Hilversum. Voor de laatste gegevens van het bevoegd gezag Wet bodembescherming, de provincie Noord-Holland, verwijzen wij u naar www.bodemloket.nl.

Vragen of opmerkingen?

Indien u vragen heeft kunt u contact opnemen met de gemeente Hilversum. Mail naar bodem@hilversum.nl of bel tijdens kantooruren 14 035. U kunt ons helpen door eventueel geconstateerde fouten of gebreken te melden. Als u zelf onderzoeken bezit die niet in het systeem staan, dan kunt u deze laten opnemen.

Informatie over geselecteerd perceel

Locaties

Naam	Vervolgactie Wet bodembescherming:
NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)	uitvoeren NO
Oude Amersfoortseweg 121/133	niet beoordeeld
Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)	uitvoeren NO

Onderzoeken

Nader onderzoek 7

Locatie	NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)
Rapportdatum	23-05-2007
Rapportnummer	20070015
Onderzoekbureau	BK ingenieurs & milieuadvies b.v.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft aangetoond dat er 6 gevallen van ernstige bodemverontreiniging zijn. Bij geen van de Wbb-gevallen is sprake van spoedeisendheid met betrekking tot saneren van de verontreiniging.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
nader onderzoek	NO-20070015 rapport
nader onderzoek, bijlagen	NO-20070015 bijlagen
nader onderzoek tekeningen	NO-20070015 tekeningen

Sanerings Plan 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 121/133
Rapportdatum	30-05-1996
Rapportnummer	96-P-068/2
Onderzoekbureau	Hopman en Peters
Opmerkingen	Er is bij de aangegeven onderhavinge situatie geen reele saneringsvariant voorhanden. Een afweging op basis van milieuhygienische, technische en financiele aspecten is daarom niet mogelijk. gezien bovenstaande is verkozen voor een ontgravings-variant.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 121/133
Rapportdatum	01-05-1996
Rapportnummer	96-P-068
Onderzoekbureau	Hopman en Peters

Opmerkingen	Zintuiglijke Bovengrond:Het terrein rondom het voormalige ketelhuis/schoorsteen is een laag koolas en sintels tot een maximale diepte van 1.3 m-mv. Ondergrond:Bij enkele monsters waar geen sintels en koolas zijn aangetroffen zijn (licht) verhoogde concentratie`s met PAK aangetroffen, men kan zeggen dat deze verontreiniging over het gehele gebied is gelocaliseerd. Grondwater: Bijzonderheden: Beoordeling risico`s:Op basis van het volume aan verontreinigde grond boven de Intervantie waarde kan men spreken van een ernstig geval, waarbij afhandeling dient te geschieden via de Wet Bodembescherming. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 121/133
Rapportdatum	01-10-1991
Rapportnummer	3165493
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuiglijke Bovengrond:Matig grof zand waarbij op grotere diepte`s wat grovere zandlagen zijn aangetoond, tevens is er op een diepte van 8 (m-mv) bij monsterpunt 1,2,3, een lemig laagje van 0.50 m dik aangetoond. Bovengrond:hier zijn EOX, PAK gehalte`s boven de > A- Waarde aangetoond. Grondwater: Ter plaatsen van Pb. 2,3,4, is "Per" aangetoond in gehalte`s enkele malen boven de C- Waarde, waarvan de bronnen betreffende de verontereinigingssituatie niet bekend zijn. De verontreinigingssituatie op het naastgelegfen terrein is mogelijk mede door de Noordwestelijke grondwaterstroming hiervan afkomstig. Bijzonderheden:Gehaltes op het naastgelegen terrein liggen in algemeen hoger dan die op de onderzoekslocatie,waarbij de grondwaterstroming mogelijk wordt beinvloed door de ontrekking van grondwater. Beoordeling risico`s:Aanbevolen wordt een risico evaluatie uit te voeren. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Saneringsplan 2 aangepast

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	01-05-2012
Rapportnummer	2012332/lvh/sh
Onderzoekbureau	Hunneman Milieu Advies Raalte BV
Opmerkingen	Op basis van de risicobeoordeling van Sanscrit is sprake van een niet-spoedeisend geval. Door de aanleg van een duurzame aaneengesloten afdeklaag worden humane risico's voorkomen. De olieverontreiniging zal worden verwijderd. De verontreinigde, vrijkomende grond zal middels herschikking worden toegepast. De grond die niet middels herschikking kan worden hergebruikt, wordt ter reiniging afgevoerd.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
SP	saneringsplan mei 2012

Sanerings evaluatie 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	12-09-2011
Rapportnummer	08080.VR07
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. In de grond zijn nu nog maximaal licht verhoogde gehalten PER aanwezig. Het grondwater is nog sterk verontreinigd met PER. Het sterk verontreinigd volume is in het grondwater tot 15 m-mv iets afgenomen, tussen 15 en 30 m-mv ongeveer gelijk gebleven en dieper fan 30 m-mv toegenomen. Het is mogelijk dat er op deze diepte verspreiding in noordwestelijk richting optreedt. De volgende fase in de sanering bestaat uit een passieve sanering, waarvoor in het rapport een monitoringsplan is opgenomen (de sanering is dus nog niet afgerond).

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 6

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	11-04-2011
Rapportnummer	08080.VR05
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. De concentratie PER die in de ontrokken bodemlucht wordt gemeten neemt is zover afgenomen dat de sanering kan worden beëindigd. In het verslag is een boorplan opgenomen voor 6 nieuw te plaatsen peilbuizen waarmee de PER-concentraties in het grondwater kunnen worden onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 5

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	29-12-2010
Rapportnummer	08080.VR04
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. De concentratie PER die in de ontrokken bodemlucht wordt gemeten neemt af. De dalende trend wordt bevestigd door de concentraties in grondmonsters (niet getoetst aan achtergrond- en interventiewaarden).

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 4

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)

Rapportdatum	07-10-2010
Rapportnummer	08080.VR03
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. De concentratie PER die in de ontrokken bodemlucht wordt gemeten neemt af. Er zijn geen grond- of grondwatermonsters geanalyseerd in deze tussenevaluatie.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 3

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	22-04-2010
Rapportnummer	08080.VR01
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. De concentratie PER die in de ontrokken bodemlucht wordt gemeten neemt af. Er zijn geen grond- of grondwatermonsters geanalyseerd in deze tussenevaluatie.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 2

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	22-02-2010
Rapportnummer	08080.TEV02
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. Tijdens het plaatsen van het bodemluchonttrekkingssysteem zijn grondmonsters genomen om de beginsituatie vast te leggen. Tussen 0,5 en 5 m-mv is per en tri in de grond aangetroffen, de gehalten zijn niet getoetst aan de achtergrond- en interventiewaarden.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader onderzoek 4

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	04-05-2005
Rapportnummer	B03G0061
Onderzoekbureau	Syncera De Straat B.V.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in het grondwater een sterke verontreiniging met per, tri en cis, een matige verontreiniging met tetra en een lichte met trichloormethaan, 1.1.1-trichloorethaan en 1.1.2-trichloorethaan aangetoond. De grond is niet onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 3

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	17-05-2001
Rapportnummer	3936112
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Hypothese wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: nvt Bovengrond: nvt Ondergrond: nvt Grondwater: per, 1,2-dichlooretheen, tetrachloormethaan >I Tri >T Bijzonderheden: - Conclusies: in peilbuis B nemen concentraties PER en TRI in diepere filters toe. In minifilter C nemen concentraties van PER en TRI toe hoofdzakelijk in de ondiepere filters. In peilbuis 202 nemen de concentraties Per en TRI af. Voor de overige filters is geen eenduidig beeld te zien in het verloop van de concentraties. Geconcludeerd kan worden dat een onbekende hoeveelheid verontreiniging zich verplaatst van het brongebied richting terreingrens. Aanbevelingen:-

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 2

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	31-12-1989
Rapportnummer	3122441
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: pui, grind. Grondsoort: zand Aanvullend onderzoek dieper grondwater terein VSH: Grondwater: tri, per >C Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt Op basis van de analyseresultaten van de grondwatermonsters kan geconcludeerd worden, dat het grondwater plaatselijk tot een diepte van 40 m-mv verontreinigd is met tri en per. De omvang van de verontreiniging is zowel horizontaal als vertikaal niet aan te geven.

Conclusie:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	31-12-1988
Rapportnummer	60122.04/RO-01
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puinresten, kooldeeltjes, oplosmiddelengeur, as- en slakdeeltjes, resten ijzerertsslakken. Grondsoort: matig grof zand. Alleen grondwater geanalyseerd: Grondwater: tolueen, xylenen, naftaleen >A; benzeen, 1,1,2-trichloorethaan >B; per, tri, 111-trichloorethaan >C Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie. De huidige concentraties verontreinigingen in het grondwater maakt sanering wenselijk. Conclusie: uitvoeren NO Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: - Er kan geen uitspraak gedaan worden in hoeverre de aangetroffen verontreinigingen van het VSH -terrein afkomstig zijn, danwel veroorzaakt worden door bronnen buiten het gebied.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	31-12-1988
Rapportnummer	51488.13/RO-02
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: slakken, puin, lichte oplosmiddelengeur, asfaltbrokjes, kooldeeltjes, zwart zand, as. Grondsoort: matig grof zand Alleen mengmonsters van bovenste 100 cm bodem geanalyseerd: Grond: Cadmium, Koper >C; PAK, tin >B; EOX, olie, Zink, lood >A. Grondwater: zink, fenolen, minerale olie, totaal aromaten >A; tri, per >C Bijzonderheden: boring 204 gestaakt op compacte laag, boring 213 gestaakt op puin. Inhomogeniteit in bodemsamenstelling zorgt bij duplobepalingen voor afwijkende waarden. Beoordeling risico's: risico-evaluatie dient deel uit te maken van het aanbevolen nader onderzoek.

Dit onderzoek dient zich vooal te richten op het verkrijgen van inzicht in de bronnen van de verontreinigingen alsmede de horizontale en vertikale verspreiding hiervan in grond en grondwater. Met name de mogelijke effecten van wateronttrekkingen in de omgeving en naastgelegen moestuincomplex dienen te worden geinventariseerd.

Conclusie: uitvoeren NO

Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

oude amersfoortseweg 99 (VSH) VOCl

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Contourtype	Grondwater
Opmerkingen	

Verontreinigde Componenten

VOCL

oude amersfoortse weg 99 (VSH) grond

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Contourtype	Grond
Opmerkingen	wkpb contour uit beschikking 2007-74641

Verontreinigde Componenten

VOCL

Wet milieubeheer bedrijven

Geen gegevens beschikbaar

Brandstoftanks

Geen gegevens beschikbaar

Historisch bodembestand (HBB)

Geen gegevens beschikbaar

Informatie van objecten in een straal van 50 meter rondom het perceel

Locaties

Naam	Afstand (m.)	Vervolgactie Wet bodembescherming:
Liebergerweg 28 en 60	50	uitvoeren NO
Liebergerweg 72-98 (IFF)	35	Uitvoeren aanvullend NO
Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein	38	niet beoordeeld
Oude Amersfoortseweg 147		voldoende onderzocht
Oude Amersfoortseweg 191	41	voldoende onderzocht
Oude Amersfoortseweg 79-85	47	niet beoordeeld
Oude Amersfoortseweg naast 191 (191a)	30	uitvoeren NO

Onderzoeken

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 72-98 (IFF)
Rapportdatum	01-11-2004
Rapportnummer	04.214
Onderzoekbureau	CSO Adviesbureau
Opmerkingen	Uit het historisch onderzoek blijkt dat op de locatie een weverij gevestigd is geweest (1911-1947). Op grond hier van wordt de locatie als verdacht aangemerkt.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend bodemonderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 72-98 (IFF)
Rapportdatum	01-11-1998
Rapportnummer	NH/175/011
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum Afdeling Milieubeheer
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in het grondwater een sterke verontreiniging met minerale olie, een matige met chloroform, trichlooretheen en fenol aangetoond. Boven- en ondergrond zijn niet onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch onderzoek 2

Locatie	Liebergerweg 72-98 (IFF)
Rapportdatum	17-06-1994
Rapportnummer	632/ZA94/B692/34088-2
Onderzoekbureau	Heidemij
Opmerkingen	Verdachte locatie waarbij verkennend onderzoek wordt aanbevolen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)
Rapportdatum	26-05-2000
Rapportnummer	SBNS 014.002
Onderzoekbureau	DHV
Opmerkingen	Zintuigelijke waarnemingen: Geen afwijkingingen aangetroffen die kunnen duiden op bodemverontreiniging Bovengrond: zware metalen, minerale olie, EOX, PAK > S (verdachte locaties) koper, zink, PAK > S (onverdachte locaties) Op enkele sublocaties wordt de tussenwaarde of de interventiewaarde in de grond overschreden. Sublocatie V3: Koper > T Sublocatie V17: minerale olie, xylenen, benzeen > I, PAK > T Sublocatie V18: minerale olie > I, mineraloe olie, Pak > T (plaatselijk) Sublocatie V21: PAK > I Sublocatie V22: Koper > T Sublocatie V25: Koper, zink > T Sublocatie V27: Zink > I Sublocatie V31: PAK > T Bijzonderheden Bovengrond: De verontreiniging boven de tussenwaarde met koper ter plaatse van V3 (opslag olie/teer) kan niet verklaard worden met de activiteiten die hier plaats hebben gevonden. Waarschijnlijk betreft het hier een achtergrondgehalte. Ondergrond: V18. verontreiniging met Minerale olie (4.5 - 5.0 m -mv) Behoudens locatie V18 beperken de verontreinigingen zich tot de bovengrond. De verontreiniging op locatie V18 is waarschijnlijk afkomstig van het naastgelegen tankstation. Grondwater: minerale olie, EOX, aromaten, VOCl, PAK, cadmium, koper, zink, kwik > S In het grondwater zijn op de volgende locaties overschrijdingen van de tussenwaarde of interventiewaarde aangetoond> V3 : Zink > T V17: Xylenen, minerale olie > I V18: Xylenen, minerale olie > I, Zink > T V21: Zink > I V22: Zink > T V25: Tetrachlooretheen > I Bijzonderheden Grondwater: De verontreiniging boven de tussenwaarde met zink ter plaatse van V3 (lekkage olie) kan niet verklaard worden vanuit de activiteiten die hier plaats hebben gevonden. Waarschijnlijk betreft het hier een achtergrondverontreiniging. De verontreiniging boven de interventiewaarde met tetrachlooretheen ter plaatse van V25 (volkstuinen, trafohuis, fabrieksterrein, loods) is mogelijk het gevolg van aktiviteiten van buiten het NS-emplacement. Uit informatie van de gemeente Hilversum blijkt dat ten zuiden van V25 een aantal locaties bevinden waarvan bekend is dat het grondwater met VOCl veriontreinigd is.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Evaluatie Sanering 1

Locatie	Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein
Rapportdatum	31-12-1993
Rapportnummer	R3311929.001/MU
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	De sanering is tussen 1 en 24 november 1993 in twee fasen uitgevoerd. Na zintuigelijke beoordeling is in, in overleg met provincie, gemeente en opdrachtgever besloten de bovenlaag te herbemonsteren en -analyseren. Aan de hand van de resultaten is de locatie op te delen in verontreinigingsvakken. In totaal is 3038,65 ton verontreinigde grond ontgraven en afgevoerd naar stortplaats Nauerna te Assendelft. De provincie en de gemeente hebben verklaard dat de lokatie voldoende is gesaneerd met het oog op de toekomstige bestemming. Lokaal zijn licht verhoogde gehaltes aan zware metalen en PAK's in de grond aanwezig. Bij graafwerkzaamheden op de lokatie dient rekening gehouden te worden met het feit, dat de vrijkomende grond, afhankelijk van het betreffende vak, niet zonder restricties kan worden toegepast.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings Plan 1

Locatie	Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein
Rapportdatum	30-04-1993
Rapportnummer	R3265501.RO1/HJ
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Doel: het wegnemen van alle in de bodemonderzoeken analytisch aangetroffen verontreinigingen boven de A-waarde, in de grond. Gezien de aard van de verontreinigingen is het niet mogelijk om via in-situ technieken de verontreinigingen te verwijderen. Werkzaamheden: -verwijderen begane grond vloer -ontgraven verontreinigde grond -verwijderen eventueel nog aanwezige HBO-tank -schone grond in laag van ca 0,3 m over de hele lokatie aanbrengen -verwerken verontreinigde grond Verwachte ontgravingshoeveelheid ca 1300 m3 Rest-risico's: het valt niet uit te sluiten, dat na de sanering vanaf 0,3 m-mv nog verontreinigingen boven de B-waarde achterblijven, hetgeen risico's met zich mee kan brengen voor volksgezondheid en milieu.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 2

Locatie	Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein
Rapportdatum	31-01-1993
Rapportnummer	R3249425.Q01/SJ
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puin, roest, metaal, oliegeur, glas, slakken, kooldeeltjes. Grondsoort: matig tot zeer grof zand. Bovengrond: Koper >C PAK > B Cadmium, Lood, Zink, Kwik, Nikkel > A; Ondergrond: minerale olie > A Grondwater: Zink, fenolen, chloorhoudende (per en tri) en aromatische oplosmiddelen >A Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt Aanbevolen wordt, om bij eventuele herinrichting van het terrein de verontreiniging van de grond met zware metalen en PAK's door middel van ontgraving te verwijderen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein
Rapportdatum	30-09-1992
Rapportnummer	R3228622.PO1/MH
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puin, kooldeeltjes, houtresten, sintels, oud ijzer, stenen, plastic, verbrandingsresten. Grondsoort: matig grof tot zeer grof zand. Bovengrond: Cadmium, Kwik >A Koper, Lood, Zink >B Ondergrond: PAK >B Grondwater: Zink, chloorhoudende en aromatische oplosmiddelen, fenolen >A Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie. Potentiele risico's met betrekking tot uitloging en verspreiding van stoffen naar en via het grondwater. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt Beperkt nader onderzoek wordt aanbevolen met betrekking tot de horizontale afperking van de de verhoogde concentraties PAK's en zware metalen. Verder wordt aanbevolen nader onderzoek uit te voeren naar mogelijke bronnen voor oplosmiddelen-gehalten in het grondwater.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 147
Rapportdatum	27-07-2005
Rapportnummer	15230500
Onderzoekbureau	BCC ingenieursbureau
Opmerkingen	Hypothese wordt verworpen Zintuiglijke waarnemingen: geen bijzonderheden Bovengrond: koper, kwik, lood, zink, PAK >S Ondergrond: geen verontreiniging Grondwater: niet onderzocht Bijzonderheden: - Conclusies: geen vervolg. voldoende onderzocht Aanbevelingen:-

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

avr (aanvullend rapport) 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 191
Rapportdatum	03-03-1999
Rapportnummer	A9018.110
Onderzoekbureau	Furgo Milieu Consult B.V.
Opmerkingen	Het grondwater bleek licht verontreinigd met chroom. De grond is niet onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 191
Rapportdatum	29-02-1996
Rapportnummer	A-6013/110
Onderzoekbureau	Furgo Milieu Consult B.V.
Opmerkingen	De bovengrond is matig verontreinigd met koper en licht met Lood, Zink, min. olie en PAK. De ondergrond is niet verontreinigd. Het grondwater is sterk met cadmium, koper en nikkel verontreinigd en licht met Ethylbenzeen, Xylenen, Chroom, Zink en Lood

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 191
Rapportdatum	01-05-1995
Rapportnummer	-
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum Afdeling Milieubeheer
Opmerkingen	Op de locatie hebben in het verleden bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden die mogelijk bodembedreigende zijn. De locatie moet als verdacht worden beschouwd.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 79-85
Rapportdatum	31-01-2004
Rapportnummer	03.R019
Onderzoekbureau	CSO Adviesbureau
Opmerkingen	Hypothese wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: boring 5 is zwak puin- en kolengruishoudend in ondergrond, boring 6 bevat sporen puiin in boven- en ondergrond Bovengrond: PAK > T; Cadmium, Koper, Kwik, Lood, Zink,Tolueen en MO>S Ondergrond: geen verontreinigingen Grondwater: PER > I; Xylenen en Cis-1,2-dichlooretheen > S Bijzonderheden: matige bodemverontreiniging PAK wordt beschouwd als achtergrondwaarde Conclusies en aanbevelingen: mogelijk sprake van een ernstig of urgent geval van bodemverontreiniging met gechlooreerde koolwaterstoffen in het grondwater, maar dez is waarschijnlijk afkomstig van de aangrenzende locatie, uitvoeren NO niet noodzakelijk

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 79-85
Rapportdatum	27-01-2003
Rapportnummer	B02G0074\R\54
Onderzoekbureau	De Straat Milieu-adviseurs B.V.
Opmerkingen	Op basis van de resultaten van het historisch bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat op de locatie bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden (benzinepompinstallatie met 4.000 l tank en huisdrukkerij). Over de huisdrukkerij zijn geen nadere gegevens bekend. Op de locatie dient een orienterend onderzoek te worden uitgevoerd. De locaties van de in 1992 en 1993 verwijderde tanks worden niet als verdacht beschouwd (verwijderd door KIWA-gecertificeerd bedrijf). Ook de inrichting voor machinale houtbewerking

wordt niet gezien als bodembedreigend, omdat vermoedelijk niet gewerkt is met chemische stoffen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	13-02-2003
Rapportnummer	9M2851/R0003/HJK/eber
Onderzoekbureau	Royal Haskoning
Opmerkingen	Doel van het historisch onderzoek is het verkrijgen van een beter beeld van de oorzaken, het tijdstip en bronlocaties van de VOCl verontreinigingen om zo te bepalen in welke mate de inzet van overheidsmiddelen gerechtvaardigd is bij de aanpak van de verontreinigingen. Voor een volledig antwoord is nader bodemonderzoek noodzakelijk.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Historisch onderzoek	HO_9M2851.R0003.HJK.eber

Verkennend onderzoek NEN 5740 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg naast 191 (191a)
Rapportdatum	27-08-2007
Rapportnummer	07-2067-R01JV
Onderzoekbureau	Inventerra Milieuadviesbureau
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in de bovengrond een sterke verontreiniging met zink, een matige met PAK en een lichte met cadmium, koper, kwik, lood en minerale olie aangetoond. De ondergrond bleek licht verontreinigd met minerale olie en xylenen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Wet milieubeheer bedrijven

Adres	Gebruik
Oude Amersfoortseweg 191a	autoreparatiebedrijf

Brandstoftanks

Adres	Product	Status
Oude Amersfoortseweg 99	afgewerkte olie (officiele afkorting: afol, betekenis niet geheel zeker)	goed

Oude Amersfoortseweg 99	smeerolie	tank is verwijderd
Oude Amersfoortseweg 99	diesel	tank is verwijderd
Oude Amersfoortseweg 99	smeerolie	onklaar gemaakt met zand volgens BOOT
Oude Amersfoortseweg 149	onbekend	onklaar gemaakt met zand volgens BOOT
Oude Amersfoortseweg 191	onbekend	onklaar gemaakt met zand volgens BOOT

Historisch bodembestand (HBB)

Adres	Gebruik	Van	Tot	Opmerkingen
Oude Amersfoortseweg 101	transportbedrijf	1937	1938	
Oude Amersfoortseweg 119	textielindustrie	1932	1934	W.F. VAN WINSUN VOORHEEN KRAM & CO.
Oude Amersfoortseweg 119	elektrische benodigdhedenfabriek n.e.g.	1964	1967	
Oude Amersfoortseweg 143	kunststofproduktenindustrie	1934	1961	VERVALLEN DOOR SLOOP, TERREIN ACHTER NR 143.
Oude Amersfoortseweg 151	houtwarenfabrieken n.e.g.	1955	1962	
Oude Amersfoortseweg 163	schildersbedrijf	1938	1981	
Oude Amersfoortseweg 163	schildersbedrijf	1921	1959	
Oude Amersfoortseweg 163	kunstofproduktenindustrie	1979	1982	GELEGEN TEN NOORDEN VAN OUDE AMERSFOORTSEWEG 163

Disclaimer

De door ons in deze rapportage beschikbaar gestelde informatie dient u te interpreteren als een inschatting van de verontreinigingsituatie op een bepaald moment. Omdat het veelal historische informatie betreft kunnen wij nooit 100% zekerheid geven wat de kwaliteit is van grond en grondwater.
De Gemeente Hilversum is niet aansprakelijk voor enige schade dan wel enige andere indirecte incidentele of gevolgschade als blijkt dat in de praktijk de verontreinigingsituatie anders is dan in dit rapport is vermeld.
Wij attenderen u op het feit dat u als makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of als derde, bij aan- of verkoop van onroerend goed een vergaande onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks. Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank.
De informatie uit deze rapportage kan niet worden gebruikt bij de aanvraag van een bouwvergunning of andere gemeentelijke producten. Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de gemeente dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast.
Wij gaan ervan uit u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele vragen en/of inlichtingen kunt u zich wenden tot de Gemeente Hilversum.

Bodemloket rapport

geprint op 30 Sep 2013 07:32

Rapport NH040202015

Locatie	
ID	NH040202015
Locatiecode BIS	
Locatie	Oude Amersfoortseweg 79
Adres	Oude Amersfoortseweg 79 1213AC HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	
Vervolg	uitvoeren NO

Saneringsinformatie	
Type sanering	
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
houtbe- en -verwerkende industrie (20)	onbekend	1941
papier- en kartonverpakkingsmiddelenfabriek (21211)	1939	1939
benzinetank (ondergronds) (631246)	1965	onbekend
benzinepompinstallatie (50511)	1965	onbekend
drukkerij (algemeen) (2222)	1983	onbekend
transformatorenreparatiebedrijf (311007)	1941	onbekend
benzine-service-station (5050)	1964	1974
hbo-tank (ondergronds) (631242)	1992	huidig

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Orienterend bodemonderzoek	CSO	03.R019	2004-01-01

Besluiten

Besluit	Besluitdatum	Kenmerk
NO uitvoeren	2008-12-16	2008-70861

Beschikte kadastrale percelen

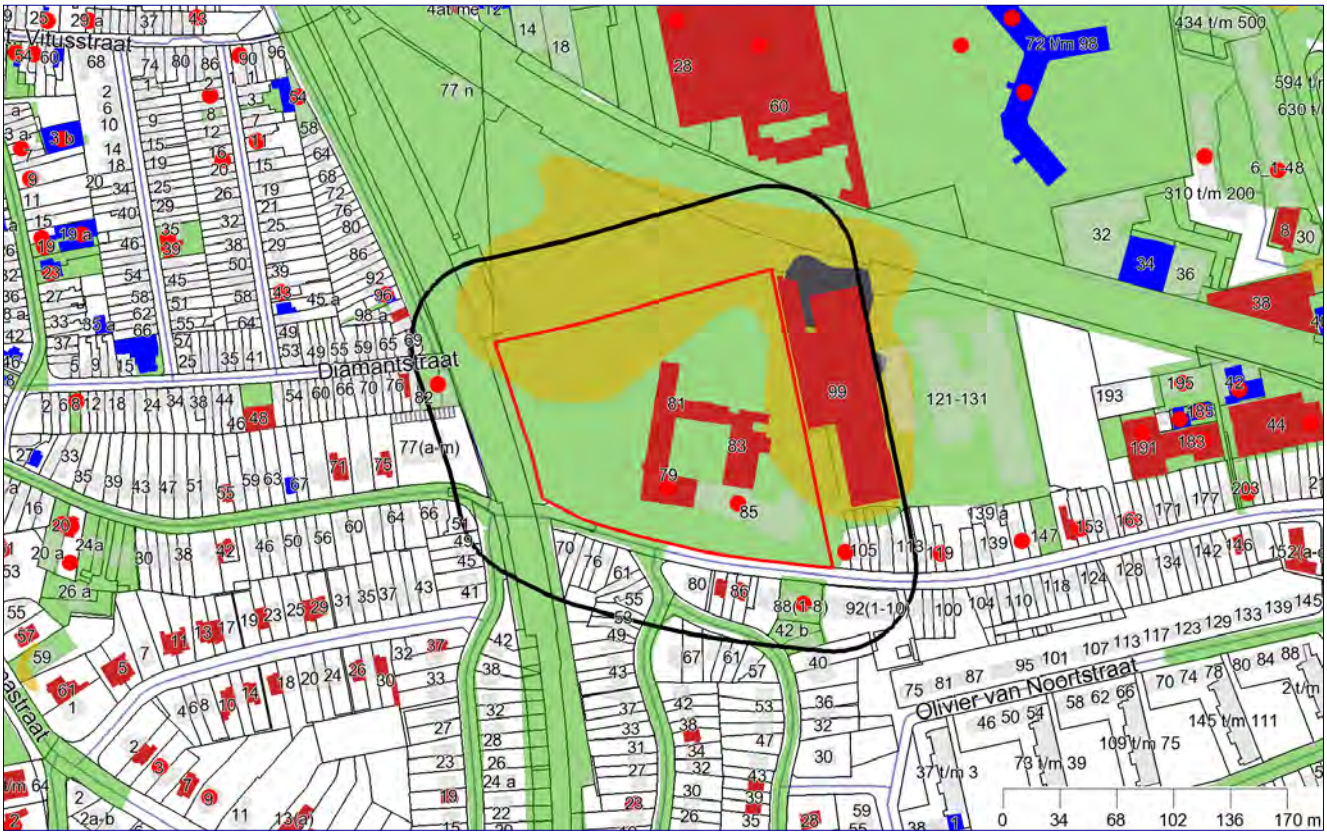
Code	Sectie	Perceel

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-shv@noord-holland.nl

Bodeminformatie

Oude Amersfoortseweg 79 te Hilversum



Legenda

Geselecteerde locatie	Saneringscontouren
50-meter straal	Gebouwen
Percelen	Wet milieubeheer bedrijven
Onderzoeken	Brandstoftanks
Verontreinigingscontouren	Historisch bodembestand (HBB)

Inhoudsopgave

Welke informatie vindt u in dit rapport	**3**
Informatie over geselecteerd perceel	**4**
Locaties	**4**
Onderzoeken	**4**
Verontreinigingscontouren	**10**
Wet milieubeheer bedrijven	**10**
Brandstoftanks	**10**
Historisch bodembestand (HBB)	**10**
Informatie van objecten in een straal van 50 meter rondom het perceel	**11**
Locaties	**11**
Onderzoeken	**11**
Verontreinigingscontouren	**21**
Wet milieubeheer bedrijven	**21**
Brandstoftanks	**21**
Historisch bodembestand (HBB)	**21**
Disclaimer	**22**

Welke informatie vindt u in dit rapport

Dit rapport is een geautomatiseerde samenvatting van de bij de gemeente bekende gegevens over de bodemkwaliteit. Het rapport is onderverdeeld in de beschikbare informatie op het door u geselecteerde perceel en de informatie op de percelen in de directe omgeving. Hieronder wordt een korte uitleg gegeven van wat u in dit rapport aantreft.

Locatie

Betreft de naam waaronder de onderzoekslocatie bij de gemeente bekend staat. Ook staat hier de vervolgactie in het kader van de Wet bodembescherming beschreven. Alleen wanneer hier voldoende onderzocht of gesaneerd staat, wordt het perceel als niet verdacht op bodemverontreiniging beschouwd.

Onderzoeken

Hier worden de op de locatie uitgevoerde bodemonderzoeken en saneringen vermeld. Voor een uitleg van de verschillende typen aan onderzoek kunt u terecht op www.hilversum.nl/Digitale_Balie/Producten/A_t_m_E/Bodemonderzoek.

Wet milieubeheer bedrijven

Hier worden de huidige en voormalige vanuit de Wet milieubeheer geregistreerde bedrijven vermeld.

Brandstoftanks

Hier staan de bij de gemeente bekende (ondergrondse) brandstof tanks en de status van deze tanks. Voor meer informatie over deze status kunt u terecht op www.hilversum.nl/Digitale_Balie/Producten/N_t_m_Z/Olietank_particuliere_grond_verwijderen.

Historisch bodembestand (HBB)

Hier worden alle voormalige bedrijven vermeld die op bodemverontreiniging verdacht zijn. Deze lijst is onder andere gebaseerd op de Hinderwetvergunningen en inschrijvingen bij de kamer van koophandel.

Verontreinigingscontour

Deze contour laat de verspreiding van een verontreiniging zien. Wanneer het een verontreiniging in het grondwater betreft, adviseren wij u om geen grondwater op te pompen.

Wat betekenen de resultaten

Indien op uw perceel bedrijfsactiviteiten hebben plaatsgevonden of als is gebleken dat er verontreinigingen of tanks in de grond aanwezig zijn, adviseren wij u een (historisch) bodemonderzoek uit te laten voeren. Hiervoor kunt u terecht bij verschillende hierin gespecialiseerde adviesbureaus.

Inzien archieven

De betreffende bodemonderzoeken zijn in te zien bij de afdeling Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Hilversum. U kunt hiervoor een afspraak maken via 14 035. De Hinderwet en Wet milieubeheer archieven, waaronder de certificaten van de tanksaneringen, zijn beschikbaar bij het streekarchief op de Oude Enghweg 23 te Hilversum. Voor de laatste gegevens van het bevoegd gezag Wet bodembescherming, de provincie Noord-Holland, verwijzen wij u naar www.bodemloket.nl.

Vragen of opmerkingen?

Indien u vragen heeft kunt u contact opnemen met de gemeente Hilversum. Mail naar bodem@hilversum.nl of bel tijdens kantooruren 14 035. U kunt ons helpen door eventueel geconstateerde fouten of gebreken te melden. Als u zelf onderzoeken bezit die niet in het systeem staan, dan kunt u deze laten opnemen.

Informatie over geselecteerd perceel

Locaties

Naam	Vervolgactie Wet bodembescherming:
Alexanderlaan/Oude Amersfoortseweg/Waldecklaan (riooltracee)	voldoende onderzocht
NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)	uitvoeren NO
Oude Amersfoortseweg 79-85	niet beoordeeld
Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)	uitvoeren NO

Onderzoeken

Indicatief Onderzoek 1

Locatie	Alexanderlaan/Oude Amersfoortseweg/Waldecklaan (riooltracee)
Rapportdatum	31-10-2001
Rapportnummer	BO1866
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS Eemnes BV
Opmerkingen	Hypothese wordt verworpen Zintuigelijke waarnemingen: bovengrond puinhoudend Bovengrond: minerale olie >S ; PAK >T Ondergrond: minerale olie >S ; PAK >T Grondwater: nvt Bijzonderheden: asfaltkernene genomen: teerhoudende lagen niet geschikt voor hergebruik

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader onderzoek 7

Locatie	NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)
Rapportdatum	23-05-2007
Rapportnummer	20070015
Onderzoekbureau	BK ingenieurs & milieuadvies b.v.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft aangetoond dat er 6 gevallen van ernstige bodemverontreiniging zijn. Bij geen van de Wbb-gevallen is sprake van spoedeisendheid met betrekking tot saneren van de verontreiniging.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
nader onderzoek	NO-20070015 rapport
nader onderzoek, bijlagen	NO-20070015 bijlagen

nader onderzoek tekeningen NO-20070015 tekeningen

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 79-85
Rapportdatum	31-01-2004
Rapportnummer	03.R019
Onderzoekbureau	CSO Adviesbureau
Opmerkingen	Hypothese wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: boring 5 is zwak puin- en kolengruishoudend in ondergrond, boring 6 bevat sporen puiin in boven- en ondergrond Bovengrond: PAK > T; Cadmium, Koper, Kwik, Lood, Zink,Tolueen en MO>S Ondergrond: geen verontreinigingen Grondwater: PER > I; Xylenen en Cis-1,2-dichlooretheen > S Bijzonderheden: matige bodemverontreiniging PAK wordt beschouwd als achtergrondwaarde Conclusies en aanbevelingen: mogelijk sprake van een ernstig of urgent geval van bodemverontreiniging met gechlooreerde koolwaterstoffen in het grondwater, maar dez is waarschijnlijk afkomstig van de aangrenzende locatie, uitvoeren NO niet noodzakelijk

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 79-85
Rapportdatum	27-01-2003
Rapportnummer	B02G0074\R\54
Onderzoekbureau	De Straat Milieu-adviseurs B.V.
Opmerkingen	Op basis van de resultaten van het historisch bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat op de locatie bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden (benzinepompinstallatie met 4.000 l tank en huisdrukkerij). Over de huisdrukkerij zijn geen nadere gegevens bekend. Op de locatie dient een orienterend onderzoek te worden uitgevoerd. De locaties van de in 1992 en 1993 verwijderde tanks worden niet als verdacht beschouwd (verwijderd door KIWA-gecertificeerd bedrijf). Ook de inrichting voor machinale houtbewerking wordt niet gezien als bodembedreigend, omdat vermoedelijk niet gewerkt is met chemische stoffen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 79-85
Rapportdatum	31-08-2000

Rapportnummer	BO 0842
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS Eemnes BV
Opmerkingen	Rapportdatum: 31-08-2000 Hypothese wordt verworpen Zintuigelijke waarnemingen: geen afwijkingen aangetroffen Bovengrond: minerale olie, PAK, cadmium, koper, kwik, lood, zink > S Ondergrond: koper, minerale olie > S Grondwater: - Bijzonderheden: Conclusies: Geen sprake van verontreiniging, aangezien de oorzaak van de verhogingen in de bodem waarschijnlijk te wijten is aan de aanwezigheid van humuszuurachtige bestanddelen en daarmee te beschouwen als natuurlijk verschijnsel. Geen milieuhygienische belemmering voor de afgifte van een bouwvergunning Aanbevelingen: De grond kan alleen op het eigen terrein kosteloos worden afgezet

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Saneringsplan 2 aangepast

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	01-05-2012
Rapportnummer	2012332/lvh/sh
Onderzoekbureau	Hunneman Milieu Advies Raalte BV
Opmerkingen	Op basis van de risicobeoordeling van Sanscrit is sprake van een niet-spoedeisend geval. Door de aanleg van een duurzame aaneengesloten afdeklaag worden humane risico's voorkomen. De olieverontreiniging zal worden verwijderd. De verontreinigde, vrijkomende grond zal middels herschikking worden toegepast. De grond die niet middels herschikking kan worden hergebruikt, wordt ter reiniging afgevoerd.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
SP	saneringsplan mei 2012

Nader onderzoek 4

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	04-05-2005
Rapportnummer	B03G0061

Onderzoekbureau	Syncera De Straat B.V.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in het grondwater een sterke verontreiniging met per, tri en cis, een matige verontreiniging met tetra en een lichte met trichloormethaan, 1.1.1-trichloorethaan en 1.1.2-trichloorethaan aangetoond. De grond is niet onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	13-02-2003
Rapportnummer	9M2851/R0003/HJK/eber
Onderzoekbureau	Royal Haskoning
Opmerkingen	Doel van het historisch onderzoek is het verkrijgen van een beter beeld van de oorzaken, het tijdstip en bronlocaties van de VOCl verontreinigingen om zo te bepalen in welke mate de inzet van overheidsmiddelen gerechtvaardigd is bij de aanpak van de verontreinigingen. Voor een volledig antwoord is nader bodemonderzoek noodzakelijk.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Historisch onderzoek	HO_9M2851.R0003.HJK.eber

Nader Onderzoek 3

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	17-05-2001
Rapportnummer	3936112
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Hypothese wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: nvt Bovengrond: nvt Ondergrond: nvt Grondwater: per, 1,2-dichlooretheen, tetrachloormethaan >I Tri >T Bijzonderheden: - Conclusies: in peilbuis B nemen concentraties PER en TRI in diepere filters toe. In minifilter C nemen concentraties van PER en TRI toe hoofdzakelijk in de ondiepere filters. In peilbuis 202 nemen de concentraties Per en TRI af. Voor de overige filters is geen eenduidig beeld te zien in het verloop van de concentraties. Geconcludeerd kan worden dat een onbekende hoeveelheid verontreiniging zich verplaatst van het brongebied richting terreingrens. Aanbevelingen:-

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 2

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	31-12-1989
Rapportnummer	3122441
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: pui, grind. Grondsoort: zand Aanvullend onderzoek dieper grondwater terein VSH: Grondwater: tri, per >C Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt Op basis van de analyseresultaten van de grondwatermonsters kan geconcludeerd worden, dat het grondwater plaatselijk tot een diepte van 40 m-mv verontreinigd is met tri en per. De omvang van de verontreiniging is zowel horizontaal als vertikaal niet aan te geven. Conclusie:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	31-12-1988
Rapportnummer	60122.04/RO-01
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puinresten, kooldeeltjes, oplosmiddelengeur, as- en slakdeeltjes, resten ijzerertsslakken. Grondsoort: matig grof zand. Alleen grondwater geanalyseerd: Grondwater: tolueen, xylenen, naftaleen >A; benzeen, 1,1,2-trichloorethaan >B; per, tri, 111-trichloorethaan >C Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie. De huidige concentraties verontreinigingen in het grondwater maakt sanering wenselijk. Conclusie: uitvoeren NO Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: - Er kan geen uitspraak gedaan worden in hoeverre de aangetroffen verontreinigingen van het VSH -terrein afkomstig zijn, danwel veroorzaakt worden door bronnen buiten het gebied.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	31-12-1988
Rapportnummer	51488.13/RO-02
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: slakken, puin, lichte oplosmiddelengeur, asfaltbrokjes, kooldeeltjes, zwart zand, as. Grondsoort: matig grof zand Alleen mengmonsters van bovenste 100 cm bodem geanalyseerd: Grond: Cadmium, Koper >C; PAK, tin >B; EOX, olie, Zink, lood >A. Grondwater: zink, fenolen, minerale olie, totaal aromaten >A; tri, per >C Bijzonderheden: boring 204 gestaakt op compacte laag, boring 213 gestaakt op puin. Inhomogeniteit in bodemsamenstelling zorgt bij duplobepalingen voor afwijkende waarden. Beoordeling risico's: risico-evaluatie dient deel uit te maken van het aanbevolen nader onderzoek. Dit onderzoek dient zich vooal te richten op het verkrijgen van inzicht in de bronnen van de verontreinigingen alsmede de horizontale en vertikale verspreiding hiervan in grond en grondwater. Met name de mogelijke effecten van wateronttrekkingen in de omgeving en naastgelegen moestuincomplex dienen te worden geinventariseerd. Conclusie: uitvoeren NO Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	31-05-1987
Rapportnummer	60122.01/RO-01
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puin, oliefilmpje. Grondsoort: matig tot zeer grof zand Grond: minerale olie, koper, lood, EOX >C PAK, zink >B chroom, nikkel, tin >A Putslib: Tri, Chroom, Nikkel, Tin >A; Per, Zink >B; minerale olie, Chroom, Koper, Lood >C Grondwater: Tri, Per, EOCL >C; Zink, minerale olie, benzeen >B; Nikkel, aromatische en chloorhoudende oplosmiddelen >A Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: gezien de afdekking met beton vormt de verontreiniging geen bedreiging voor de gezondheid van de werknemers en het milieu. Aangeraden wordt het verontreinigde slib en de

afvalhoop te verwijderen. Tevens wordt aangeraden nader onderzoek te doen naar verspreiding van de grondwaterverontreiniging.

Conclusie: uitvoeren NO.

Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

oude amersfoortseweg 99 (VSH) VOCl

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Contourtype	Grondwater
Opmerkingen	

Verontreinigde Componenten

VOCL

Wet milieubeheer bedrijven

Geen gegevens beschikbaar

Brandstoftanks

Adres	Product	Status
Oude Amersfoortseweg 79	onbekend	tank is verwijderd
Oude Amersfoortseweg 79	huisbrandolie	goed
Oude Amersfoortseweg 81	onbekend	verwijderd aktie tankslag 1980/1990
Oude Amersfoortseweg 83	onbekend	verwijderd aktie tankslag 1980/1990

Historisch bodembestand (HBB)

Adres	Gebruik	Van	Tot	Opmerkingen
Oude Amersfoortseweg 79	benzine-service-station	1964	1974	
Oude Amersfoortseweg 85	papier- en kartonverpakkingsmiddelenfabriek	1939	1939	VERVALLEN, PAND TEN OOSTEN VAN NR 85.

Informatie van objecten in een straal van 50 meter rondom het perceel

Locaties

Naam	Afstand (m.)	Vervolgactie Wet bodembescherming:
Diamantstraat 82	31	voldoende onderzocht
Liebergerweg 28 en 60	46	uitvoeren NO
Oude Amersfoortseweg 121/133	50	niet beoordeeld
Oude Amersfoortseweg 88	15	uitvoeren NO
Oude Amersfoortseweg 88/Waldecklaan 42 A-B	7	voldoende onderzocht
Stadhouderslaan	3	voldoende onderzocht
Wandelpad 52 t/m 102	29	Uitvoeren aanvullend NO

Onderzoeken

Orienterend bodemonderzoek 1

Locatie	Diamantstraat 82
Rapportdatum	22-12-2000
Rapportnummer	99707-0H009
Onderzoekbureau	Chemielinco
Opmerkingen	Zintuiglijke waarnemingen: grind, puin Bovengrond: Cd, Pb, Cu, pak, min olie >s, Zn >t Ondergrond: niet onderzocht Grondwater: Cr, per >s Bijzonderheden: - Conclusies: volgens OONS geen urgent geval. in de grond mogelijk een ernstig geval. aanvullend onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. er is echter wel sprake van een t waarde overschrijding voor Zn in de bodem. NO wordt bij locatie -ontwikkeling noodzakelijk geacht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 28 en 60
Rapportdatum	31-05-1994
Rapportnummer	M94-093
Onderzoekbureau	Vink
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: kooldeeltjes. Grondsoort: fijn tot matig fijn zand

Bovengrond:
fenantheen, anthraceen, fluorantheen, benzo(a)anthraceen, chryseen, minerale olie, Koper, Zink, Lood > A
benzo(a)pyreen, PAK(totaal) > B

Ondergrond:
geen overschrijdingen

Grondwater:
trichlooretheen >B
Chroom, tolueen, xylenen, tetrachlooretheen >A

Bijzonderheden: nvt

Beoordeling risico's: geen risicoevaluatie. Indien grond vrijkomt, dan dient er rekening gehouden worden met het feit, dat dit geen schone grond is en ten allen tijde dient voorkomen te worden, dat deze grond terecht komt op grond met een duidelijk lagere achtergrondwaarde.

Aanbeveling:
Nader onderzoek naar de grondwaterverontreiniging wordt aanbevolen.

Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: 1

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 28 en 60
Rapportdatum	30-04-1994
Rapportnummer	10.4082.0
Onderzoekbureau	Iwaco
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puinstukjes, grind, zandlaag met zwarte kleur. Grondsoort: zand

Bovengrond: Chroom, Koper, Lood, EOX >A
Ondergrond: PAK >A
Grondwater: trichlooretheen >B

Bijzonderheden: boring 3 gestaakt op obstakel

Beoordeling risico's: resultaten geven geen aanleiding tot het veronderstellen van risico's voor de volksgezondheid. De verontreiniging trichlooretheen kan zich tgv natuurlijke stroming ongecontroleerd verspreiden.

Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: 2

Nader onderzoek naar de omvang van de verspreidingsrisico's van de bodemwaterverontreiniging wodt aanbevolen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)

Rapportdatum	26-05-2000
Rapportnummer	SBNS 014.002
Onderzoekbureau	DHV
Opmerkingen	Zintuigelijke waarnemingen: Geen afwijkingingen aangetroffen die kunnen duiden op bodemverontreiniging Bovengrond: zware metalen, minerale olie, EOX, PAK > S (verdachte locaties) koper, zink, PAK > S (onverdachte locaties) Op enkele sublocaties wordt de tussenwaarde of de interventiewaarde in de grond overschreden. Sublocatie V3: Koper > T Sublocatie V17: minerale olie, xylenen, benzeen > I, PAK > T Sublocatie V18: minerale olie > I, mineraloe olie, Pak > T (plaatselijk) Sublocatie V21: PAK > I Sublocatie V22: Koper > T Sublocatie V25: Koper, zink > T Sublocatie V27: Zink > I Sublocatie V31: PAK > T Bijzonderheden Bovengrond: De verontreiniging boven de tussenwaarde met koper ter plaatse van V3 (opslag olie/teer) kan niet verklaard worden met de activiteiten die hier plaats hebben gevonden. Waarschijnlijk betreft het hier een achtergrondgehalte. Ondergrond: V18. verontreiniging met Minerale olie (4.5 - 5.0 m -mv) Behoudens locatie V18 beperken de verontreinigingen zich tot de bovengrond. De verontreiniging op locatie V18 is waarschijnlijk afkomstig van het naastgelegen tankstation. Grondwater: minerale olie, EOX, aromaten, VOCl, PAK, cadmium, koper, zink, kwik > S In het grondwater zijn op de volgende locaties overschrijdingen van de tussenwaarde of interventiewaarde aangetoond> V3 : Zink > T V17: Xylenen, minerale olie > I V18: Xylenen, minerale olie > I, Zink > T V21: Zink > I V22: Zink > T V25: Tetrachlooretheen > I Bijzonderheden Grondwater: De verontreiniging boven de tussenwaarde met zink ter plaatse van V3 (lekkage olie) kan niet verklaard worden vanuit de activiteiten die hier plaats hebben gevonden. Waarschijnlijk betreft het hier een achtergrondverontreiniging. De verontreiniging boven de interventiewaarde met tetrachlooretheen ter plaatse van V25 (volkstuinen, trafohuis, fabrieksterrein, loods) is mogelijk het gevolg van aktiviteiten van buiten het NS-emplacement. Uit informatie van de gemeente Hilversum blijkt dat ten zuiden van V25 een aantal locaties bevinden waarvan bekend is dat het grondwater met VOCl veriontreinigd is.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings Plan 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 121/133

Rapportdatum	30-05-1996
Rapportnummer	96-P-068/2
Onderzoekbureau	Hopman en Peters
Opmerkingen	Er is bij de aangegeven onderhavinge situatie geen reele saneringsvariant voorhanden. Een afweging op basis van milieuhygienische, technische en financiele aspecten is daarom niet mogelijk. gezien bovenstaande is verkozen voor een ontgravings-variant.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 121/133
Rapportdatum	01-05-1996
Rapportnummer	96-P-068
Onderzoekbureau	Hopman en Peters
Opmerkingen	Zintuiglijke Bovengrond:Het terrein rondom het voormalige ketelhuis/schoorsteen is een laag koolas en sintels tot een maximale diepte van 1.3 m-mv. Ondergrond:Bij enkele monsters waar geen sintels en koolas zijn aangetroffen zijn (licht) verhoogde concentratie`s met PAK aangetroffen, men kan zeggen dat deze verontreiniging over het gehele gebied is gelocaliseerd. Grondwater: Bijzonderheden: Beoordeling risico`s:Op basis van het volume aan verontreinigde grond boven de Intervantie waarde kan men spreken van een ernstig geval, waarbij afhandeling dient te geschieden via de Wet Bodembescherming. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 121/133
Rapportdatum	01-10-1991
Rapportnummer	3165493
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuiglijke Bovengrond:Matig grof zand waarbij op grotere diepte`s wat grovere zandlagen zijn aangetoond, tevens is er op een diepte van 8 (m-mv) bij monsterpunt 1,2,3, een lemig laagje van 0.50 m dik aangetoond. Bovengrond:hier zijn EOX, PAK gehalte`s boven de > A- Waarde aangetoond. Grondwater: Ter plaatsen van Pb. 2,3,4, is "Per" aangetoond in gehalte`s enkele malen boven de C- Waarde, waarvan de bronnen betreffende de verontereinigingssituatie niet bekend zijn. De verontreinigingssituatie op het naastgelegfen terrein is mogelijk mede door de Noordwestelijke grondwaterstroming hiervan afkomstig. Bijzonderheden:Gehaltes op het naastgelegen terrein liggen in algemeen hoger dan die op de onderzoekslocatie,waarbij de grondwaterstroming mogelijk wordt beinvloed door de ontrekking van grondwater. Beoordeling risico`s:Aanbevolen wordt een risico evaluatie uit te voeren. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 88
Rapportdatum	22-06-1995
Rapportnummer	95.141
Onderzoekbureau	CSO
Opmerkingen	Hypothese wordt niet verworpen Zintuiglijke Waarnemingen:Hier zijn geen bijzonderheden waargenomen. Bovengrond: Geen informatie beschikbaar. Ondergrond: Geen informatie beschikbaar. Grondwater: Chroom en Zink > I; Nikkel > T; Arseen, Koper, Cadmium > S Conclusies Het grondwater is t.p.v. de onderzoekslocatie ernstig verontreinigd met zink, nikkel, chroom(> I- Waarde), waarbij de locale grondwaterstroming naar het noorden is gericht.Het vermoeden bestaat dat het volume verontreinigd grondwater waarin voor zink de interventiewaarde word overschreden meer dan 100(m3) berdaagd, waardoor direct een saneringsnoodzaak aanwezig is. Verontreinigingen met zware metalen zijn in stroomafwaartse richting tot de streefwaarde begrenst. Bijzonderheden: .De bron van de verontreiniging van zware metalen licht mogelijk gezien de stroomopwaartse(zuidelijke) richting buiten de locatie. Aanbevelingen: Aanbevolen wordt in de tweede fase van het nader onderzoek de aangetroffen ernstige zink-, nikkel-, en chroomverontreiniging in verticale richting te begrenzen door middel van het plaatsen van een diepe peilbuis ter plaatse van peilbuis 10. Beoordeling risico`s:Geen informatie beschikbaar. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer:Pb12.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 88
Rapportdatum	01-02-1995
Rapportnummer	HIL.B50.10
Onderzoekbureau	CSO
Opmerkingen	Hypothese wordt niet verworpen voor het grondwater Zintuiglijke Waarnemingen:geen zintuigelijke bijzonderheden waargenomen. Bovengrond: Geen verontreinigingen waargenomen. Ondergrond: Geen verontreinigingen waargenomen.

Grondwater: Nikkel en Zink > I; Cadmium > T; Chroom en PER > S

Bijzonderheden:Het is niet aannemelijk dat de verontreinigingsbron van het grondwater op deze locatie aanwezig is.

Beoordeling risico`s:Er is hier geen sprake van risico's voor de volksgezondheid ,echter wel voor het milieu.

Conclusies: Voor de grondwaterverontreinigingen met nikkel en zink in het grondwater is er mogelijk sprake van een saneringsnoodzaak.

Aanbevelingen: Aanbevolen wordt om de (matig) sterke verontreinigingen met nikkel, zink en cadmium, alsmede de ligging van de bron(nen) van deze grondwaterverontreiniging in de grond nader te onderzoeken.

Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 88
Rapportdatum	30-11-1994
Rapportnummer	onbekend
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum
Opmerkingen	Betreft historisch onderzoek Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat er op een plaats een mogelijkheid van bodemverontreiniging bestaat. In het voormalige pand is een drukkerij gevestigd geweest. Bij de opslag van de oplosmiddelen, bij de drukpersen en bij de doka kan een verontreiniging zijn ontstaan. Deze plaatsen zijn daarom verdacht en zullen onderzocht moeten worden volgens de hypothese, verdachte locatie met bekende plaatsen van voorkomen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 88/Waldecklaan 42 A-B
Rapportdatum	26-06-1991
Rapportnummer	9099jb
Onderzoekbureau	Ghydos
Opmerkingen	Zintuiglijke waarnemingen: grondsoort zand. Boven- en ondergrond, grondwater: geen overschrijdingen van de B-waarde van de onderzochte parameters. Beoordeling risico's: geen aanleiding om voor de realisatie van het bouwplan milieutechnische maatregelen te nemen. Boortraject boornummer 1.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	12-09-2011
Rapportnummer	08080.VR07
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. In de grond zijn nu nog maximaal licht verhoogde gehalten PER aanwezig. Het grondwater is nog sterk verontreinigd met PER. Het sterk verontreinigd volume is in het grondwater tot 15 m-mv iets afgenomen, tussen 15 en 30 m-mv ongeveer gelijk gebleven en dieper fan 30 m-mv toegenomen. Het is mogelijk dat er op deze diepte verspreiding in noordwestelijk richting optreedt. De volgende fase in de sanering bestaat uit een passieve sanering, waarvoor in het rapport een monitoringsplan is opgenomen (de sanering is dus nog niet afgerond).

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 6

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	11-04-2011
Rapportnummer	08080.VR05
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. De concentratie PER die in de ontrokken bodemlucht wordt gemeten neemt is zover afgenomen dat de sanering kan worden beëindigd. In het verslag is een boorplan opgenomen voor 6 nieuw te plaatsen peilbuizen waarmee de PER-concentraties in het grondwater kunnen worden onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 5

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	29-12-2010
Rapportnummer	08080.VR04
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. De concentratie PER die in de ontrokken bodemlucht wordt gemeten neemt af. De dalende trend wordt bevestigd door de concentraties in grondmonsters (niet getoetst aan achtergrond- en interventiewaarden).

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 4

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)

Rapportdatum	07-10-2010
Rapportnummer	08080.VR03
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. De concentratie PER die in de ontrokken bodemlucht wordt gemeten neemt af. Er zijn geen grond- of grondwatermonsters geanalyseerd in deze tussenevaluatie.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 3

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	22-04-2010
Rapportnummer	08080.VR01
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. De concentratie PER die in de ontrokken bodemlucht wordt gemeten neemt af. Er zijn geen grond- of grondwatermonsters geanalyseerd in deze tussenevaluatie.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 2

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	22-02-2010
Rapportnummer	08080.TEV02
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. Tijdens het plaatsen van het bodemluchonttrekkingssysteem zijn grondmonsters genomen om de beginsituatie vast te leggen. Tussen 0,5 en 5 m-mv is per en tri in de grond aangetroffen, de gehalten zijn niet getoetst aan de achtergrond- en interventiewaarden.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Saneringsplan 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	01-10-2009
Rapportnummer	2009832/lvh/sh
Onderzoekbureau	Hunneman Milieu Advies Raalte BV
Opmerkingen	Het plan beschrijft een sanering deels door ontgraving en deels door het aanbrengen van een isolatielaag. Het saneringsplan is niet door de gemeente beoordeeld. Het was ingediend i.h.k.v. een bouwaanvraag, deze aanvraag is echter weer ingetrokken.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Indicatief Onderzoek 1

Locatie	Stadhouderslaan
Rapportdatum	10-10-2001
Rapportnummer	BO1868
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS Eemnes b.v.
Opmerkingen	Hypothese wordt verworpen Zintuigelijke waarnemingen: teer Bovengrond: minerale olie, PAK > S Ondergrond: PAK > I Grondwater: nvt Bijzonderheden:grond wordt op dezelfde plek teruggebracht, dus geen nader onderzoek.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 2

Locatie	Wandelpad 52 t/m 102
Rapportdatum	31-03-2003
Rapportnummer	WM/53br03/1230
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS EEMNES BV.
Opmerkingen	Rapportdatum: 31-03-2003 Hypothese wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: geen bijzonderheden Bovengrond: PAK >S Ondergrond: niet onderzocht Grondwater: niet onderzocht Beoordelingsformulier: niet aanwezig Bijzonderheden: - Conclusies: De sterk inhomogeen verdeelde PAK verontreiniging is in schaal gebracht. Verontreinigingscontouer onbreekt echter in alle rapporten. Aanbevelingen: geen vervolg, voldoende onderzocht. De vrijkomende verontreinigde grond wordt na het vervangen van het huidige riool, terug gebracht op resp. de zelfde locatie.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 1

Locatie	Wandelpad 52 t/m 102
Rapportdatum	25-02-2003
Rapportnummer	WM/53br03/12266
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS EEMNES BV.
Opmerkingen	Hypothese wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: zwak puinhoudende boven- en ondergrond Bovengrond: PAK >I Ondergrond: niet onderzocht Grondwater: niet onderzocht Beoordelingsformulier: niet aanwezig Bijzonderheden:- Conclusies: gezien de grote spreiding van de analyseresultaten wordt verondersteld dat het PAK-gehalte sterk inhomogeen is verdeeld en dat er slechts 'spotsgewijs' sterke verhogingen voorkomen. Aanbevelingen:uitvoeren aanvullende boringen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Indicatief Onderzoek 1

Locatie	Wandelpad 52 t/m 102
Rapportdatum	31-01-2003
Rapportnummer	BO2975
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS EEMNES BV.
Opmerkingen	Rapportdatum: 31-01-2003 Hypothese wordt verworpen Zintuiglijke waarnemingen: zwak puinhoudend in boven- en ondergrond Bovengrond: PAK >I minerale olie, cadmium, koper, kwik, lood, zink >S Ondergrond: minerale olie >S Grondwater: niet onderzocht Bijzonderheden: - Beoordelingsformulier: niet aanwezig. Conclusies: overschrijding PAK in bovengrond geeft aanleiding tot NO. Echter de grond wordt grotendeels terug gebracht op dezelfde plaats. Aanbevelingen: Omvang van de PAK verontreiniging vastleggen dmv aanvullend onderzoek.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

oude amersfoortse weg 99 (VSH) grond

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Contourtype	Grond
Opmerkingen	wkpb contour uit beschikking 2007-74641

Verontreinigde Componenten

VOCL

Wet milieubeheer bedrijven

Geen gegevens beschikbaar

Brandstoftanks

Adres	Product	Status
Oude Amersfoortseweg 82	huisbrandolie	niet gevonden door KIWA-bedrijf
Oude Amersfoortseweg 86	onbekend	niet gevonden door KIWA-bedrijf
Oude Amersfoortseweg 99	afgewerkte olie (officiele afkorting: afol, betekenis niet geheel zeker)	goed
Oude Amersfoortseweg 99	smeerolie	tank is verwijderd
Oude Amersfoortseweg 99	diesel	tank is verwijderd
Oude Amersfoortseweg 99	smeerolie	onklaar gemaakt met zand volgens BOOT

Historisch bodembestand (HBB)

Adres	Gebruik	Van	Tot	Opmerkingen
Diamantstraat 82	transportbedrijf	1945	1985	
Oude Amersfoortseweg 101	transportbedrijf	1937	1938	
Oude Amersfoortseweg 88	zeefdrukkerij	1982	1987	

Disclaimer

De door ons in deze rapportage beschikbaar gestelde informatie dient u te interpreteren als een inschatting van de verontreinigingsituatie op een bepaald moment. Omdat het veelal historische informatie betreft kunnen wij nooit 100% zekerheid geven wat de kwaliteit is van grond en grondwater.
De Gemeente Hilversum is niet aansprakelijk voor enige schade dan wel enige andere indirecte incidentele of gevolgschade als blijkt dat in de praktijk de verontreinigingsituatie anders is dan in dit rapport is vermeld.
Wij attenderen u op het feit dat u als makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of als derde, bij aan- of verkoop van onroerend goed een vergaande onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks. Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank.
De informatie uit deze rapportage kan niet worden gebruikt bij de aanvraag van een bouwvergunning of andere gemeentelijke producten. Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de gemeente dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast.
Wij gaan ervan uit u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele vragen en/of inlichtingen kunt u zich wenden tot de Gemeente Hilversum.

Bodemloket rapport

geprint op 8 Oct 2013 14:55

Rapport NH040200472

Locatie	
ID	NH040200472
Locatiecode BIS	
Locatie	Liebergerweg, industrieriool
Adres	Liebergerweg HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	urgent san binnen 4 jaar
Vervolg	opstellen SP

Saneringsinformatie	
Type sanering	
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
drukkerij (algemeen) (2222)	onbekend	onbekend
metaalslijp-, -polijst-, -straal- en -graveerbedrijf (285203)	onbekend	onbekend
melkpoeder- en zuivelconservenfabriek (15513)	1956	1963
farmaceutische grondstoffenfabriek (2441)	1919	1975

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Nader onderzoek	DHV	RB-SE20043451	2004-11-29

Besluiten

Besluit	Besluitdatum	Kenmerk
besch urgent san binnen 4 jaar	2005-08-01	2005-6089

Beschikte kadastrale percelen

Code	Sectie	Perceel
HVS00	R	5237

Contact

Gemeente Dantumadiel

Bezoekadres:
Hynsteblom 4
9104 BR Damw
Telefoon: 14-0511
E-mail: post@dantumadiel.eu
Postadres: Postbus 22, 9104 ZG Damw
Website: www.dantumadiel.eu

Of rechtstreeks met onze bodem medewerker
De heer L.Hansma
Romtlike Oardering en Miljeu
E-mail: hansma@dantumadiel.eu
Telefoon: (0511) 42 62 17

Bodemloket rapport

geprint op 30 Sep 2013 08:27

Rapport NH040200011

Locatie	
ID	NH040200011
Locatiecode BIS	
Locatie	Liebergerweg 72-76
Adres	Liebergerweg 72 1221JT HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	
Vervolg	uitvoeren NO

Saneringsinformatie	
Type sanering	
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
smaak- en geurstoffenindustrie (synthetisch) (24143)	1919	1975

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Nader onderzoek	Arcadis BV	110504/ZF7/2Y6/201767	2008-10-15
Bodemluchtonderzoek	Aveco de Bondt	B-GTA/280 121475	2012-12-19
Nader onderzoek	Arcadis BV	110504.201767.002B	2010-12-21

Besluiten

Besluit	Besluitdatum	Kenmerk
NO uitvoeren	2008-07-16	2008-40416
Geen vervolg (geen adm Nazorg)		

Beschikte kadastrale percelen

Code	Sectie	Perceel
HVS00	R	4035

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-shv@noord-holland.nl

Bodeminformatie

Liebergerweg 72 te Hilversum

Legenda

Geselecteerde locatie		Saneringscontouren	
50-meter straal		Gebouwen	
Percelen		Wet milieubeheer bedrijven	
Onderzoeken		Brandstoftanks	
Verontreinigingscontouren		Historisch bodembestand (HBB)	

Inhoudsopgave

Welke informatie vindt u in dit rapport	**3**
Informatie over geselecteerd perceel	**4**
Locaties	**4**
Onderzoeken	**4**
Verontreinigingscontouren	**12**
Wet milieubeheer bedrijven	**12**
Brandstoftanks	**12**
Historisch bodembestand (HBB)	**12**
Informatie van objecten in een straal van 50 meter rondom het perceel	**14**
Locaties	**14**
Onderzoeken	**14**
Verontreinigingscontouren	**23**
Wet milieubeheer bedrijven	**23**
Brandstoftanks	**24**
Historisch bodembestand (HBB)	**24**
Disclaimer	**25**

Welke informatie vindt u in dit rapport

Dit rapport is een geautomatiseerde samenvatting van de bij de gemeente bekende gegevens over de bodemkwaliteit. Het rapport is onderverdeeld in de beschikbare informatie op het door u geselecteerde perceel en de informatie op de percelen in de directe omgeving. Hieronder wordt een korte uitleg gegeven van wat u in dit rapport aantreft.

Locatie

Betreft de naam waaronder de onderzoekslocatie bij de gemeente bekend staat. Ook staat hier de vervolgactie in het kader van de Wet bodembescherming beschreven. Alleen wanneer hier voldoende onderzocht of gesaneerd staat, wordt het perceel als niet verdacht op bodemverontreiniging beschouwd.

Onderzoeken

Hier worden de op de locatie uitgevoerde bodemonderzoeken en saneringen vermeld. Voor een uitleg van de verschillende typen aan onderzoek kunt u terecht op www.hilversum.nl/Digitale_Balie/Producten/A_t_m_E/Bodemonderzoek.

Wet milieubeheer bedrijven

Hier worden de huidige en voormalige vanuit de Wet milieubeheer geregistreerde bedrijven vermeld.

Brandstoftanks

Hier staan de bij de gemeente bekende (ondergrondse) brandstof tanks en de status van deze tanks. Voor meer informatie over deze status kunt u terecht op www.hilversum.nl/Digitale_Balie/Producten/N_t_m_Z/Olietank_particuliere_grond_verwijderen.

Historisch bodembestand (HBB)

Hier worden alle voormalige bedrijven vermeld die op bodemverontreiniging verdacht zijn. Deze lijst is onder andere gebaseerd op de Hinderwetvergunningen en inschrijvingen bij de kamer van koophandel.

Verontreinigingscontour

Deze contour laat de verspreiding van een verontreiniging zien. Wanneer het een verontreiniging in het grondwater betreft, adviseren wij u om geen grondwater op te pompen.

Wat betekenen de resultaten

Indien op uw perceel bedrijfsactiviteiten hebben plaatsgevonden of als is gebleken dat er verontreinigingen of tanks in de grond aanwezig zijn, adviseren wij u een (historisch) bodemonderzoek uit te laten voeren. Hiervoor kunt u terecht bij verschillende hierin gespecialiseerde adviesbureaus.

Inzien archieven

De betreffende bodemonderzoeken zijn in te zien bij de afdeling Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Hilversum. U kunt hiervoor een afspraak maken via 14 035. De Hinderwet en Wet milieubeheer archieven, waaronder de certificaten van de tanksaneringen, zijn beschikbaar bij het streekarchief op de Oude Enghweg 23 te Hilversum. Voor de laatste gegevens van het bevoegd gezag Wet bodembescherming, de provincie Noord-Holland, verwijzen wij u naar www.bodemloket.nl.

Vragen of opmerkingen?

Indien u vragen heeft kunt u contact opnemen met de gemeente Hilversum. Mail naar bodem@hilversum.nl of bel tijdens kantooruren 14 035. U kunt ons helpen door eventueel geconstateerde fouten of gebreken te melden. Als u zelf onderzoeken bezit die niet in het systeem staan, dan kunt u deze laten opnemen.

Informatie over geselecteerd perceel

Locaties

Naam	Vervolgactie Wet bodembescherming:
Liebergerweg (industrie riool)	opstellen SP
Liebergerweg 200-310	uitvoeren NO
Liebergerweg 28 en 60	uitvoeren NO
Liebergerweg 434-500 v/h Oosterengweg 104-106	niet beoordeeld
Liebergerweg 72-98 (IFF)	Uitvoeren aanvullend NO
NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)	uitvoeren NO
Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein	niet beoordeeld

Onderzoeken

Sanerings onderzoek

Locatie	Liebergerweg (industrie riool)
Rapportdatum	07-12-2009
Rapportnummer	HVS256-1/velm2/006
Onderzoekbureau	Witteveen+Bos
Opmerkingen	De trede 3-variant (beheersen, behandelen en stimuleren) wordt van de beschouwde varianten gezien als de meest geschikte variant voor onderhavige verontreinigingssituatie. De aanpak voorziet in het opheffen van het verspreidingsrisico.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Saneringsonderzoek	SO_HVS256-1_007

Nader Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg (industrie riool)
Rapportdatum	29-11-2004
Rapportnummer	RB-SE20043451
Onderzoekbureau	DHV
Opmerkingen	Conclusie: ter plaatse van de Liebergerweg is een geval van ernstige bodemverontreiniging aanwezig. Het betreft PER. het bodemvolume verontreinigd grondwater boven de interventiewaarde is geschat op ca. 0,9 mln M3. Aanbeveling: Aanvragen beschikking ernst en urgentie. Bijlage 1 en 2 te groot om te koppelen

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Nader Onderzoek	NO_RB-SE20043451
Bijlage	Bijlage 3 en 4 RB-SE20043451
Bijlage	Bijlage 5 t/m 10 _RB-SE20043451

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg (industrie riool)
Rapportdatum	31-07-2000
Rapportnummer	99969
Onderzoekbureau	Chemielinco
Opmerkingen	Hypothese wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen:puin, grind, roest grond alleen visueel onderzocht Grondwater: Cr, per, cis >i, Cu >t, Cd, tri, benzeen, xyleen >s Bijzonderheden: Conclusies: mogelijk sprake van ernstig en urgent geval. aanvullend onderzoek naar omvang en herkomst verontreiniging is noodzakelijk. hierbij ook actuele humane risico's vaststellen. Aanbevelingen: uitvoeren NO

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 200-310
Rapportdatum	02-05-2005
Rapportnummer	04.R243-26
Onderzoekbureau	CSO Adviesbureau
Opmerkingen	In zowel de boven- als ondergrond is een lichte verontreiniging met minerale olie aanwezig. In het grondwater is een sterke verontreiniging met per en een lichte verontreiniging met chroom, zink, cis-1,2-dichlooretheen en minerale olie aangetoond.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
VO_04.R243-26	VO_04.R243-26

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 28 en 60
Rapportdatum	31-05-1994
Rapportnummer	M94-093
Onderzoekbureau	Vink

Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: kooldeeltjes. Grondsoort: fijn tot matig fijn zand Bovengrond: fenantheen, anthraceen, fluorantheen, benzo(a)anthraceen, chryseen, minerale olie, Koper, Zink, Lood > A benzo(a)pyreen, PAK(totaal) > B Ondergrond: geen overschrijdingen Grondwater: trichlooretheen >B Chroom, tolueen, xylenen, tetrachlooretheen >A Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risicoevaluatie. Indien grond vrijkomt, dan dient er rekening gehouden worden met het feit, dat dit geen schone grond is en ten allen tijde dient voorkomen te worden, dat deze grond terecht komt op grond met een duidelijk lagere achtergrondwaarde. Aanbeveling: Nader onderzoek naar de grondwaterverontreiniging wordt aanbevolen. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: 1

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 28 en 60
Rapportdatum	30-04-1994
Rapportnummer	10.4082.0
Onderzoekbureau	Iwaco
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puinstukjes, grind, zandlaag met zwarte kleur. Grondsoort: zand Bovengrond: Chroom, Koper, Lood, EOX >A Ondergrond: PAK >A Grondwater: trichlooretheen >B Bijzonderheden: boring 3 gestaakt op obstakel Beoordeling risico's: resultaten geven geen aanleiding tot het veronderstellen van risico's voor de volksgezondheid. De verontreiniging trichlooretheen kan zich tgv natuurlijke stroming ongecontroleerd verspreiden. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: 2 Nader onderzoek naar de omvang van de verspreidingsrisico's van de bodemwaterverontreiniging wodt aanbevolen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 434-500 v/h Oosterengweg 104-106
Rapportdatum	30-06-1987
Rapportnummer	87-03057
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum Afdeling Milieubeheer
Opmerkingen	De bovengrond is licht verontreinigd met PAK. De ondergrond is niet geanalyseerd. Het grondwater is licht verontreinigd met o,m,pDichloorbenzeen, Trichlooretheen en Tetrachlooretheen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader onderzoek 4

Locatie	Liebergerweg 72-98 (IFF)
Rapportdatum	15-10-2007
Rapportnummer	110504/ZF7/2Y6/201767
Onderzoekbureau	Arcadis
Opmerkingen	In het grondwater is een sterke verontreiniging met benzeen, tolueen, ethylbenzeen, xylenen, naftaleen, tetrachloormethaan, trichlooretheen, tetratchlooretheen, dichloorethenen, vinylchloride, minerale olie, cresolen en ftalaten aangetoond.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	NO_110504.ZF7.2Y6.201767.pdf
-	NO_110504.ZF7.2Y6.201767_Bijlage1_analyseresultaten.pdf

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 72-98 (IFF)
Rapportdatum	01-11-2004
Rapportnummer	04.214
Onderzoekbureau	CSO Adviesbureau
Opmerkingen	Uit het historisch onderzoek blijkt dat op de locatie een weverij gevestigd is geweest (1911-1947). Op grond hier van wordt de locatie als verdacht aangemerkt.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend bodemonderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 72-98 (IFF)
Rapportdatum	01-11-1998
Rapportnummer	NH/175/011
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum Afdeling Milieubeheer
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in het grondwater een sterke verontreiniging met minerale olie, een matige met chloroform, trichlooretheen en fenol aangetoond. Boven- en ondergrond zijn niet onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader onderzoek 3

Locatie	Liebergerweg 72-98 (IFF)
Rapportdatum	22-06-1998
Rapportnummer	632/ZF98/6616/07860
Onderzoekbureau	Arcadis
Opmerkingen	In het grondwater is een sterke verontreiniging met tetrachlooretheen en cis 1.2-dichlooretheen en een lichte verontreiniging met xylenen, tolueen, ethylbenzeen, naftaleen, trichloormethaan, trichlooretheen, 1.1.1-trichloorethaan aangetoond.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch onderzoek 2

Locatie	Liebergerweg 72-98 (IFF)
Rapportdatum	17-06-1994
Rapportnummer	632/ZA94/B692/34088-2
Onderzoekbureau	Heidemij
Opmerkingen	Verdachte locatie waarbij verkennend onderzoek wordt aanbevolen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend onderzoek NVN 5740 1

Locatie	Liebergerweg 72-98 (IFF)
Rapportdatum	01-06-1993
Rapportnummer	632/ZA93/E022/34088-1
Onderzoekbureau	Heidemij
Opmerkingen	De bovengrond is licht verontreinigd met PAk, olie en kwik. De ondergrond licht met olie. Het grondwater sterk met olie, matig met trichlooretheen en licht met tetrachlooretheen, tetrachloormethaan, chroom, koper en nikkel.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader onderzoek 7

Locatie	NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)
Rapportdatum	23-05-2007
Rapportnummer	20070015
Onderzoekbureau	BK ingenieurs & milieuadvies b.v.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft aangetoond dat er 6 gevallen van ernstige bodemverontreiniging zijn. Bij geen van de Wbb-gevallen is sprake van spoedeisendheid met betrekking tot saneren van de verontreiniging.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
nader onderzoek	NO-20070015 rapport
nader onderzoek, bijlagen	NO-20070015 bijlagen
nader onderzoek tekeningen	NO-20070015 tekeningen

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)
Rapportdatum	26-05-2000
Rapportnummer	SBNS 014.002
Onderzoekbureau	DHV
Opmerkingen	Zintuigelijke waarnemingen: Geen afwijkingingen aangetroffen die kunnen duiden op bodemverontreiniging Bovengrond: zware metalen, minerale olie, EOX, PAK > S (verdachte locaties) koper, zink, PAK > S (onverdachte locaties) Op enkele sublocaties wordt de tussenwaarde of de interventiewaarde in de grond overschreden. Sublocatie V3: Koper > T Sublocatie V17: minerale olie, xylenen, benzeen > I, PAK > T Sublocatie V18: minerale olie > I, mineraloe olie, Pak > T (plaatselijk) Sublocatie V21: PAK > I Sublocatie V22: Koper > T Sublocatie V25: Koper, zink > T Sublocatie V27: Zink > I Sublocatie V31: PAK > T Bijzonderheden Bovengrond: De verontreiniging boven de tussenwaarde met koper ter plaatse van V3 (opslag olie/teer) kan niet verklaard worden met de activiteiten die hier plaats hebben gevonden. Waarschijnlijk betreft het hier een achtergrondgehalte. Ondergrond: V18. verontreiniging met Minerale olie (4.5 - 5.0 m -mv) Behoudens locatie V18 beperken de verontreinigingen zich tot de bovengrond. De verontreiniging op locatie V18 is waarschijnlijk afkomstig van het naastgelegen tankstation. Grondwater: minerale olie, EOX, aromaten, VOCl, PAK, cadmium, koper, zink, kwik > S In het grondwater zijn op de volgende locaties overschrijdingen van de tussenwaarde of interventiewaarde aangetoond> V3 : Zink > T V17: Xylenen, minerale olie > I V18: Xylenen, minerale olie > I, Zink > T V21: Zink > I V22: Zink > T V25: Tetrachlooretheen > I Bijzonderheden Grondwater: De verontreiniging boven de tussenwaarde met zink ter plaatse van V3 (lekkage olie) kan niet verklaard worden vanuit de activiteiten die hier plaats hebben gevonden. Waarschijnlijk betreft het hier een achtergrondverontreiniging. De verontreiniging boven de interventiewaarde met tetrachlooretheen ter plaatse van V25

(volkstuinen, trafohuis, fabrieksterrein, loods) is mogelijk het gevolg van aktiviteiten van buiten het NS-emplacement. Uit informatie van de gemeente Hilversum blijkt dat ten zuiden van V25 een aantal locaties bevinden waarvan bekend is dat het grondwater met VOCl veriontreinigd is.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Evaluatie Sanering 1

Locatie	Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein
Rapportdatum	31-12-1993
Rapportnummer	R3311929.001/MU
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	De sanering is tussen 1 en 24 november 1993 in twee fasen uitgevoerd. Na zintuigelijke beoordeling is in, in overleg met provincie, gemeente en opdrachtgever besloten de bovenlaag te herbemonsteren en -analyseren. Aan de hand van de resultaten is de locatie op te delen in verontreinigingsvakken. In totaal is 3038,65 ton verontreinigde grond ontgraven en afgevoerd naar stortplaats Nauerna te Assendelft. De provincie en de gemeente hebben verklaard dat de lokatie voldoende is gesaneerd met het oog op de toekomstige bestemming. Lokaal zijn licht verhoogde gehaltes aan zware metalen en PAK's in de grond aanwezig. Bij graafwerkzaamheden op de lokatie dient rekening gehouden te worden met het feit, dat de vrijkomende grond, afhankelijk van het betreffende vak, niet zonder restricties kan worden toegepast.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings Plan 1

Locatie	Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein
Rapportdatum	30-04-1993
Rapportnummer	R3265501.RO1/HJ
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Doel: het wegnemen van alle in de bodemonderzoeken analytisch aangetroffen verontreinigingen boven de A-waarde, in de grond. Gezien de aard van de verontreinigingen is het niet mogelijk om via in-situ technieken de verontreinigingen te verwijderen. Werkzaamheden: -verwijderen begane grond vloer -ontgraven verontreinigde grond -verwijderen eventueel nog aanwezige HBO-tank -schone grond in laag van ca 0,3 m over de hele lokatie aanbrengen -verwerken verontreinigde grond Verwachte ontgravingshoeveelheid ca 1300 m3 Rest-risico's: het valt niet uit te sluiten, dat na de sanering vanaf 0,3 m-mv nog verontreinigingen boven de B-waarde achterblijven, hetgeen risico's met zich mee kan brengen voor volksgezondheid en milieu.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 2

Locatie	Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein
Rapportdatum	31-01-1993
Rapportnummer	R3249425.Q01/SJ
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puin, roest, metaal, oliegeur, glas, slakken, kooldeeltjes. Grondsoort: matig tot zeer grof zand. Bovengrond: Koper >C PAK > B Cadmium, Lood, Zink, Kwik, Nikkel > A; Ondergrond: minerale olie > A Grondwater: Zink, fenolen, chloorhoudende (per en tri) en aromatische oplosmiddelen >A Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt Aanbevolen wordt, om bij eventuele herinrichting van het terrein de verontreiniging van de grond met zware metalen en PAK's door middel van ontgraving te verwijderen.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 32-36 v/h Veneta-terrein
Rapportdatum	30-09-1992
Rapportnummer	R3228622.PO1/MH
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puin, kooldeeltjes, houtresten, sintels, oud ijzer, stenen, plastic, verbrandingsresten. Grondsoort: matig grof tot zeer grof zand. Bovengrond: Cadmium, Kwik >A Koper, Lood, Zink >B Ondergrond: PAK >B Grondwater: Zink, chloorhoudende en aromatische oplosmiddelen, fenolen >A Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie. Potentiele risico's met betrekking tot uitloging en verspreiding van stoffen naar en via het grondwater. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt

Beperkt nader onderzoek wordt aanbevolen met betrekking tot de horizontale afperking van de de verhoogde concentraties PAK's en zware metalen. Verder wordt aanbevolen nader onderzoek uit te voeren naar mogelijke bronnen voor oplosmiddelen-gehalten in het grondwater.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Wet milieubeheer bedrijven

Adres	Gebruik
Liebergerweg 72	chemische grondstoffen en chemicaliëngroothandel

Brandstoftanks

Adres	Product	Status
Liebergerweg 60	huisbrandolie	verwijderd aktie tankslag 1980/1990

Historisch bodembestand (HBB)

Adres	Gebruik	Van	Tot	Opmerkingen
Liebergerweg -5	smaak- en geurstoffenindustrie (synthetisch)	1971	1976	
Liebergerweg 98	textielwarenindustrie	1911	1927	
Liebergerweg 98	autoverhuurbedrijf	1922	1932	
Liebergerweg 98	katoenweverij	1931	1947	
Oude Amersfoortseweg 121	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1973	1981	
Oude Amersfoortseweg 121	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1952	1966	
Oude Amersfoortseweg 121	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1966	1973	
Oude Amersfoortseweg 121	geneesmiddelenfabriek	1934	1956	
Oude Amersfoortseweg 123	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1952	1966	
Oude Amersfoortseweg 123	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1966	1973	
Oude Amersfoortseweg 123	geneesmiddelenfabriek	1934	1956	
Oude Amersfoortseweg 125	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1952	1966	
Oude Amersfoortseweg 125	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1966	1973	

Oude Amersfoortseweg 125	geneesmiddelenfabriek	1934	1956
Oude Amersfoortseweg 127	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1952	1966
Oude Amersfoortseweg 127	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1966	1973
Oude Amersfoortseweg 127	geneesmiddelenfabriek	1934	1956
Oude Amersfoortseweg 129	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1952	1966
Oude Amersfoortseweg 129	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1966	1973
Oude Amersfoortseweg 129	geneesmiddelenfabriek	1934	1956
Oude Amersfoortseweg 131	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1952	1966
Oude Amersfoortseweg 131	overige chemische productenindustrie n.e.g.	1966	1973
Oude Amersfoortseweg 131	geneesmiddelenfabriek	1934	1956

Informatie van objecten in een straal van 50 meter rondom het perceel

Locaties

Naam	Afstand (m.)	Vervolgactie Wet bodembescherming:
Heijdenstraat, van der J. e.o. (weg- en riooltracé)	44	voldoende gesaneerd
Heijdenstraat,Jan van der 238	11	niet beoordeeld
Liebergerweg 107	10	voldoende onderzocht
Liebergerweg 55	10	voldoende onderzocht
Liebergerweg 56	37	voldoende onderzocht
Lijsterweg 113	46	voldoende onderzocht
Oosterengweg 6-8	14	niet beoordeeld
Oude Amersfoortseweg 121/133	26	niet beoordeeld
Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)	35	uitvoeren NO

Onderzoeken

Meldingsformulier BUS evaluatieverslag 1

Locatie	Heijdenstraat, van der J. e.o. (weg- en riooltracé)
Rapportdatum	29-02-2012
Rapportnummer	-
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum
Opmerkingen	Middels deze BUS-melding blijkt dat de sanering van een matig-sterke PAK-verontreiniging is geslaagd. De sanering is uitgebreid tov de BUS-melding, er is namelijk ook een puin/koolhoudende laag verwijderd. Het gesaneerde oppervlak is hierdoor 1640 m2 geworden. De putwanden en bodem zijn getest, er zijn rest verontreinigingen bij een drietal bomen en de grens van de locatie bij de weg. De saneringsput is opgevuld met schone grond ter plekke en nieuw schoon zand.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	BUS-SE-geenrapportnr.pdf

Nader onderzoek 1

Locatie	Heijdenstraat, van der J. e.o. (weg- en riooltracé)
Rapportdatum	25-02-2011
Rapportnummer	BO10185-001
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS Eemnes B.V.
Opmerkingen	De verontreiniging is, zover mogelijk, in kaart gebracht en is ongeveer 540 m2 groot. Hierin is in de ondergrond (> 50 cm) een matig tot sterke verontreiniging met PAK aangetroffen. De veiligheidsklasse voor werkzaamheden in de bodem van deze locatie is vastgesteld op 3T.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink

-	NO-BO10185-001.pdf

Indicatief onderzoek 1

Locatie	Heijdenstraat, van der J. e.o. (weg- en riooltracé)
Rapportdatum	25-06-2010
Rapportnummer	BO10185
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS Eemnes B.V.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in de bovengrond lichte verontreinigingen met barium, kobalt, cadmium, koper, kwik, lood, zink, PAK en minerale olie aangetoond. In de ondergrond werd plaatselijk (kruispunt Oosterenghweg, K. Onnesweg, J v/d Heijdenstraat, Liebergerweg) een sterke PAK verontreiniging aangetroffen. Verder was de ondergrond licht verontreinigd met kobalt, cadmium, kwik, lood, zink en minerale olie.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
-	IO-BO10185.pdf

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Heijdenstraat,Jan van der 238
Rapportdatum	03-02-2004
Rapportnummer	5018.04
Onderzoekbureau	Van Dijk Techniek
Opmerkingen	Hypothese wordt verworpen Zintuiglijke waarnemingen: zwak puinhoudende bovengrond Bovengrond: kwik, lood, zink, PAK, minerale olie >S Ondergrond: geen verontreiniging Grondwater: niet onderzocht Bijzonderheden:- Conclusies: geen nader onderzoek noodzakelijk. verhoogde gehaltes worden beschouwd als achtergrondwaarden Aanbevelingen: geen vervolg, voldoende onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 107
Rapportdatum	23-01-2006
Rapportnummer	0604001/mo
Onderzoekbureau	Acorius advies
Opmerkingen	Hypothese wordt verworpen

Zintuiglijke waarnemingen: puinresten in de ondergrond

Bovengrond: koper, kwik, lood, zink, PAK, EOX >S

Ondergrond: kwik, lood, zink, PAK >S

Grondwater: tetrachlooretheen >I
chroom >S

Bijzonderheden: sterke grondwaterverontreiniging afkomstig van bekende grondwaterverontreiniging.

Conclusies: geen vervolg, voldoende onderzocht

Aanbevelingen: -

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 200-310
Rapportdatum	25-06-2004
Rapportnummer	04018 HO28
Onderzoekbureau	ReGister Histroisch Onderzoeksbureau
Opmerkingen	Diverse mogelijk verontreinigende bedrijfsactiviteiten: huishoudelijke apparatenfabriek, kopergieterij, metaalgieterij, houthandel, doe het zelf zaak, bakkelietenvoorwerpenfabriek. Er wordt een orienterend onderzoek aanbevolen.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Historisch Onderzoek, rapp nr 04018	Historisch Onderzoek, rapp nr 04018

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 55
Rapportdatum	27-01-2003
Rapportnummer	B02G0074\R\41
Onderzoekbureau	De Straat Milieu-adviseurs B.V.
Opmerkingen	Op basis van de resultaten van het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de locatie bodembedreigende activiteiten (autobandenservicebedrijf) hebben plaatsgevonden. Overige activiteiten met betrekking tot de reparatie van auto's hebben vermoedelijk niet plaatsgevonden. De bedrijfsactiviteit is niet potentieel ernstig (k=3) en het uitvoeren van een orienterend onderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Liebergerweg 56

Rapportdatum	27-01-2003
Rapportnummer	B02G0074\R\40
Onderzoekbureau	De Straat Milieu-adviseurs B.V.
Opmerkingen	Op basis van de resultaten van het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de locatie in het verleden mogelijk bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden (kolenhandel). Deze bedrijfsactiviteit is niet door het historisch onderzoek bevestigd en vond plaats aan het begin van de twintigste eeuw. Op het perceel achter de locatie zijn in 1994 twee bodemonderzoeken uitgevoerd. De bij deze onderzoeken aangetroffen verontreinigingen zijn vermoedelijk niet gerelateerd aan de voormalige kolenhandel. Wel is in de rapportages aanbevolen om nader onderzoek naar de omvang van de aangetroffen grondwaterverontreiniging uit te voeren. Uitvoering van een (nieuw) orienterend onderzoek op deze locatie is derhalve niet noodzakelijk.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch onderzoek 1

Locatie	Lijsterweg 113
Rapportdatum	01-11-1994
Rapportnummer	-
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum Afdeling Milieubeheer
Opmerkingen	Op de locatie hebben voor zover bekend geen bedrijfsmatige activiteiten plaatsgevonden. De locatie kan als 'niet verdacht' worden beschouwd.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Oosterengweg 6-8
Rapportdatum	03-02-2003
Rapportnummer	B02G0074
Onderzoekbureau	De Straat Milieu-adviseurs B.V.
Opmerkingen	Hypothese vastgesteld: verdacht Zintuiglijke waarnemingen: nvt Bovengrond: nvt Ondergrond: nvt Grondwater: nvt Bijzonderheden:- Conclusies: bij de sloop van de voormalige fabriek is de locatie voldoende onderzocht. Aanbevelingen: geen vervolg, voldoende onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 121/133
Rapportdatum	01-10-1991
Rapportnummer	3165493
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuiglijke Bovengrond:Matig grof zand waarbij op grotere diepte`s wat grovere zandlagen zijn aangetoond, tevens is er op een diepte van 8 (m-mv) bij monsterpunt 1,2,3, een lemig laagje van 0.50 m dik aangetoond. Bovengrond:hier zijn EOX, PAK gehalte`s boven de > A- Waarde aangetoond. Grondwater: Ter plaatsen van Pb. 2,3,4, is "Per" aangetoond in gehalte`s enkele malen boven de C- Waarde, waarvan de bronnen betreffende de verontereinigingssituatie niet bekend zijn. De verontreinigingssituatie op het naastgelegfen terrein is mogelijk mede door de Noordwestelijke grondwaterstroming hiervan afkomstig. Bijzonderheden:Gehaltes op het naastgelegen terrein liggen in algemeen hoger dan die op de onderzoekslocatie,waarbij de grondwaterstroming mogelijk wordt beinvloed door de ontrekking van grondwater. Beoordeling risico`s:Aanbevolen wordt een risico evaluatie uit te voeren. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Saneringsplan 2 aangepast

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	01-05-2012
Rapportnummer	2012332/lvh/sh
Onderzoekbureau	Hunneman Milieu Advies Raalte BV
Opmerkingen	Op basis van de risicobeoordeling van Sanscrit is sprake van een niet-spoedeisend geval. Door de aanleg van een duurzame aaneengesloten afdeklaag worden humane risico's voorkomen. De olieverontreiniging zal worden verwijderd. De verontreinigde, vrijkomende grond zal middels herschikking worden toegepast. De grond die niet middels herschikking kan worden hergebruikt, wordt ter reiniging afgevoerd.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
SP	saneringsplan mei 2012

Sanerings evaluatie 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	12-09-2011
Rapportnummer	08080.VR07
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. In de grond zijn nu nog maximaal licht verhoogde gehalten PER aanwezig. Het grondwater is nog sterk verontreinigd met PER. Het sterk verontreinigd volume is in het grondwater tot 15 m-mv iets afgenomen, tussen 15 en 30 m-mv ongeveer gelijk gebleven en dieper fan 30 m-mv toegenomen. Het is mogelijk dat er op deze diepte verspreiding in noordwestelijk richting optreedt. De volgende fase in de sanering bestaat uit een passieve sanering, waarvoor in het rapport een monitoringsplan is opgenomen (de sanering is dus nog niet afgerond).

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 6

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	11-04-2011
Rapportnummer	08080.VR05
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. De concentratie PER die in de ontrokken bodemlucht wordt gemeten neemt is zover afgenomen dat de sanering kan worden beëindigd. In het verslag is een boorplan opgenomen voor 6 nieuw te plaatsen peilbuizen waarmee de PER-concentraties in het grondwater kunnen worden onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 5

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	29-12-2010
Rapportnummer	08080.VR04
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. De concentratie PER die in de ontrokken bodemlucht wordt gemeten neemt af. De dalende trend wordt bevestigd door de concentraties in grondmonsters (niet getoetst aan achtergrond- en interventiewaarden).

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 4

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	07-10-2010
Rapportnummer	08080.VR03
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. De concentratie PER die in de ontrokken bodemlucht wordt gemeten neemt af. Er zijn geen grond- of grondwatermonsters geanalyseerd in deze tussenevaluatie.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 3

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)

Rapportdatum	22-04-2010
Rapportnummer	08080.VR01
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. De concentratie PER die in de ontrokken bodemlucht wordt gemeten neemt af. Er zijn geen grond- of grondwatermonsters geanalyseerd in deze tussenevaluatie.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings evaluatie 2

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	22-02-2010
Rapportnummer	08080.TEV02
Onderzoekbureau	Groundwater Technology
Opmerkingen	Betreft verslag van het opstarten van de insitu-sanering d.m.v. bodemluchtextractie van PER verontreiniging in grond en grondwater. Tijdens het plaatsen van het bodemluchonttrekkingssysteem zijn grondmonsters genomen om de beginsituatie vast te leggen. Tussen 0,5 en 5 m-mv is per en tri in de grond aangetroffen, de gehalten zijn niet getoetst aan de achtergrond- en interventiewaarden.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader onderzoek 4

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	04-05-2005
Rapportnummer	B03G0061
Onderzoekbureau	Syncera De Straat B.V.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in het grondwater een sterke verontreiniging met per, tri en cis, een matige verontreiniging met tetra en een lichte met trichloormethaan, 1.1.1-trichloorethaan en 1.1.2-trichloorethaan aangetoond. De grond is niet onderzocht.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	13-02-2003
Rapportnummer	9M2851/R0003/HJK/eber
Onderzoekbureau	Royal Haskoning
Opmerkingen	Doel van het historisch onderzoek is het verkrijgen van een beter beeld van de oorzaken, het tijdstip en bronlocaties van de VOCl verontreinigingen om zo te bepalen in welke mate de inzet van overheidsmiddelen gerechtvaardigd is bij de aanpak van de verontreinigingen. Voor een volledig antwoord is nader bodemonderzoek noodzakelijk.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Historisch onderzoek	HO_9M2851.R0003.HJK.eber

Nader Onderzoek 3

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	17-05-2001
Rapportnummer	3936112
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Hypothese wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: nvt Bovengrond: nvt Ondergrond: nvt Grondwater: per, 1,2-dichlooretheen, tetrachloormethaan >I Tri >T Bijzonderheden: - Conclusies: in peilbuis B nemen concentraties PER en TRI in diepere filters toe. In minifilter C nemen concentraties van PER en TRI toe hoofdzakelijk in de ondiepere filters. In peilbuis 202 nemen de concentraties Per en TRI af. Voor de overige filters is geen eenduidig beeld te zien in het verloop van de concentraties. Geconcludeerd kan worden dat een onbekende hoeveelheid verontreiniging zich verplaatst van het brongebied richting terreingrens. Aanbevelingen:-

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 2

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	31-12-1989
Rapportnummer	3122441
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: pui, grind. Grondsoort: zand Aanvullend onderzoek dieper grondwater terein VSH: Grondwater: tri, per >C Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt Op basis van de analyseresultaten van de grondwatermonsters kan geconcludeerd worden, dat het grondwater plaatselijk tot een diepte van 40 m-mv verontreinigd is met tri en per. De omvang

van de verontreiniging is zowel horizontaal als vertikaal niet aan te geven.

Conclusie:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	31-12-1988
Rapportnummer	60122.04/RO-01
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: puinresten, kooldeeltjes, oplosmiddelengeur, as- en slakdeeltjes, resten ijzerertsslakken. Grondsoort: matig grof zand. Alleen grondwater geanalyseerd: Grondwater: tolueen, xylenen, naftaleen >A; benzeen, 1,1,2-trichloorethaan >B; per, tri, 111-trichloorethaan >C Bijzonderheden: nvt Beoordeling risico's: geen risico-evaluatie. De huidige concentraties verontreinigingen in het grondwater maakt sanering wenselijk. Conclusie: uitvoeren NO Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: - Er kan geen uitspraak gedaan worden in hoeverre de aangetroffen verontreinigingen van het VSH -terrein afkomstig zijn, danwel veroorzaakt worden door bronnen buiten het gebied.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Rapportdatum	31-12-1988
Rapportnummer	51488.13/RO-02
Onderzoekbureau	tauw
Opmerkingen	Zintuigelijke Waarnemingen: slakken, puin, lichte oplosmiddelengeur, asfaltbrokjes, kooldeeltjes, zwart zand, as. Grondsoort: matig grof zand Alleen mengmonsters van bovenste 100 cm bodem geanalyseerd: Grond: Cadmium, Koper >C; PAK, tin >B; EOX, olie, Zink, lood >A. Grondwater: zink, fenolen, minerale olie, totaal aromaten >A; tri, per >C Bijzonderheden: boring 204 gestaakt op compacte laag, boring 213 gestaakt op puin. Inhomogeniteit in bodemsamenstelling zorgt bij duplobepalingen voor afwijkende waarden.

Inhomogeniteit in bodemsamenstelling zorgt bij duplobepalingen voor afwijkende waarden.

Beoordeling risico's: risico-evaluatie dient deel uit te maken van het aanbevolen nader onderzoek. Dit onderzoek dient zich vooal te richten op het verkrijgen van inzicht in de bronnen van de verontreinigingen alsmede de horizontale en vertikale verspreiding hiervan in grond en grondwater. Met name de mogelijke effecten van wateronttrekkingen in de omgeving en naastgelegen moestuincomplex dienen te worden geinventariseerd.

Conclusie: uitvoeren NO

Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: nvt

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

oude amersfoortseweg 99 (VSH) VOCl

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Contourtype	Grondwater
Opmerkingen	

Verontreinigde Componenten

VOCL

oude amersfoortse weg 99 (VSH) grond

Locatie	Oude Amersfoortseweg 99 (VSH-terrein)
Contourtype	Grond
Opmerkingen	wkpb contour uit beschikking 2007-74641

Verontreinigde Componenten

VOCL

Liebergerweg

Locatie	Liebergerweg (industrie riool)
Contourtype	Grondwater
Opmerkingen	beschikking 2005-6089

Verontreinigde Componenten

VOCL

Wet milieubeheer bedrijven

Adres	Gebruik
Jan van der Heijdenstr 234	rijwielreparatiebedrijf
Liebergerweg 83	autoverhuurbedrijf
Oosterengweg 34	verfgroothandel

Brandstoftanks

Adres	Product	Status
Jan van der Heijdenstr 234	benzine normaal	tank is verwijderd
Jan van der Heijdenstr 234	mengsmering	tank is verwijderd
Oude Amersfoortseweg 99	afgewerkte olie (officiele afkorting: afol, betekenis niet geheel zeker)	goed
Oude Amersfoortseweg 99	smeerolie	tank is verwijderd
Oude Amersfoortseweg 99	diesel	tank is verwijderd
Oude Amersfoortseweg 99	smeerolie	onklaar gemaakt met zand volgens BOOT

Historisch bodembestand (HBB)

Adres	Gebruik	Van	Tot	Opmerkingen
Jan van der Heydenstraat 234	rijwielreparatiebedrijf	1981	1991	
Jan van der Heydenstraat 236	benzine-service-station	1947	1952	
Liebergerweg 55	auto- en motorensloperij	1948	1989	
Liebergerweg 55	autoreparatiebedrijf	1932	1954	
Liebergerweg 55	loopvlakvernieuwingsbedrijf	1948	1948	
Liebergerweg 113	fotochemische produkten-fabriek	1933	1952	
Liebergerweg 56	brandstoffendetailhandel (vaste en vloeibare)	1897	1927	
Liebergerweg 60	metaalwarenfabriek	1908	1927	VERVALLEN
Liebergerweg 60	ketel- en radiatorenfabrieken	1908	1970	VERVALLEN.
Liebergerweg 60	kunststofproduktenindustrie	1935	1966	VERVALLEN.
Liebergerweg 60	ketel- en radiatorenfabrieken	1964	1970	VERVALLEN.
Liebergerweg 200	metaalwarenindustrie	1937	1948	
Liebergerweg 200	machine- en apparatenindustrie	1931	1963	
Liebergerweg 200	kunststofproduktenindustrie	1961	1964	
Liebergerweg 200	non-ferrometaalgieterij	1916	1968	
Liebergerweg 200	machine- en apparatenindustrie	1961	1968	

Disclaimer

De door ons in deze rapportage beschikbaar gestelde informatie dient u te interpreteren als een inschatting van de verontreinigingsituatie op een bepaald moment. Omdat het veelal historische informatie betreft kunnen wij nooit 100% zekerheid geven wat de kwaliteit is van grond en grondwater.
De Gemeente Hilversum is niet aansprakelijk voor enige schade dan wel enige andere indirecte incidentele of gevolgschade als blijkt dat in de praktijk de verontreinigingsituatie anders is dan in dit rapport is vermeld.
Wij attenderen u op het feit dat u als makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of als derde, bij aan- of verkoop van onroerend goed een vergaande onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks. Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank.
De informatie uit deze rapportage kan niet worden gebruikt bij de aanvraag van een bouwvergunning of andere gemeentelijke producten. Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de gemeente dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast.
Wij gaan ervan uit u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele vragen en/of inlichtingen kunt u zich wenden tot de Gemeente Hilversum.

Bodemloket rapport

geprint op 3 Mar 2015 14:47

Rapport NH040200359

Locatie	
ID	NH040200359
Locatiecode BIS	
Locatie	Liebergerweg (koelwaterriool iff/veneta)
Adres	liebergerweg 72 1221JT HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	
Vervolg	Uitvoeren aanvullend NO

Saneringsinformatie	
Type sanering	
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
metaalwarenfabriek (287503)	onbekend	huidig
vloerkleden- en tapijtindustrie (1751)	onbekend	1978
farmaceutisch laboratorium (24411)	1934	1982
smaak- en geurstoffenindustrie (synthetisch) (24143)	1919	1975

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Nader onderzoek	Arcadis Heidemij Advies B.V.	632/zf98/6616/07860	1998-06-22

Besluiten

Besluit	Besluitdatum	Kenmerk

Beschikte kadastrale percelen

	Code	Sectie	Perceel

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-svt@noord-holland.nl

Kievitsstraat
Kamerlingh Onneslaan
Liebergerweg
Oosterengweg
Mussenstraat

Legenda

Locatie	
Beschikbaarheid gegevens	Eigen website beschikbaar Geen gegevens in Bodemloket
Voortgang onderzoek	Gesaneerd Onderzoek uitgevoerd, geen noodzaak tot verder onderzoek of sanering Onderzoek uitgevoerd, verder onderzoek kan noodzakelijk zijn Historische activiteit bekend
Mijnsteengebieden	Mijnsteengebieden Limburg Besluit Bodemkwaliteit

Disclaimer:

De gegevens op het Bodemloket zijn met de grootste zorg samengesteld. Toch kan het voorkomen dat de informatie op deze website verouderd is, onvolledig is of onjuistheden bevat. De organisatie achter Bodemloket.nl noch de data-eigenaren (gemeenten en provincies) zijn aansprakelijk voor enigerlei schade die het directe of indirecte gevolg is van of in verband staat met het gebruik van de op deze website beschikbare informatie. U helpt de overheid door eventuele geconstateerde fouten of gebreken te melden.

De provincies en gemeenten die op de kaart van Nederland groen gekleurd zijn, leveren informatie aan voor het Bodemloket. Ook andere instanties - zoals kleinere gemeenten - hebben soms bodeminformatie, maar deze vindt u voorlopig nog niet op deze website. Wilt u een compleet beeld? Neem dan zeker óók contact op met uw gemeente. Staat een locatie (nog) niet vermeld op de kaart? Dan hebben we daar geen informatie over.

Op bodemloket.nl vindt u per plaats een overzicht van de bevoegde instanties. De contactgegevens vindt u op de website van de desbetreffende gemeente of provincie.

Bodemloket rapport

geprint op 8 Oct 2013 13:21

Rapport NH040200484

Locatie	
ID	NH040200484
Locatiecode BIS	
Locatie	Anthonie Fokkerweg 226 t/m 356
Adres	Anthony Fokkerweg 226 1223NK HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	ernstig, niet urgent
Vervolg	uitvoeren evaluatie

Saneringsinformatie	
Type sanering	Volledig (hele geval)
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
onbekend (999999)		

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Sanerings evaluatie	Groenholland Adviesbureau	03020-6	2006-03-14
Orienterend bodemonderzoek	Groenholland Adviesbureau	03020	2005-03-15
Verkennend onderzoek NEN 5740	Groenholland Adviesbureau	GH03020	2005-08-23
Nader onderzoek	Groenholland Adviesbureau	03020-5	2005-09-19

Besluiten

Besluit	Besluitdatum	Kenmerk
Instemmen met SP	2005-09-22	2005-40550
Instemmen uitgevoerde sanering	2006-05-12	2006-22257
besch. ernstig, niet urgent	2005-09-22	2005-40550

Beschikte kadastrale percelen

Code	Sectie	Perceel
HVS00	C	4954

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-shv@noord-holland.nl

Bodemloket rapport

geprint op 1 Oct 2013 07:27

Rapport NH040200064

Locatie	
ID	NH040200064
Locatiecode BIS	
Locatie	Mussenstraat 49-55
Adres	Mussenstraat 49 1223RB HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	
Vervolg	voldoende onderzocht

Saneringsinformatie	
Type sanering	
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
metaaloppervlaktebehandelingsbedrijf (2851)	1949	onbekend

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Orienterend bodemonderzoek	Iwaco	1024120	1991-05-01

Besluiten

Besluit	Besluitdatum	Kenmerk
Geen vervolg (geen adm Nazorg)	1991-05-28	91-511797

Beschikte kadastrale percelen

Code	Sectie	Perceel

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-shv@noord-holland.nl

Bodemloket rapport

geprint op 8 Oct 2013 13:20

Rapport NH040200119

Locatie	
ID	NH040200119
Locatiecode BIS	NZ040200373
Locatie	Mussenstraat 49
Adres	Mussenstraat 49 1223RB HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	
Vervolg	uitvoeren NO

Saneringsinformatie	
Type sanering	
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
metaalconstructiebedrijf (2811)		
metaaloppervlaktebehandelingsbedrijf (2851)		
textielververij (17301)		
onbekend (999999)		

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum

Besluiten

Besluit	Besluitdatum	Kenmerk

Beschikte kadastrale percelen

Code	Sectie	Perceel

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-shv@noord-holland.nl

Bodemloket rapport

geprint op 8 Oct 2013 13:19

Rapport NH040200302

Locatie	
ID	NH040200302
Locatiecode BIS	
Locatie	Mussenstraat 55
Adres	Mussenstraat 55 1223RB HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	ernstig, geen spoed
Vervolg	voldoende onderzocht

Saneringsinformatie	
Type sanering	
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
metaalwarenfabriek (287503)	1974	1984
metaaloppervlaktebehandelingsbedrijf (2851)	1950	huidig

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Nader onderzoek	Tauw Milieu bv	N002-4552851FHA-irb-V01-NL	2008-06-04
Orienterend bodemonderzoek	Iwaco	1024120	1991-05-01
Monitoringsrapportage		3957063	2001-08-15
Orienterend bodemonderzoek	WK Milieuadviezen	WK/004-91/R03/GPe	2001-07-01
Nader onderzoek		R001-3965074JNM-D01-A	2001-10-26
Nader onderzoek	Tauw Milieu bv	L002-4495578FHA-ild-V01	2007-07-25
Nader onderzoek		4404845	2005-12-22

Besluiten

Besluit	Besluitdatum	Kenmerk
NO uitvoeren	2006-10-04	2006-52640
NO uitvoeren	2005-06-09	2004-55296
NO uitvoeren	2005-07-22	2005-32505
beschikking ernstig, geen spoed	2008-09-22	2008-55114
NO uitvoeren	2002-02-27	2001-43928

Beschikte kadastrale percelen

Code	Sectie	Perceel
HVS00	C	4779

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-shv@noord-holland.nl

Bodemloket rapport

geprint op 3 Mar 2015 14:51

Rapport NH040201966

Locatie	
ID	NH040201966
Locatiecode BIS	
Locatie	Liebergerweg 200-310
Adres	Liebergerweg 200 1221LV HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	
Vervolg	uitvoeren NO

Saneringsinformatie	
Type sanering	
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
kunstofproduktenindustrie (252)	1961	1964
metaalwarenindustrie (28)	1937	1948
machine- en apparatenindustrie (29)	1931	1963
non-ferrometaalgieterij (275402)	1916	1968

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum

Besluiten

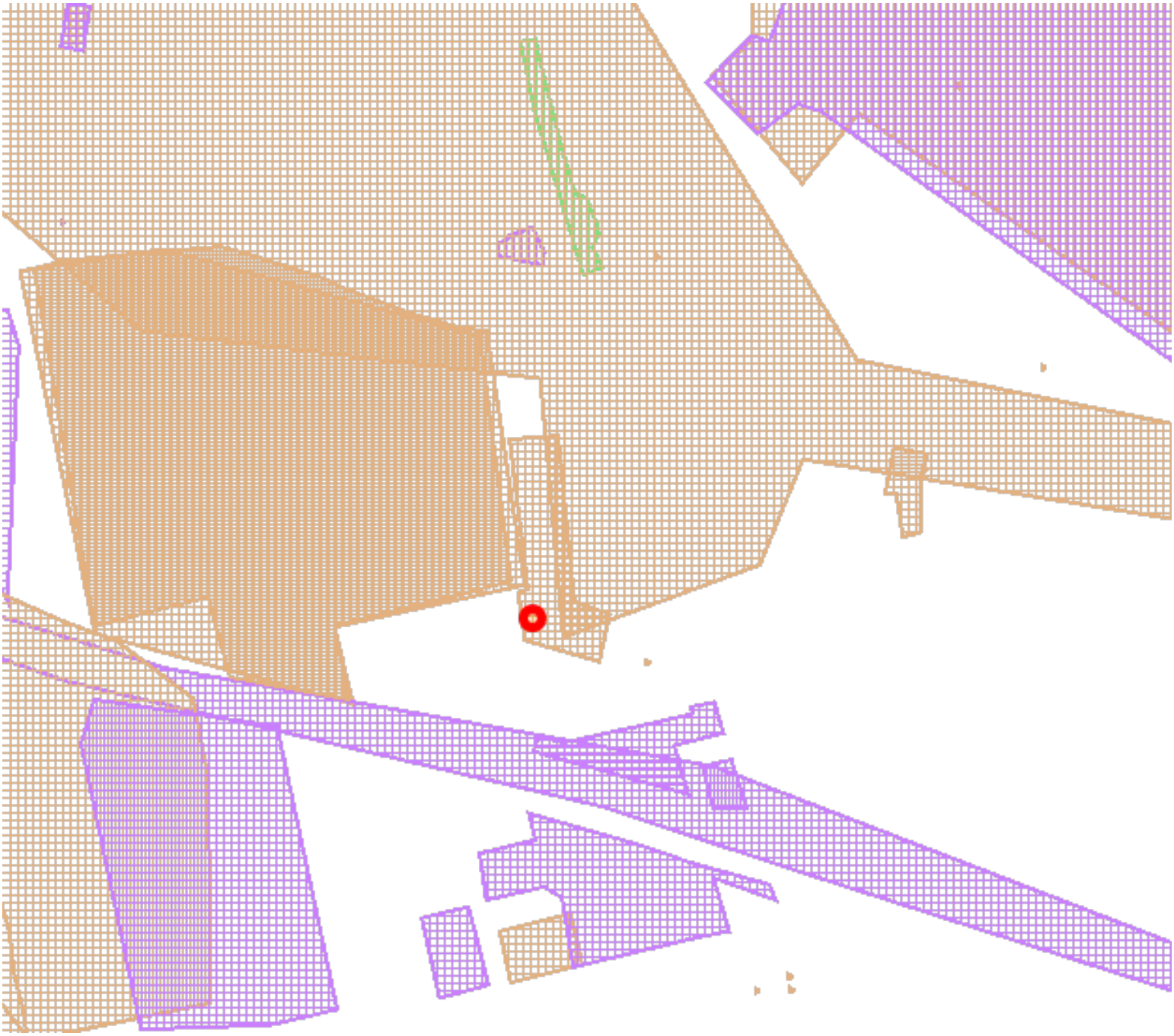
Besluit	Besluitdatum	Kenmerk
NO uitvoeren	2009-06-29	2009-36197

Beschikte kadastrale percelen

	Code	Sectie	Perceel
HVS00	R	5804	

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-svt@noord-holland.nl



Legenda

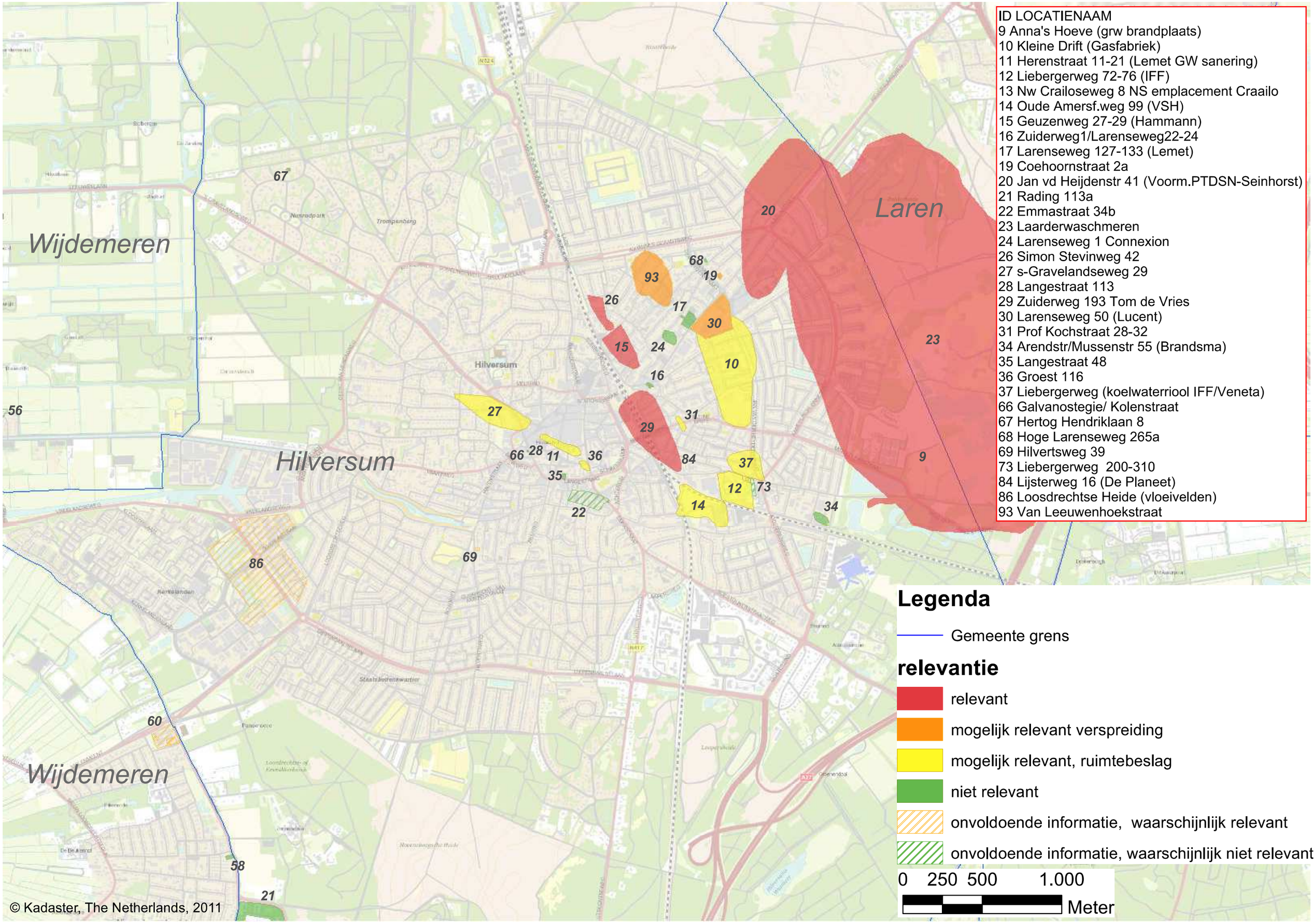
Locatie	
Beschikbaarheid gegevens	Eigen website beschikbaar Geen gegevens in Bodemloket
Voortgang onderzoek	Gesaneerd Onderzoek uitgevoerd, geen noodzaak tot verder onderzoek of sanering Onderzoek uitgevoerd, verder onderzoek kan noodzakelijk zijn Historische activiteit bekend
Mijnsteengebieden	Mijnsteengebieden Limburg Besluit Bodemkwaliteit

Disclaimer:

De gegevens op het Bodemloket zijn met de grootste zorg samengesteld. Toch kan het voorkomen dat de informatie op deze website verouderd is, onvolledig is of onjuistheden bevat. De organisatie achter Bodemloket.nl noch de data-eigenaren (gemeenten en provincies) zijn aansprakelijk voor enigerlei schade die het directe of indirecte gevolg is van of in verband staat met het gebruik van de op deze website beschikbare informatie. U helpt de overheid door eventuele geconstateerde fouten of gebreken te melden.

De provincies en gemeenten die op de kaart van Nederland groen gekleurd zijn, leveren informatie aan voor het Bodemloket. Ook andere instanties - zoals kleinere gemeenten - hebben soms bodeminformatie, maar deze vindt u voorlopig nog niet op deze website. Wilt u een compleet beeld? Neem dan zeker óók contact op met uw gemeente. Staat een locatie (nog) niet vermeld op de kaart? Dan hebben we daar geen informatie over.

Op bodemloket.nl vindt u per plaats een overzicht van de bevoegde instanties. De contactgegevens vindt u op de website van de desbetreffende gemeente of provincie.


ID LOCATIENAAM
9 Anna's Hoeve (grw brandplaats)
10 Kleine Drift (Gasfabriek)
11 Herenstraat 11-21 (Lemet GW sanering)
12 Liebergerweg 72-76 (IFF)
13 Nw Crailoseweg 8 NS emplacement Craailo
14 Oude Amersf.weg 99 (VSH)
15 Geuzenweg 27-29 (Hammann)
16 Zuiderweg1/Larenseweg22-24
17 Larenseweg 127-133 (Lemet)
19 Coehoornstraat 2a
20 Jan vd Heijdenstr 41 (Voorm.PTDSN-Seinhorst)
21 Rading 113a
22 Emmastraat 34b
23 Laarderwaschmeren
24 Larenseweg 1 Connexion
26 Simon Stevinweg 42
27 s-Gravelandseweg 29
28 Langestraat 113
29 Zuiderweg 193 Tom de Vries
30 Larenseweg 50 (Lucent)
31 Prof Kochstraat 28-32
34 Arendstr/Mussenstr 55 (Brandsma)
35 Langestraat 48
36 Groest 116
37 Liebergerweg (koelwaterriool IFF/Veneta)
66 Galvanostegie/ Kolenstraat
67 Hertog Hendriklaan 8
68 Hoge Larenseweg 265a
69 Hilvertsweg 39
73 Liebergerweg 200-310
84 Lijsterweg 16 (De Planeet)
86 Loosdrechtse Heide (vloeivelden)
93 Van Leeuwenhoekstraat
Wijdemeren
Hilversum
Laren
Legenda
Gemeente grens
relevantie
relevant
mogelijk relevant verspreiding
mogelijk relevant, ruimtebeslag
niet relevant
onvoldoende informatie, waarschijnlijk relevant
onvoldoende informatie, waarschijnlijk niet relevant
0 250 500 1.000
Meter
© Kadaster, The Netherlands, 2011

Bijlage

7

Beschikbare informatie deelgebied 7

Bodemloket rapport

geprint op 9 Oct 2013 09:23

Rapport NH040200036

Locatie	
ID	NH040200036
Locatiecode BIS	
Locatie	Wandelpad 26-28
Adres	Wandelpad 26 1211GN HILVERSUM
Gegevensbeheerder	Provincie Noord-Holland
Bevoegd gezag	Provincie Noord-Holland

Statusinformatie	
Beschikking ernst en risicobepaling	urgent san binnen 4 jaar
Vervolg	monitoring

Saneringsinformatie	
Type sanering	
Start	
Eind	

Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
brandstoffendetailhandel (vaste en vloeibare) (526333)		

Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Monitoringsrapportage	Overig	97109	2003-04-15
(Na)zorgrapportage	Overig	97109	2003-04-15

Besluiten

Besluit	Besluitdatum	Kenmerk
Monitoring grondwater	2003-05-14	2003-15715
Monitoring grondwater	2000-03-16	1999/15665
Monitoring grondwater	1998-10-15	98-915255
Instemmen met SP	1998-06-08	98-910398
besch urgent san binnen 4 jaar	1998-06-08	98-910398

Beschikte kadastrale percelen

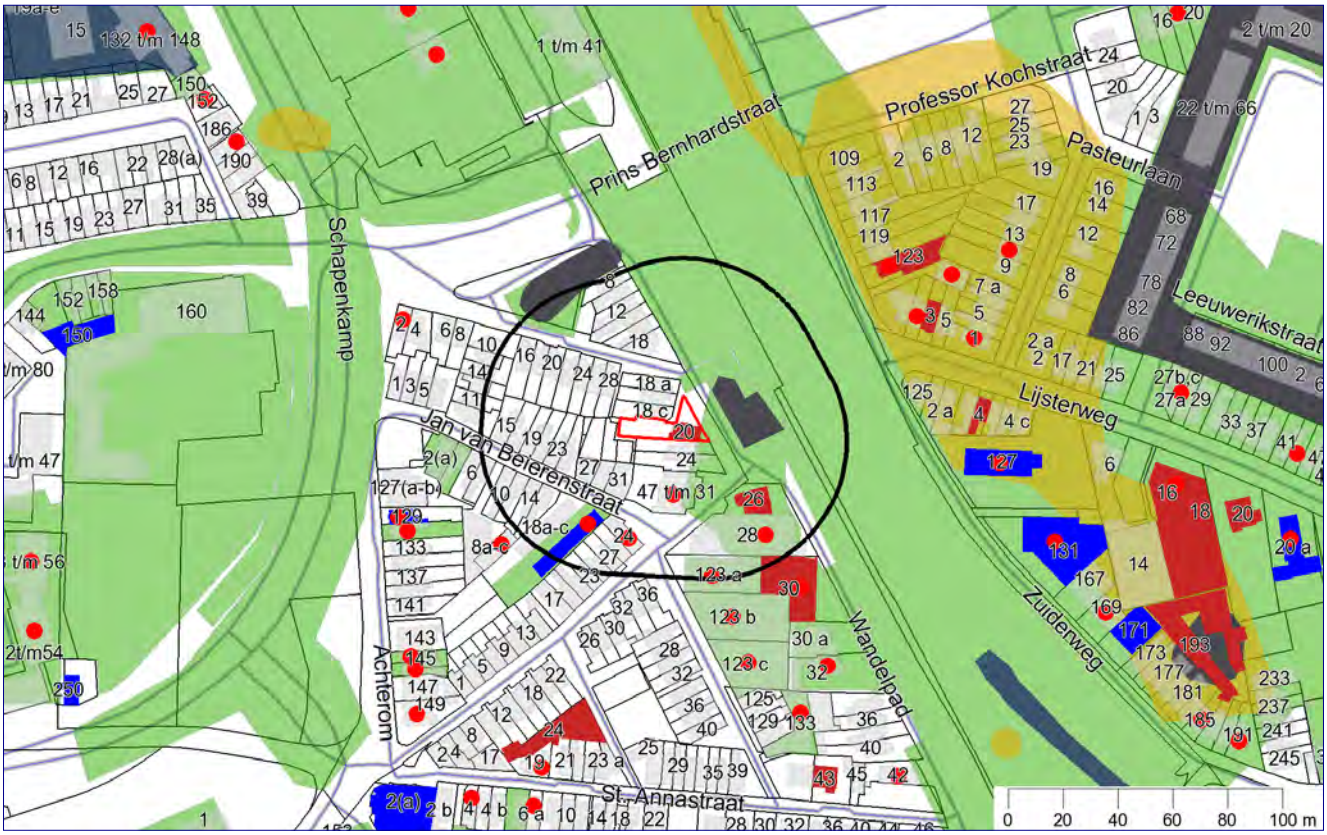
Code	Sectie	Perceel
HVS00	N	5744

Contact

Provincie Noord-Holland
Servicepunt Subsidies, Handhaving en Vergunningen
Tel. 0800 - 9986734 (gratis)
Fax 023 - 5144400
E-mail: servicepunt-shv@noord-holland.nl

Bodeminformatie

Wandelpad 20 te Hilversum



Legenda

	Geselecteerde locatie		Saneringscontouren
	50-meter straal		Gebouwen
	Percelen		Wet milieubeheer bedrijven
	Onderzoeken		Brandstoftanks
	Verontreinigingscontouren		Historisch bodembestand (HBB)

Inhoudsopgave

Welke informatie vindt u in dit rapport	**3**
Informatie over geselecteerd perceel	**4**
Locaties	**4**
Onderzoeken	**4**
Verontreinigingscontouren	**4**
Wet milieubeheer bedrijven	**4**
Brandstoftanks	**5**
Historisch bodembestand (HBB)	**5**
Informatie van objecten in een straal van 50 meter rondom het perceel	**6**
Locaties	**6**
Onderzoeken	**6**
Verontreinigingscontouren	**14**
Wet milieubeheer bedrijven	**14**
Brandstoftanks	**15**
Historisch bodembestand (HBB)	**15**
Disclaimer	**16**

Welke informatie vindt u in dit rapport

Dit rapport is een geautomatiseerde samenvatting van de bij de gemeente bekende gegevens over de bodemkwaliteit. Het rapport is onderverdeeld in de beschikbare informatie op het door u geselecteerde perceel en de informatie op de percelen in de directe omgeving. Hieronder wordt een korte uitleg gegeven van wat u in dit rapport aantreft.

Locatie

Betreft de naam waaronder de onderzoekslocatie bij de gemeente bekend staat. Ook staat hier de vervolgactie in het kader van de Wet bodembescherming beschreven. Alleen wanneer hier voldoende onderzocht of gesaneerd staat, wordt het perceel als niet verdacht op bodemverontreiniging beschouwd.

Onderzoeken

Hier worden de op de locatie uitgevoerde bodemonderzoeken en saneringen vermeld. Voor een uitleg van de verschillende typen aan onderzoek kunt u terecht op www.hilversum.nl/Digitale_Balie/Producten/A_t_m_E/Bodemonderzoek.

Wet milieubeheer bedrijven

Hier worden de huidige en voormalige vanuit de Wet milieubeheer geregistreerde bedrijven vermeld.

Brandstoftanks

Hier staan de bij de gemeente bekende (ondergrondse) brandstof tanks en de status van deze tanks. Voor meer informatie over deze status kunt u terecht op www.hilversum.nl/Digitale_Balie/Producten/N_t_m_Z/Olietank_particuliere_grond_verwijderen.

Historisch bodembestand (HBB)

Hier worden alle voormalige bedrijven vermeld die op bodemverontreiniging verdacht zijn. Deze lijst is onder andere gebaseerd op de Hinderwetvergunningen en inschrijvingen bij de kamer van koophandel.

Verontreinigingscontour

Deze contour laat de verspreiding van een verontreiniging zien. Wanneer het een verontreiniging in het grondwater betreft, adviseren wij u om geen grondwater op te pompen.

Wat betekenen de resultaten

Indien op uw perceel bedrijfsactiviteiten hebben plaatsgevonden of als is gebleken dat er verontreinigingen of tanks in de grond aanwezig zijn, adviseren wij u een (historisch) bodemonderzoek uit te laten voeren. Hiervoor kunt u terecht bij verschillende hierin gespecialiseerde adviesbureaus.

Inzien archieven

De betreffende bodemonderzoeken zijn in te zien bij de afdeling Stedelijke Ontwikkeling van de gemeente Hilversum. U kunt hiervoor een afspraak maken via 14 035. De Hinderwet en Wet milieubeheer archieven, waaronder de certificaten van de tanksaneringen, zijn beschikbaar bij het streekarchief op de Oude Enghweg 23 te Hilversum. Voor de laatste gegevens van het bevoegd gezag Wet bodembescherming, de provincie Noord-Holland, verwijzen wij u naar www.bodemloket.nl.

Vragen of opmerkingen?

Indien u vragen heeft kunt u contact opnemen met de gemeente Hilversum. Mail naar bodem@hilversum.nl of bel tijdens kantooruren 14 035. U kunt ons helpen door eventueel geconstateerde fouten of gebreken te melden. Als u zelf onderzoeken bezit die niet in het systeem staan, dan kunt u deze laten opnemen.

Informatie over geselecteerd perceel

Locaties

Naam	Vervolgactie Wet bodembescherming:
Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)	registratie restverontreiniging

Onderzoeken

Nader Onderzoek 1

Locatie	Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)
Rapportdatum	29-03-1990
Rapportnummer	8988jb
Onderzoekbureau	Ghydos
Opmerkingen	Zintuiglijke waarnemingen: Olieresten Bovengrond: Olie > C en PAK > A Ondergrond: Olie > C en PAK > A Grondwater: Olie, Aromaten > C Bijzonderheden: - Beoordeling risico's: Wordt geen melding van gedaan. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: -

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)
Rapportdatum	30-11-1985
Rapportnummer	-
Onderzoekbureau	RVM afd. Milieubeheer.
Opmerkingen	Zintuiglijke waarnemingen: Olie, kolen, puin Bovengrond: Olie > C Ondergrond: olie > C Grondwater: - Bijzonderheden: - Beoordeling risico's: Geen recent humaan en ecologisch risico. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: -

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Wet milieubeheer bedrijven

Geen gegevens beschikbaar

Brandstoftanks

Adres	Product	Status
Wandelpad 20 T/O	huisbrandolie	tank is verwijderd

Historisch bodembestand (HBB)

Geen gegevens beschikbaar

Informatie van objecten in een straal van 50 meter rondom het perceel

Locaties

Naam	Afstand (m.)	Vervolgactie Wet bodembescherming:
Beierenstraat, Jan van 22	27	voldoende onderzocht
Hoenderweg/Wandelpad	34	opstellen SP
NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)	10	uitvoeren NO
Wandelpad 30-32	46	uitvoeren OO

Onderzoeken

Orienterend bodemonderzoek 1

Locatie	Beierenstraat, Jan van 22
Rapportdatum	13-10-2011
Rapportnummer	239016-09
Onderzoekbureau	Oranjewoud
Opmerkingen	Het onderzoek is uitgevoerd i.h.k.v. identificatie spoedlocaties. Het onderzoek heeft in het grondwater lichte verontreinigingen met molybdeen, naftaleen, tetrachlooretheen en xylenen aangetoond. De grond is niet onderzocht. Het is niet waarschijnlijk dat sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging met actuele risico's.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
oriënterend onderzoek	OO_239016-09

Historisch onderzoek 1

Locatie	Beierenstraat, Jan van 22
Rapportdatum	13-10-2011
Rapportnummer	196336-18
Onderzoekbureau	Oranjewoud
Opmerkingen	Uit het vooronderzoek blijkt dat op de onderzoekslocatie activiteiten hebben plaatsgevonden waardoor de bodem mogelijk verontreinigd is geraakt. De onderzoekslocatie dient derhalve als verdacht te worden beschouwd. Op de onderzoekslocatie hebben voor

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Historisch onderzoek	HO_196336-18

Historisch onderzoek 2

Locatie	Hoenderweg/Wandelpad
Rapportdatum	03-05-2013
Rapportnummer	N188-1206581EHT-kmi-V01-NL
Onderzoekbureau	Tauw

Opmerkingen	Het benzineservicestation is voldoende onderzocht en er is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging. De verontreiniging moet nog door de provincie beoordeeld worden, maar gezien het feit dat er een parkeerplaats aanwezig is op het terrein, is er waarschijnlijk geen sprake van een spoedlocatie.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
historisch onderzoek	HO-N188-1206581EHT-kmi-V01-NL - Hoenderweg - 36
Bijlage 2	Hoenderweg -36_bijlage2

avr (aanvullend rapport)

Locatie	Hoenderweg/Wandelpad
Rapportdatum	18-12-2009
Rapportnummer	BO9350
Onderzoekbureau	Milieutechniek ZVS Eemnes B.V.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft in de bovengrond een lichte verontreiniging met zink aangetoond. In de ondergrond werden geen verontreinigingen aangetroffen. Het grondwater is niet onderzocht.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
Verkennend onderzoek	VO_BO9350

Nader Onderzoek 1

Locatie	Hoenderweg/Wandelpad
Rapportdatum	13-11-1998
Rapportnummer	98496
Onderzoekbureau	Chemielinco
Opmerkingen	Hypothese verdacht wordt bevestigd Zintuiglijke waarnemingen: puin, sintles, kooltjes Bovengrond: Lood, Koper > T en Zink, PAK > I en Cadmium, Olie, Kwik > S Ondergrond: Lood, Koper > T en Zink, PAK > I en Cadmium, Olie, Kwik > S Grondwater:chroom, koper > S Conclusies: Totale hoeveelheid sterk verontreinigde grond is naar schatting 500 m3. Saneringsplan opstellen. Beoordeling risico's: Geen actuele humane en ecologische risico's Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: - Aanbevelingen: Nabij de speelrekken aan de zuidzijde van het terrein dient te worden bepaald of de verontreiniging ook op dit deel van het terrein wordt aangetroffen

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verkennend Onderzoek 1

Locatie	Hoenderweg/Wandelpad
Rapportdatum	27-09-1993
Rapportnummer	93089
Onderzoekbureau	Chemielinco
Opmerkingen	Hypothese verdacht wordt bevestigd Zintuiglijke waarnemingen: puin, asfalt,kooltjes, scherven, kalk, sintels, ijzerresten, glas en koolas. Bovengrond: Zink, Lood, Koper > T PAK > I Cadmium Kwik, EOX, olie > S Ondergrond: Lood >T en Koper, Zink, PAK > T Grondwater: Chroom, Koper en EOX > S Aanbevelingen: Nader onderzoek noodzakelijk. Beoordeling risico's: humane en ecologische risico's niet uit te sluiten Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Hoenderweg/Wandelpad
Rapportdatum	31-03-1993
Rapportnummer	onbekend
Onderzoekbureau	Gemeente Hilversum
Opmerkingen	Op de locatie zijn de volgende bedrijven gevestigd geweest: Wandelpad 6: Smederij Tukker, 1922-1949 Hoenderweg 1: Benzinestation Shell/Van Kampen, 1952-1975 Autroreparatiebedrijf Grootveld, ????-1981 Ten gevolge van de verschillende bedrijfsactiviteiten op de locatie kan de bodem en met name het grondwater verontreinigd zijn met diverse stoffen. Zo is het mogelijk dat er verontreiniging van de bodem/grondwater is opgetreden met PAKs, zware metalen, ontvettings- en oplosmiddelen afkomstig van de smederij. Verd is verontreiniging met olie, olieprodukten en ontvettingsmiddelen mogelijk ten gevolge van het benzinestation en de garagebedrijfjes. Gezien de bodemopbouw zal naast een grondonderzoek ook een gronwateronderzoek moeten plaatsvinden. daar het om divese stoffen gaat zal zowel het bodem- en het grondwateronderzoek op een breed pakket aan stoffen moeten worden uitgevoerd.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader onderzoek 7

Locatie	NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)
Rapportdatum	23-05-2007
Rapportnummer	20070015

Onderzoekbureau	BK ingenieurs & milieuadvies b.v.
Opmerkingen	Het onderzoek heeft aangetoond dat er 6 gevallen van ernstige bodemverontreiniging zijn. Bij geen van de Wbb-gevallen is sprake van spoedeisendheid met betrekking tot saneren van de verontreiniging.

Beschikbare documenten

Omschrijving	DownloadLink
nader onderzoek	NO-20070015 rapport
nader onderzoek, bijlagen	NO-20070015 bijlagen
nader onderzoek tekeningen	NO-20070015 tekeningen

Orienterend Onderzoek 1

Locatie	NS-emplacement (V3/V18/V21/V22)
Rapportdatum	26-05-2000
Rapportnummer	SBNS 014.002
Onderzoekbureau	DHV
Opmerkingen	Zintuigelijke waarnemingen: Geen afwijkingingen aangetroffen die kunnen duiden op bodemverontreiniging Bovengrond: zware metalen, minerale olie, EOX, PAK > S (verdachte locaties) koper, zink, PAK > S (onverdachte locaties) Op enkele sublocaties wordt de tussenwaarde of de interventiewaarde in de grond overschreden. Sublocatie V3: Koper > T Sublocatie V17: minerale olie, xylenen, benzeen > I, PAK > T Sublocatie V18: minerale olie > I, mineraloe olie, Pak > T (plaatselijk) Sublocatie V21: PAK > I Sublocatie V22: Koper > T Sublocatie V25: Koper, zink > T Sublocatie V27: Zink > I Sublocatie V31: PAK > T Bijzonderheden Bovengrond: De verontreiniging boven de tussenwaarde met koper ter plaatse van V3 (opslag olie/teer) kan niet verklaard worden met de activiteiten die hier plaats hebben gevonden. Waarschijnlijk betreft het hier een achtergrondgehalte. Ondergrond: V18. verontreiniging met Minerale olie (4.5 - 5.0 m -mv) Behoudens locatie V18 beperken de verontreinigingen zich tot de bovengrond. De verontreiniging op locatie V18 is waarschijnlijk afkomstig van het naastgelegen tankstation. Grondwater: minerale olie, EOX, aromaten, VOCl, PAK, cadmium, koper, zink, kwik > S In het grondwater zijn op de volgende locaties overschrijdingen van de tussenwaarde of interventiewaarde aangetoond> V3 : Zink > T V17: Xylenen, minerale olie > I V18: Xylenen, minerale olie > I, Zink > T V21: Zink > I V22: Zink > T V25: Tetrachlooretheen > I

Bijzonderheden Grondwater:
De verontreiniging boven de tussenwaarde met zink ter plaatse van V3 (lekkage olie) kan niet verklaard worden vanuit de activiteiten die hier plaats hebben gevonden. Waarschijnlijk betreft het hier een achtergrondverontreiniging.
De verontreiniging boven de interventiewaarde met tetrachlooretheen ter plaatse van V25 (volkstuinen, trafohuis, fabrieksterrein, loods) is mogelijk het gevolg van aktiviteiten van buiten het NS-emplacement. Uit informatie van de gemeente Hilversum blijkt dat ten zuiden van V25 een aantal locaties bevinden waarvan bekend is dat het grondwater met VOCl veriontreinigd is.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings Plan 4

Locatie	Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)
Rapportdatum	06-06-2000
Rapportnummer	82000098
Onderzoekbureau	FUGRO
Opmerkingen	GLobiscode: NH/175/0361/841
	Rapportdatum: 06-06-2000
	Hypothese wordt niet verworpen
	Zintuiglijke waarnemingen: nvt
	Grond: er zal circa 2000 m3 grond ontgraven worden. TIjdsduur circa 12 dagen.
	Grondwater: -
	Bijzonderheden: -
	Beoordelingsformulier: niet aanwezig
	Conclusies: uitvoeren SP
	Aanbevelingen: starten sanering

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings Plan 3

Locatie	Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)
Rapportdatum	05-01-2000
Rapportnummer	ML-BH993569
Onderzoekbureau	DHV
Opmerkingen	Globiscode: NH/175/0361/841
	Rapportdatum: 05-01-2000
	Hypothese wordt niet verworpen
	Grond: in totaal zal er circa. 1040 m3 grond ontgraven worden.

Grond: in totaal zal er circa. 1040 m3 grond ontgraven worden.

Bijzonderheden: tevens zal er een in-situ sanering uitgevoerd worden. Na afloop van de in-situ sanering zal geen verdere monitoring van de grondwaterkwaliteit noodzakelijk zijn.

Beoordelingsformulier: niet aanwezig

Conclusies: uitvoeren ES

Aanbevelingen: starten sanering.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 5

Locatie	Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)
Rapportdatum	20-09-1999
Rapportnummer	ML-BH990589
Onderzoekbureau	DHV
Opmerkingen	Hypothese wordt niet verworpen

Zintuigelijke waarnemingen: licht tot sterke oliegeur

Bovengrond: minerale olie >S

Ondergrond: benzeen, ethylbenzeen, xylenen, minerale olie >I
tolueen >S

Grondwater: minerale olie >I
xylenen >T
tolueen, ethylbenzeen, naftaleen >S

Bijzonderheden:
Er zijn twee verontreinigingskernen:
1. ter hoogte van de voormalige vul- en afleverpunten van de brandstoftanks, waar ooit het oliehok heeft gestaan. De verontreiniging wordt hoofdzakelijk aangetroffen vanaf 2.0 m -mv en bereikt in de grond een maximale diepte van circa 7 m -mv
2. Zuidoostelijk van kern 1 en aanwezig vanaf maaiveld tot maximaal circa 3 m -mv

Conclusies:
Er is sprake van een ernstige bodemverontreiniging
Er is geen sprake van zowel actuele of ecologische risico's. Als gevolg van het transport van verontreinigingen uit de verzadigde zonde, alsmede de aanwezigheid van een drijflaagje zijn er wel actuele verspreidingsrisico's. Het betreft hier een urgent geval van bodemverontreiniging.
Voor de tijdstipbepaling is categorie 3 vastgesteld. Op grond hiervan dient uiterlijk voor 2015 met sanering met sanering begonnen te worden.
Een minimale saneringsvariant kan plaatsvinden door ontgraven van de ernstige grondverontreinigingen gevolgd door monitoring van de natuurlijke afbraak van restverontreinigingen. Volledige verwijdering van verontreinigingen is met diverse technieken binnen enkele jaren realiseerbaar.

Aanbevelingen: uitvoeren SP

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings Plan 2

Locatie	Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)
Rapportdatum	12-01-1998
Rapportnummer	980112.PT1
Onderzoekbureau	PMS
Opmerkingen	- Verwijderen van de verontreinigde grond en de tanks - Verwijdering van de restverontreinigingen - Milieukundig begeleider - Aanvraag vergunningen - Saneringsduur 3 weken

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 4

Locatie	Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)
Rapportdatum	31-10-1997
Rapportnummer	C97-409
Onderzoekbureau	Arnicon B.V.
Opmerkingen	Zintuiglijke waarnemingen: olie Bovengrond: Olie > T Ondergrond: Olie > T Grondwater: Olie, Aromaten > T Bijzonderheden: Geen verspreidingsrisico. Beoordeling risico's: hierover wordt geen melding gedaan Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer:

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 3

Locatie	Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)
Rapportdatum	25-11-1996
Rapportnummer	C96616
Onderzoekbureau	Vink
Opmerkingen	Zintuiglijke waarnemingen: Bovengrond: Olie, PAK > I en Zink, Lood > T Ondergrond: Olie > I Grondwater: Olie > I Bijzonderheden: Grondwater over oppervlakte van 725 m2 verontreinigd met olie/aromaten (1350 m3). Er is minimaal 600 m3 bodem verontreinigd. Er is sprake van een ernstig geval van grond- en grondwaterverontreiniging. Er geldt een saneringsplicht. Aanbevelingen: Aanbevolen wordt om een nader onderzoek te doen en niet direct te saneren. Tevens is er een sterke grondwaterverontreiniging op het NS-terrein aanwezig. Geadviseerd wordt om samen met de NS te saneren. Beoordeling risico's: directe humane en ecologische risico's. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: -

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings Plan 1

Locatie	Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)
Rapportdatum	30-06-1992
Rapportnummer	NH 175-036
Onderzoekbureau	TSM
Opmerkingen	- De sanering wordt ter plaatse van de inpandige verontreiniging in situ uitgevoerd middels een infiltratie- en onttrekkingssysteem. - De vlek buiten het pand wordt gesaneerd middels ontgraving. - De sanering zal begeleid en gedaan worden door een onafhankelijk adviesbueau Ten behoeve van de sanering moeten de volgende vergunningen aangevraagd te worden: 1) Lozing gezuiverd water op het gemeentelijk riool 2) Transportvergunning verontreinigde grond

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Sanerings Onderzoek 1

Locatie	Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)
Rapportdatum	30-06-1992
Rapportnummer	NH 175-036
Onderzoekbureau	TSM
Opmerkingen	Saneringsvarianten: a) verwijderen grond b) isoleren, beheersing, controle c) combinatie van verwijderen en isoleren Varianten met betrekking tot verwijderen: - ontgraven - in-situ verwijdering Technische uitvoerbaarheid: - ontgraven is lastiger en duurder dan in-situ verwijdering Keuze saneringsvariant: - Gedeeltelijk in-situ verwijdereing en gedeeltelijk ontgraving

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Nader Onderzoek 2

Locatie	Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)
Rapportdatum	31-08-1991
Rapportnummer	C91-103
Onderzoekbureau	Arnicon B.V.

Opmerkingen	Zintuiglijke waarnemingen: Olie, aromatengeur, ondergrondse tanks Bovengrond: Olie > C Ondergrond: Olie > C Grondwater: BTEX, Olie > C Bijzonderheden: Saneren van ongeveer 20 m3 grond Beoordeling risico's: Directe humane en ecologische risico's. Boorbeschrijving is opgeslagen bij boorpuntnummer: -

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Historisch Onderzoek 1

Locatie	Wandelpad 30-32
Rapportdatum	27-03-2002
Rapportnummer	01065-10
Onderzoekbureau	ReGister
Opmerkingen	Conclusies: mogelijk sprake van ernstige bodemverontreiniging, vermoedelijk heterogeen verdeeld. Er is sprake van meerdere kernen, plaats van voorkomen bekend (verf- en vernisfabriek, isolatiefabriek) en onbekende kernen (ondergrondse benzine tank, ondergrondse terpentine tank). Geadviseerd wordt een orienterend onderzoek uit te voeren. Dit is echter niet mogelijk. OO uitvoeren in geval van sloop.

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Wandelpad (Oliehok)

Locatie	Wandelpad 26-28 (incl. vml. oliehok emplacement Hilversum)
Contourtype	Grond
Opmerkingen	

Verontreinigde Componenten

BETX

Minerale olie

Hoenderweg/Wandelpad

Locatie	Hoenderweg/Wandelpad
Contourtype	Grond
Opmerkingen	

Verontreinigde Componenten

PAK (10-VROM)

Zware metalen

Wet milieubeheer bedrijven

Adres	Gebruik

Wandelpad 26	aardolie- en steenkolenproductenindustrie
Jan van Beierenstraat 22	metaalwarenindustrie
Jan van Beierenstraat 22	metaalwarenindustrie
Jan van Beierenstraat 22	metaalwarenindustrie
Jan van Beierenstraat 22	metaalwarenindustrie
Jan van Beierenstraat 22	metaalwarenindustrie

Brandstoftanks

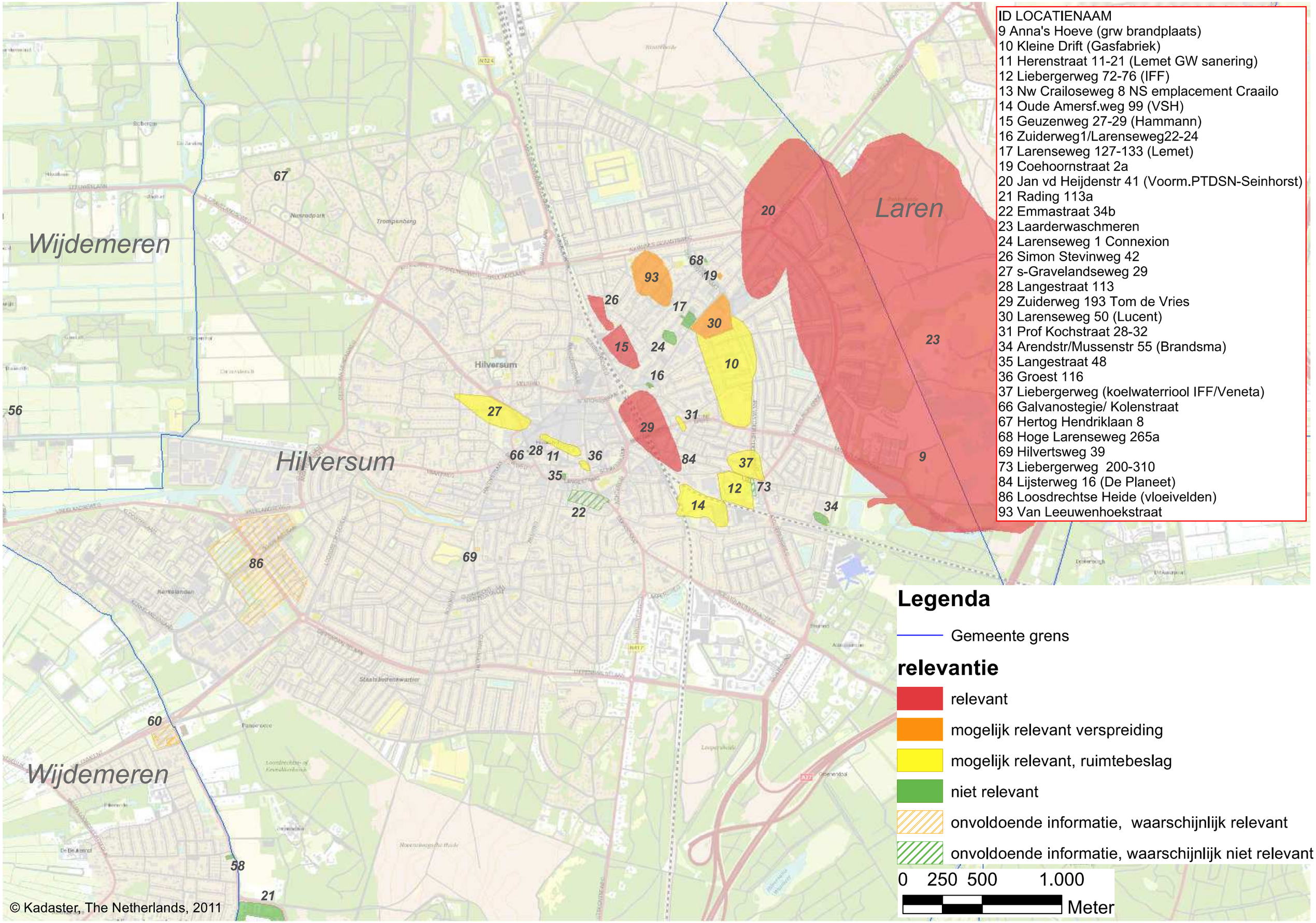
Adres	Product	Status
Wandelpad 26	huisbrandolie	tank is verwijderd
Wandelpad 26	afgewerkte olie	tank is verwijderd
Wandelpad 30	onbekend	onklaar gemaakt met zand volgens BOOT

Historisch bodembestand (HBB)

Adres	Gebruik	Van	Tot	Opmerkingen
Jan van Beierenstraat 123A	tapijt- en vloerkledenfabriek	1933	1948	
Jan van Beierenstraat 123A	benzine-service-station	1930	1966	
Jan van Beierenstraat 123A	lederwarenindustrie (excl. kleding en schoeisel)	1974	1982	
Jan van Beierenstraat 123A	isolatiemateriaalfabriek	1935	1970	
Jan van Beierenstraat 22	smederij	1949	1979	
Jan van Beierenstraat 22	schroeven-, massadraaiwerk-, verenindustrie	1986	1991	
Jan van Beierenstraat 22	pompen- en compressorenfabriek	1979	1986	
Jan van Beierenstraat 24	smederij	1931	1941	
Jan van Beierenstraat 26	smederij	1931	1941	
Jan van Beierenstraat 28	smederij	1931	1941	
Roosendaalstraat 3147	autoreparatiebedrijf	1978	1980	
Wandelpad 26	brandstoffendetailhandel (vaste en vloeibare)	1957	1962	G. DEKKER'S KOLENHND.T.H.O. VER.BRANDST. AFGEK.UB
Wandelpad 28	autoreparatiebedrijf	1982	1989	
Wandelpad 28	brandstoffengroothandel (vast)	1969	1985	

Disclaimer

De door ons in deze rapportage beschikbaar gestelde informatie dient u te interpreteren als een inschatting van de verontreinigingsituatie op een bepaald moment. Omdat het veelal historische informatie betreft kunnen wij nooit 100% zekerheid geven wat de kwaliteit is van grond en grondwater.
De Gemeente Hilversum is niet aansprakelijk voor enige schade dan wel enige andere indirecte incidentele of gevolgschade als blijkt dat in de praktijk de verontreinigingsituatie anders is dan in dit rapport is vermeld.
Wij attenderen u op het feit dat u als makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of als derde, bij aan- of verkoop van onroerend goed een vergaande onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks. Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank.
De informatie uit deze rapportage kan niet worden gebruikt bij de aanvraag van een bouwvergunning of andere gemeentelijke producten. Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de gemeente dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast.
Wij gaan ervan uit u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele vragen en/of inlichtingen kunt u zich wenden tot de Gemeente Hilversum.


ID LOCATIENAAM
9 Anna's Hoeve (grw brandplaats)
10 Kleine Drift (Gasfabriek)
11 Herenstraat 11-21 (Lemet GW sanering)
12 Liebergerweg 72-76 (IFF)
13 Nw Crailoseweg 8 NS emplacement Craailo
14 Oude Amersf.weg 99 (VSH)
15 Geuzenweg 27-29 (Hammann)
16 Zuiderweg1/Larenseweg22-24
17 Larenseweg 127-133 (Lemet)
19 Coehoornstraat 2a
20 Jan vd Heijdenstr 41 (Voorm.PTDSN-Seinhorst)
21 Rading 113a
22 Emmastraat 34b
23 Laarderwaschmeren
24 Larenseweg 1 Connexion
26 Simon Stevinweg 42
27 s-Gravelandseweg 29
28 Langestraat 113
29 Zuiderweg 193 Tom de Vries
30 Larenseweg 50 (Lucent)
31 Prof Kochstraat 28-32
34 Arendstr/Mussenstr 55 (Brandsma)
35 Langestraat 48
36 Groest 116
37 Liebergerweg (koelwaterriool IFF/Veneta)
66 Galvanostegie/ Kolenstraat
67 Hertog Hendriklaan 8
68 Hoge Larenseweg 265a
69 Hilvertsweg 39
73 Liebergerweg 200-310
84 Lijsterweg 16 (De Planeet)
86 Loosdrechtse Heide (vloeivelden)
93 Van Leeuwenhoekstraat
Wijdemeren
Hilversum
Laren
Legenda
Gemeente grens
relevantie
relevant
mogelijk relevant verspreiding
mogelijk relevant, ruimtebeslag
niet relevant
onvoldoende informatie, waarschijnlijk relevant
onvoldoende informatie, waarschijnlijk niet relevant
0 250 500 1.000
Meter
© Kadaster, The Netherlands, 2011

Bijlage

8

Beschikbare informatie SBNS

Quickscan 2014-2685: HOV-baan Hilversum

Vraag

ProRail heeft een aanvraag ingediend bij de SBNS om informatie over de bodemkwaliteit ter plaatse van een projectgebied in Hilversum.

Werkwijze

Er is gebruik gemaakt van de door ProRail aangeleverde kaart met het projectgebied. Alleen binnen de locatie zijn gegevens uit het SBNS-BIS in de bijlage weergegeven.

Rapportage

Van de geselecteerde gegevens zijn overzichten gemaakt die zijn opgenomen in de bijlagen 1 t/m 5.
De geselecteerde gegevens zijn weergegeven op kaart (bijlage 6).

Leeswijzer

bijlage 1

Rapporten (uitgaande van de geselecteerde -overlappende- projecten)
Alle rapporten die beschikbaar zijn binnen de SBNS zijn gekoppeld aan een project. De rapporten zijn beschikbaar in hard-copy en/of als een digitaal bestand. Alle rapporten kunnen worden ingezien bij de SBNS. De rapporten die in digitale vorm beschikbaar zijn, kunnen ter beschikking gesteld worden.

bijlage 2

Projecten (uitgaande van de geselecteerde boringen)
Alle boringen die zijn opgenomen binnen het selectie-gebied zijn gekoppeld aan een project. Hier wordt het overzicht gegeven van het aantal boringen en peilbuizen die binnen het selectie-gebied vallen.

bijlage 3

Stoffen boven interventiewaarde (uitgaande van de geselecteerde boringen)
Alle analyseresultaten zijn via een monster of mengmonster gekoppeld aan een boring. Van alle getoetste analyses (zowel grond als grondwater) zijn de overschrijdingen van de interventiewaarde weergegeven. Toetsing is bepaald uitgaande Leidraad Wbb Update 2006 (circulaire 7-4-2009).

Bijlage 4

Asbest metingen
Alle totaal gehalten asbest in grond worden hier weergegeven.

bijlage 5

Ernstige gevallen van bodemverontreiniging (Wbb-gevallen) en de NS-saneringsgevallen
Dit overzicht geeft de Wbb-gevallen (ernstige gevallen van bodemverontreiniging) en de NS-saneringsgevallen (potentieel ernstige gevallen op basis van historisch- en oriënterend bodemonderzoek) die het selectie-gebied geheel of gedeeltelijk overlappen.

bijlage 6

kaarten
Kaarten zijn vervaardigd met behulp van ArcGis. Alle gegevens die zijn opgenomen in de kaarten maken onderdeel uit van het SBNS-BIS.

Bijlage 1

Rapporten

(uitgaande van de geselecteerde projecten)

Quickscan HOV baan

Hilversum

14002 Hilversum, overige sublocaties, OO — 80 OO

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

1911	link	26-05-2000	OO	Oriënterend bodemonderzoek onderzoek naar diffuse bodemverontreiniging NS emplacement Hilversum	DHV	M 0836-72-004

14003 Hilversum, oliehok NO, VS — 80 VS

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

1201	link	20-09-1999	NO	Nader bodemonderzoek emplacement Hilversum voormalige oliehok, Wandelpad	DHV	P4410-72-001

14005 Hilversum, oliehok, VS — 80 VS

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

14006 Hilversum, Oliehok, SA — 80 SA

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

14010 Hilversum, loods + overige gevallen, VS — 80 VS

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

6925	link	13-12-2004	NO	Nader Bodemonderzoek Hilversum Loods + overige gevallen, VS	Arcadis	110401/WA4/154/000837/083

14012 Hilversum, VSH Fittings BV, KV — 70 KV

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

14013 Hilversum, oliehok NN, KV — 70 KV

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

14014 Hilversum, BALANS gemeente Hilversum — 80 OO

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

6532	link	13-09-2005	BL	Verkennend bodemonderzoek Diverse percelen (Balans) te Hilversum	BK Ingenieurs	20050309

14015 Hilversum, Oliehok NO II, VS — 80 VS

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

9707	link	25-04-2006	NO	Nader onderzoek vml oliehok te Hilversum	Syncera De S	B05G0073

14017 Hilversum, Oliehok SA II, SA — 80 SA

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

10780	link	10-01-2008	SP	Saneringsplan Wandelpad ter hoogte van nr 20 te Hilversum	Aveco de Bo	07.1249
11590	link	10-04-2009	SO	Saneringsonderzoek en Nazorgplan Wandelpad ter hoogte van nr 20 te Hilversum	Aveco de Bondt	08.1684

14018 **Hilversum, NO verkoop gem. Hilversum overige geval** **80** **VS**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

10432	link	23-05-2007	NO	Nader bodemonderzoek NS emplacement Hilversum	BK Ingenieur	20070015	

14020 **Hilversum, VSH II, KV** **70** **KV**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

14021 **Hilversum, monitoring NZ2 en NZ3 (oliehok)** **80** **ZO**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

13596	link	21-12-2010	NZ	Briefrapport Grondwatermonitoring 2010 Wandelpad ter hoogte van nr 20 te Hilversum	Aveco de Bondt	09.1437	

296007 **Hilversum sportpark, nw uit BALANS, VS** **80** **VS**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

12873	link	26-11-2010	NO	Nader bodemonderzoek Hilversum Sportpark	BK Ingenieur	BK20100468	

509005 **Hilversum, BALANS gemeente Laren** **80** **OO**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

9924	link	22-11-2006	BL	Verkennend bodemonderzoek diversen percelen Balans te Laren	BK Ingenieur	20060532	

Bijlage 2

Projecten

(uitgaande van de geselecteerde boringen)

Quickscan HOV baan

Hilversum

14002

Aantal boringen: **29** Aantal peilbuizen: **3**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

1911	link	26-05-2000	OO	Oriënterend bodemonderzoek onderzoek naar diffuse bodemverontreiniging NS emplacement Hilversum	DHV	M 0836-72-004

14010

Aantal boringen: **33** Aantal peilbuizen: **8**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

6925	link	13-12-2004	NO	Nader Bodemonderzoek Hilversum Loods + overige gevallen, VS	Arcadis	110401/WA4/154/000837/083

14014

Aantal boringen: **26** Aantal peilbuizen: **6**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

6532	link	13-09-2005	BL	Verkennend bodemonderzoek Diverse percelen (Balans) te Hilversum	BK Ingenieurs	20050309

14015

Aantal boringen: **16** Aantal peilbuizen: **26**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

9707	link	25-04-2006	NO	Nader onderzoek vml oliehok te Hilversum	Syncera De S	B05G0073

14017

Aantal boringen: **6** Aantal peilbuizen: **5**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

10780	link	10-01-2008	SP	Saneringsplan Wandelpad ter hoogte van nr 20 te Hilversum	Aveco de Bo	07.1249
11590	link	10-04-2009	SO	Saneringsonderzoek en Nazorgplan Wandelpad ter hoogte van nr 20 te Hilversum	Aveco de Bondt	08.1684

14018

Aantal boringen: **46** Aantal peilbuizen: **12**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

10432	link	23-05-2007	NO	Nader bodemonderzoek NS emplacement Hilversum	BK Ingenieur	20070015

14021

Aantal boringen: **0** Aantal peilbuizen: **5**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

13596	link	21-12-2010	NZ	Briefrapport Grondwatermonitoring 2010 Wandelpad ter hoogte van nr 20 te Hilversum	Aveco de Bondt	09.1437

296007

Aantal boringen: **7** Aantal peilbuizen: **7**

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

12873	link	26-11-2010	NO	Nader bodemonderzoek Hilversum Sportpark	BK Ingenieur	BK20100468

509005

Aantal boringen: **1** Aantal peilbuizen:

Overzicht rapporten SBNS voor projectnummer

9924	link	22-11-2006	BL	Verkennend bodemonderzoek diversen percelen Balans te Laren	BK Ingenieur	20060532

Bijlage 3

Stoffen boven interventiewaarde

(uitgaande van de geselecteerde boringen)

NS Overzicht grafische selectie boringen,gehalten boven I-waarde

Quickscan HOV baan

Hilversum

SBNS Project nummer	Boring naam	Max diepte	p	MONSTERKODE	Monster type	MM	Diepte van	tot	Stof	waarde	toetsing
14010	223	730	J	W223-1	grondwater	N	630	730	Lood [Pb]	81	>I
	227	100	N	MM021	grond	J	10	70	Kwik [Hg]	20	>I
	227	100	N	MM022	grond	J	30	100	Kwik [Hg]	18	>I
	227	100	N	MM022	grond	J	30	100	Nikkel [Ni]	96	>I
	228	100	N	MM021	grond	J	10	70	Kwik [Hg]	20	>I
	233	200	N	2	grond	N	20	50	Koper [Cu]	400	>I
	241	200	N	MM040	grond	J	100	150	PAK 10 VROM	54	>I
	242	200	N	1	grond	N	0	50	PAK 10 VROM	65	>I
	242	200	N	MM040	grond	J	100	150	PAK 10 VROM	54	>I
	243	200	N	1	grond	N	0	40	PAK 10 VROM	56	>I
	243	200	N	MM041	grond	J	80	150	PAK 10 VROM	70	>I
	244	200	N	MM041	grond	J	80	150	PAK 10 VROM	70	>I
	245	600	N	MM046	grond	J	0	50	PAK 10 VROM	63	>I
	245	600	N	MM047	grond	J	100	150	Nikkel [Ni]	97	>I
	245	600	N	MM047	grond	J	100	150	PAK 10 VROM	69	>I
	245	600	N	MM048	grond	J	150	300	PAK 10 VROM	52	>I
	245	600	N	MM049	grond	J	350	550	PAK 10 VROM	57	>I
	246	750	J	MM046	grond	J	0	50	PAK 10 VROM	63	>I
	246	750	J	MM047	grond	J	100	150	Nikkel [Ni]	97	>I
	246	750	J	MM047	grond	J	100	150	PAK 10 VROM	69	>I
	246	750	J	MM048	grond	J	150	300	PAK 10 VROM	52	>I
	246	750	J	MM049	grond	J	350	550	PAK 10 VROM	57	>I
	247	600	N	MM047	grond	J	100	150	Nikkel [Ni]	97	>I
	247	600	N	MM047	grond	J	100	150	PAK 10 VROM	69	>I
	247	600	N	MM048	grond	J	150	300	PAK 10 VROM	52	>I
	247	600	N	MM049	grond	J	350	550	PAK 10 VROM	57	>I
	248	600	N	MM046	grond	J	0	50	PAK 10 VROM	63	>I
	248	600	N	MM047	grond	J	100	150	Nikkel [Ni]	97	>I
	248	600	N	MM047	grond	J	100	150	PAK 10 VROM	69	>I
	248	600	N	MM048	grond	J	150	300	PAK 10 VROM	52	>I
	248	600	N	MM049	grond	J	350	550	PAK 10 VROM	57	>I

NS Overzicht grafische selectie boringen,gehalten boven I-waarde

SBNS Project nummer	Boring naam	Max diepte	p	MONSTERKODE	Monster type	MM	Diepte van	tot	Stof	waarde	toetsing
14010	249	100	N	MM044	grond	J	30	100	PAK 10 VROM	72	>I
	250	100	N	MM044	grond	J	30	100	PAK 10 VROM	72	>I
	251	100	N	MM044	grond	J	30	100	PAK 10 VROM	72	>I
	252	100	N	2	grond	N	40	100	PAK 10 VROM	96	>I
	315	100	N	1	grond	N	0	50	Kwik [Hg]	13	>I
	315	100	N	1	grond	N	0	50	Lood [Pb]	840	>I
	315	100	N	MM118	grond	J	50	100	Kwik [Hg]	12	>I
	316	100	N	1	grond	N	0	50	Kwik [Hg]	15	>I
	316	100	N	MM118	grond	J	50	100	Kwik [Hg]	12	>I
	323	150	N	1	grond	N	0	50	Kwik [Hg]	12	>I
	325	2000	J	W325-1	grondwater	N	1900	2000	Tetrachlooretheen (Per)	420	>I
	325	2000	J	W325-1	grondwater	N	1900	2000	Tetrachloormethaan (Tetra)	67	>I
	332	700	J	1	grond	N	0	40	Kwik [Hg]	14	>I
	332	700	J	W332-1	grondwater	N	600	700	Tetrachlooretheen (Per)	110	>I
	334	1000	J	W334-1	grondwater	N	900	1000	Tetrachlooretheen (Per)	66	>I
	401	200	N	1	grond	N	0	40	Kwik [Hg]	25	>I
	401	200	N	2	grond	N	40	100	Kwik [Hg]	37	>I
	402	200	N	1	grond	N	0	40	Kwik [Hg]	13	>I
	402	200	N	1	grond	N	0	40	Lood [Pb]	880	>I
	402	200	N	2	grond	N	40	100	Kwik [Hg]	19	>I
	403	200	N	1	grond	N	0	50	Kwik [Hg]	13	>I
	404	200	N	1	grond	N	0	50	Kwik [Hg]	77	>I
	404	200	N	MM185	grond	J	50	200	Kwik [Hg]	31	>I
	405	200	N	1	grond	N	0	50	Kwik [Hg]	13	>I
	408	200	N	2	grond	N	40	100	Kwik [Hg]	27	>I
	408	200	N	MM189	grond	J	100	200	Kwik [Hg]	19	>I
	409	200	N	1	grond	N	0	50	Kwik [Hg]	22	>I
	409	200	N	MM190	grond	J	50	200	Kwik [Hg]	26	>I
	410	200	N	1	grond	N	0	50	Kwik [Hg]	17	>I
	410	200	N	MM191	grond	J	50	200	Kwik [Hg]	20	>I
	413	650	J	MM193	grond	J	0	60	Kwik [Hg]	26	>I
	414	700	J	MM193	grond	J	0	60	Kwik [Hg]	26	>I
	437	100	N	1	grond	N	0	40	Kwik [Hg]	15	>I
	437	100	N	2	grond	N	40	100	Kwik [Hg]	14	>I

NS Overzicht grafische selectie boringen,gehalten boven I-waarde

SBNS Project nummer	Boring naam	Max diepte	p	MONSTERKODE	Monster type	MM	Diepte van	tot	Stof	waarde		toetsing
14010	505	120	N	1	grond	N	10	40	Kwik [Hg]	27		>I
	505	120	N	2	grond	N	40	80	Kwik [Hg]	17		>I
	601	750	N	MM210	grond	J	600	650	PAK 10 VROM	47		>I
	602	750	N	MM210	grond	J	600	650	PAK 10 VROM	47		>I
	604	750	J	W604-1	grondwater	N	500	700	Minerale olie (totaal)	1100		>I
14015	SYN16	900	N	16	grond	N	650	700	Minerale olie (totaal)	6500		>I
	SYN18	900	N	13	grond	N	570	620	Minerale olie (totaal)	7800		>I
14021	SYN27A	650	J	SYN27A-1-1	grondwater	N	450	650	Minerale olie C10 - C40	3200	µg/l	>I
14015	SYN27A	700	J	SYN27A-1-2	grondwater	N	450	650	Minerale olie (totaal)	640		>I
	SYN27A	700	J	SYN27A-1-2	grondwater	N	450	650	Xylenen (som)	130		>I
	SYN28	200	N	4	grond	N	140	200	Minerale olie (totaal)	4600		>I
	SYN31	670	J	6	grond	N	180	240	Minerale olie (totaal)	3700		>I
	SYN35	670	J	6	grond	N	250	300	Minerale olie (totaal)	4800		>I
	SYN39	1000	J	SYN39-12/13	grond	J	500	600	Minerale olie (totaal)	4100		>I
14002	V17-2OO	300	N	G1	grond	N	100	200	Xylenen (som)	26		>I
	V17-3OO	600	N	G2	grond	N	500	600	Benzeen	16,5		>I
	V17-3OO	600	N	G2	grond	N	500	600	Minerale olie (totaal)	11300		>I
	V17-3OO	600	N	G2	grond	N	500	600	Xylenen (som)	125		>I

Bijlage 4

Asbest meting (grond)

SBNS Overzicht grafische selectie boringen,gehalten Asbest

SBNS Project nummer	Boring naam	Max diepte	p	MONSTERKODE	Monster type	MM	Diepte van	tot	Stof	waarde
Quickscan HOV baan										
Hilversum										
296007	SG20.AVM	0		SG20.AVM1-SG20	Asbestverdacht	N	0	0	Gemeten asbestconcentratie	41,01 g

Bijlage 5

Ernstige gevallen van bodemverontreiniging (Wbb-gevallen) en de NS-saneringsgevallen

SBNS Gevallen (potentieel) ernstige bodemverontreiniging

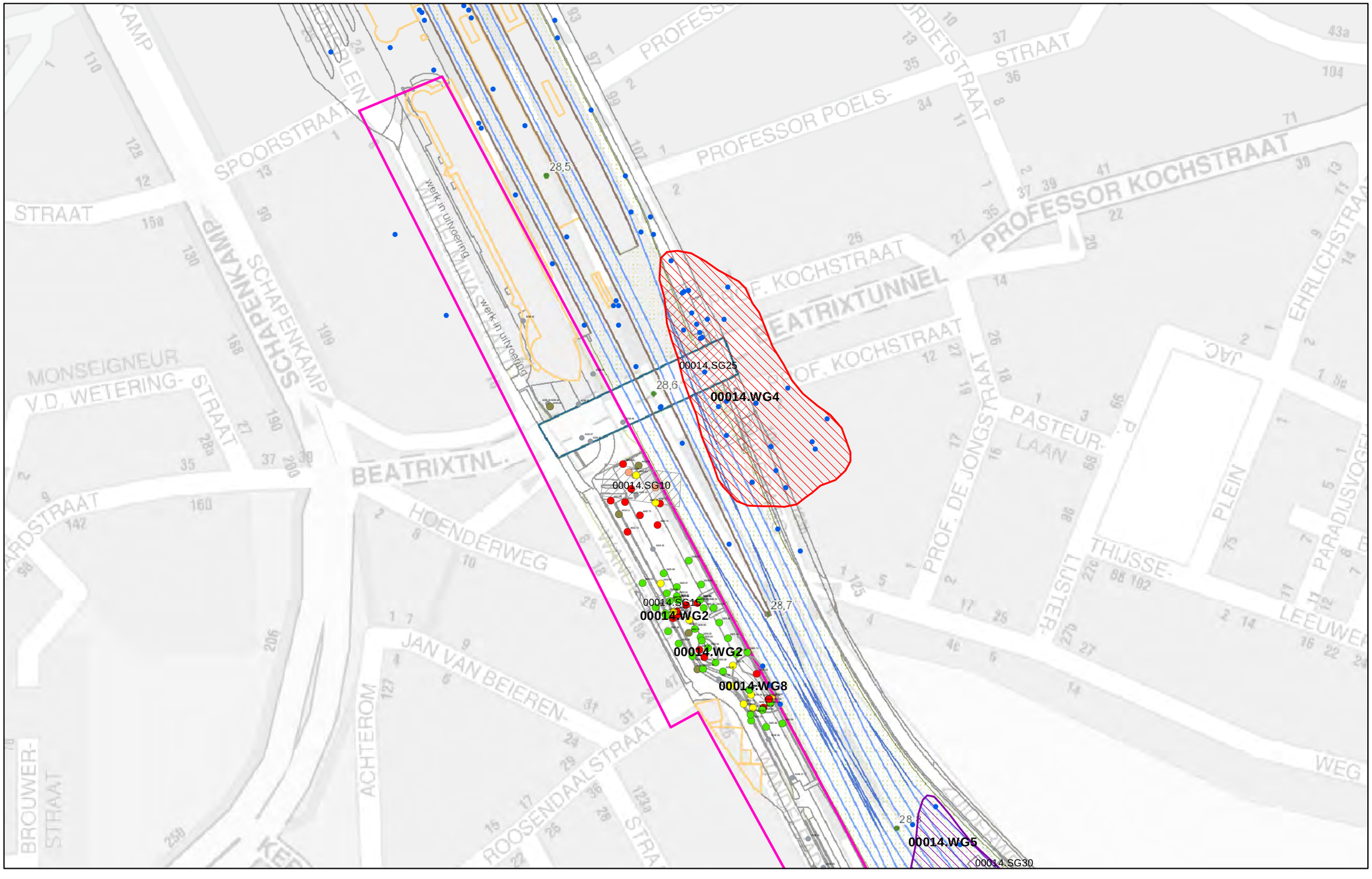
Quickscan HOV baan

Hilversum

SBNS-code	Omschrijving	Soort	Status SBNS
00014.WBN1	V25, Loods (niet beschikt; bronperceel buiten NS-emplacement)	WBN	SA valt niet onder Convenant SBNS
00014.WG14	VSH hoger gelegen terreindeel (nieuw geval)	WBBG	SA valt niet (meer) onder Convenant SBNS
00014.WG2	V17, Oliehok	WBBG	SA afgerond
00014.WG5	V22, Seinhuis	WBBG	SA in uitvoering
00014.WG8	minerale olie en xylenen t.p.v. voormalige vulpunten oliehok	WBBG	SA afgerond
00014.SG10	Laad- en losplaats (V17)	NSSG	VS afgerond
00014.SG15	Oliehok (V17)	NSSG	VS afgerond
00014.SG35	Seinhuis (V22)	NSSG	VS afgerond
00014.SG40	Loods (V25)	NSSG	VS afgerond
00014.SG50	Wachterswoning met seinpost en schuur (V31)	NSSG	VS afgerond
00296.SG20	Perceel HVS00C 7331 (nieuw geval uit BALANS)	NSSG	VS afgerond

Bijlage 6

Kaarten



Quickscan HOV-baan Hilversum (1)

N

0 25 50 Meters

Schaal: 1:1.500

Bladformaat: A3

Datum: 19-6-2014

Catharijnesingel 47
Postbus 2809
3500 GV Utrecht
Tel 030 2988 310
info@sbns.nl
www.sbns.nl

sbns
stichting bodemsanering ns

Legenda

- QS_shape

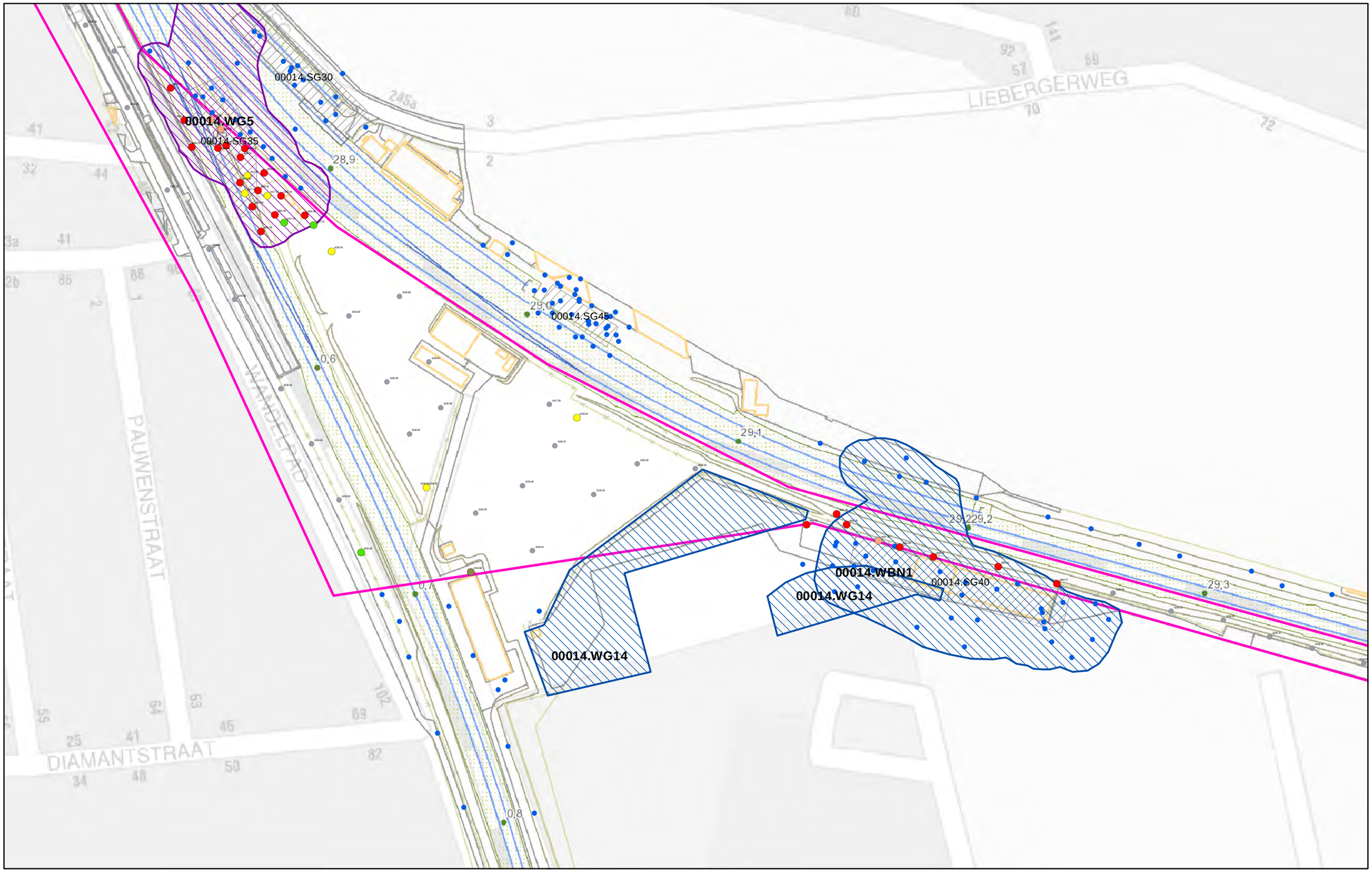
WBB-gevallen - status
- In uitvoering
- Opstarten
- Afgerond

NS-saneringsgevallen - status
- Onderzoek afgerond

Meetpunten toetsing
- 6 = >I
- 5 = <I (alleen I-niveau)
- 4 = >T en <I
- 3 = >S (alleen S-niveau)
- 2 = >S en <T
- 1 = <S
- niet getoetst
- meetpunten buiten QS-gebied

Disclaimer:
Aan de in deze kaart opgenomen bodeminformatie afkomstig uit het bodeminformatiesysteem van de SBNS (BIS) kunnen geen rechten worden ontleend. Het BIS geeft slechts een globale indicatie van de aanwezige bodemkwaliteit. Voor een volledig overzicht van de bodemgegevens dienen de volledige bodemonderzoeken te worden geraadpleegd.

Basisbeheerkaart beschikbaar gesteld door ProRail via Web Map Service (WMS)



Quickscan HOV-baan Hilversum (2)

N

0 25 50 Meters

Schaal: 1:1.500
Bladformaat: A3
Datum: 19-6-2014

Catharijnesingel 47
Postbus 2809
3500 GV Utrecht
Tel 030 2988 310
info@sbns.nl
www.sbns.nl

sbns
stichting bodemsanering ns

Legenda

QS_shape

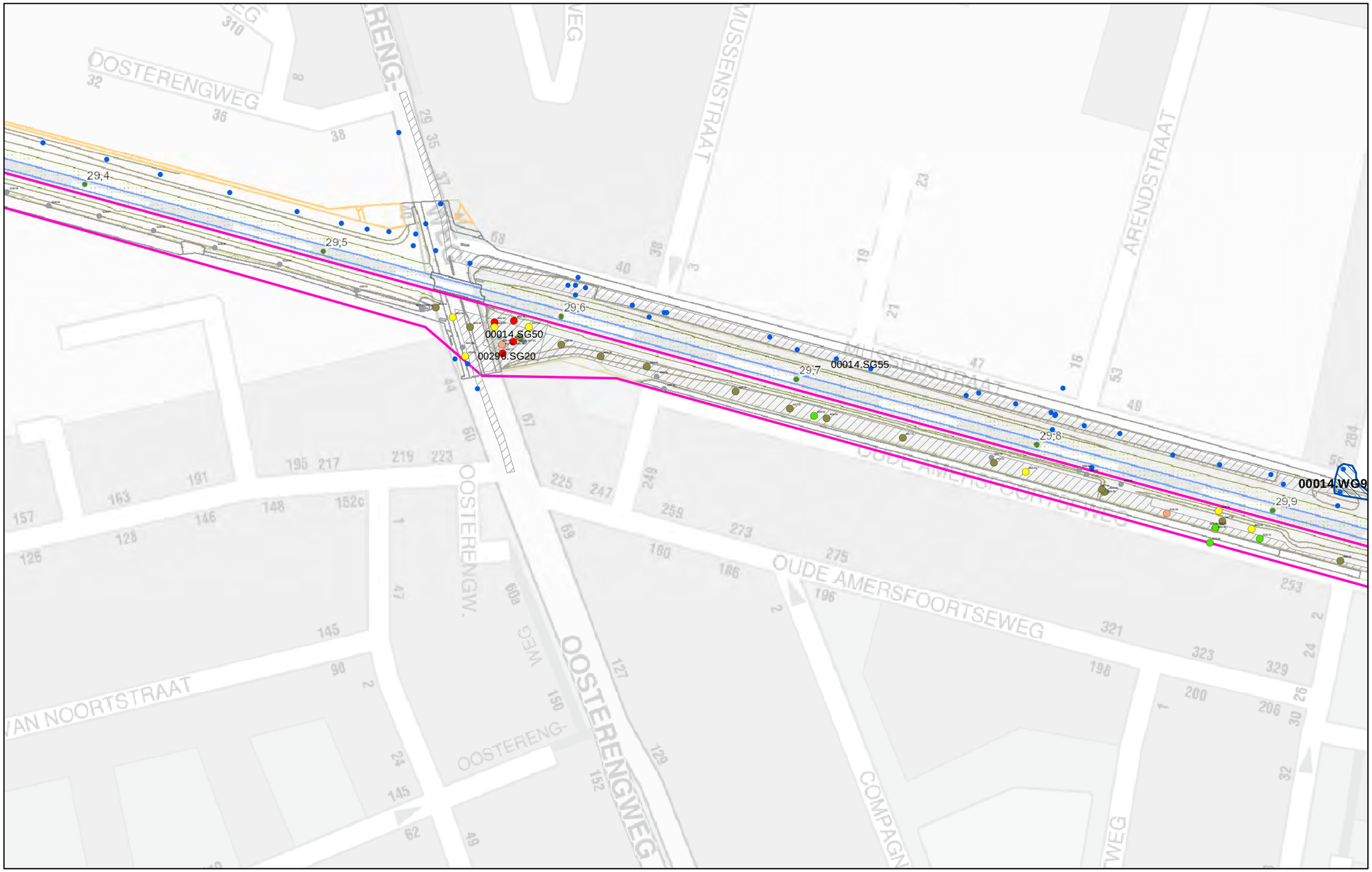
WBB-gevallen - status
In uitvoering
Niet convenant

NS-saneringsgevallen - status
Onderzoek afgerond

Meetpunten toetsing
6 = >I
5 = <I (alleen I-niveau)
4 = >T en <I
3 = >S (alleen S-niveau)
2 = >S en <T
1 = <S
niet getoetst
meetpunten buiten QS-gebied

Disclaimer:
Aan de in deze kaart opgenomen bodeminformatie afkomstig uit het bodeminformatiesysteem van de SBNS (BIS) kunnen geen rechten worden ontleend. Het BIS geeft slechts een globale indicatie van de aanwezige bodemkwaliteit. Voor een volledig overzicht van de bodemgegevens dienen de volledige bodem-onderzoeken te worden geraadpleegd.

Basisbeheerkaart beschikbaar gesteld door ProRail via Web Map Service (WMS)



Quickscan HOV-baan Hilversum (3)

N

0 25 50 Meters

Schaal: 1:1.500

Bladformaat: A3

Datum: 19-6-2014

Catharijnesingel 47
Postbus 2809
3500 GV Utrecht
Tel 030 2988 310
info@sbns.nl
www.sbns.nl

sbns
stichting bodemsanering ns

QS_shape

WBB-gevallen - status

Niet convenant

NS-saneringsgevallen - status

Onderzoek afgerond

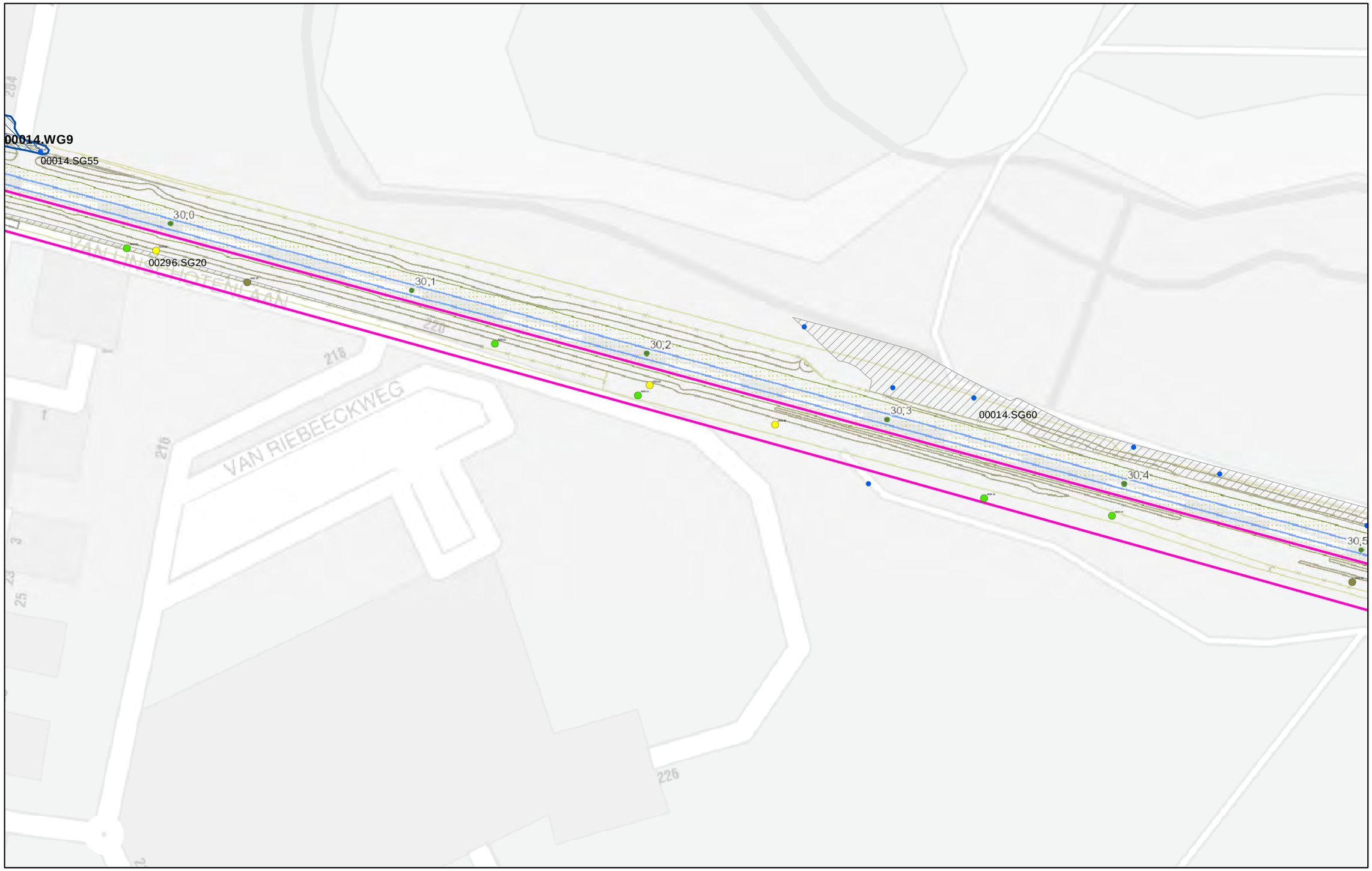
Legenda

Meetpunten toetsing

- 6 = >I
- 5 = <I (alleen I-niveau)
- 4 = >T en <I
- 3 = >S (alleen S-niveau)
- 2 = >S en <T
- 1 = <S
- niet getoetst
- meetpunten buiten QS-gebied

Disclaimer:
Aan de in deze kaart opgenomen bodeminformatie afkomstig uit het bodeminformatiesysteem van de SBNS (BIS) kunnen geen rechten worden ontleend. Het BIS geeft slechts een globale indicatie van de aanwezige bodemkwaliteit. Voor een volledig overzicht van de bodemgegevens dienen de volledige bodem-onderzoeken te worden geraadpleegd.

Basisbeheerkaart beschikbaar gesteld door ProRail via Web Map Service (WMS)



Quickscan HOV-baan Hilversum (4)

N

0 25 50 Meters

Schaal: 1:1.500

Bladformaat: A3

Datum: 19-6-2014

Catharijnesingel 47
Postbus 2809
3500 GV Utrecht
Tel 030 2988 310
info@sbns.nl
www.sbns.nl

sbns
stichting bodemsanering ns

Legenda

QS_shape

WBB-gevallen - status

Niet convenant

NS-saneringsgevallen - status

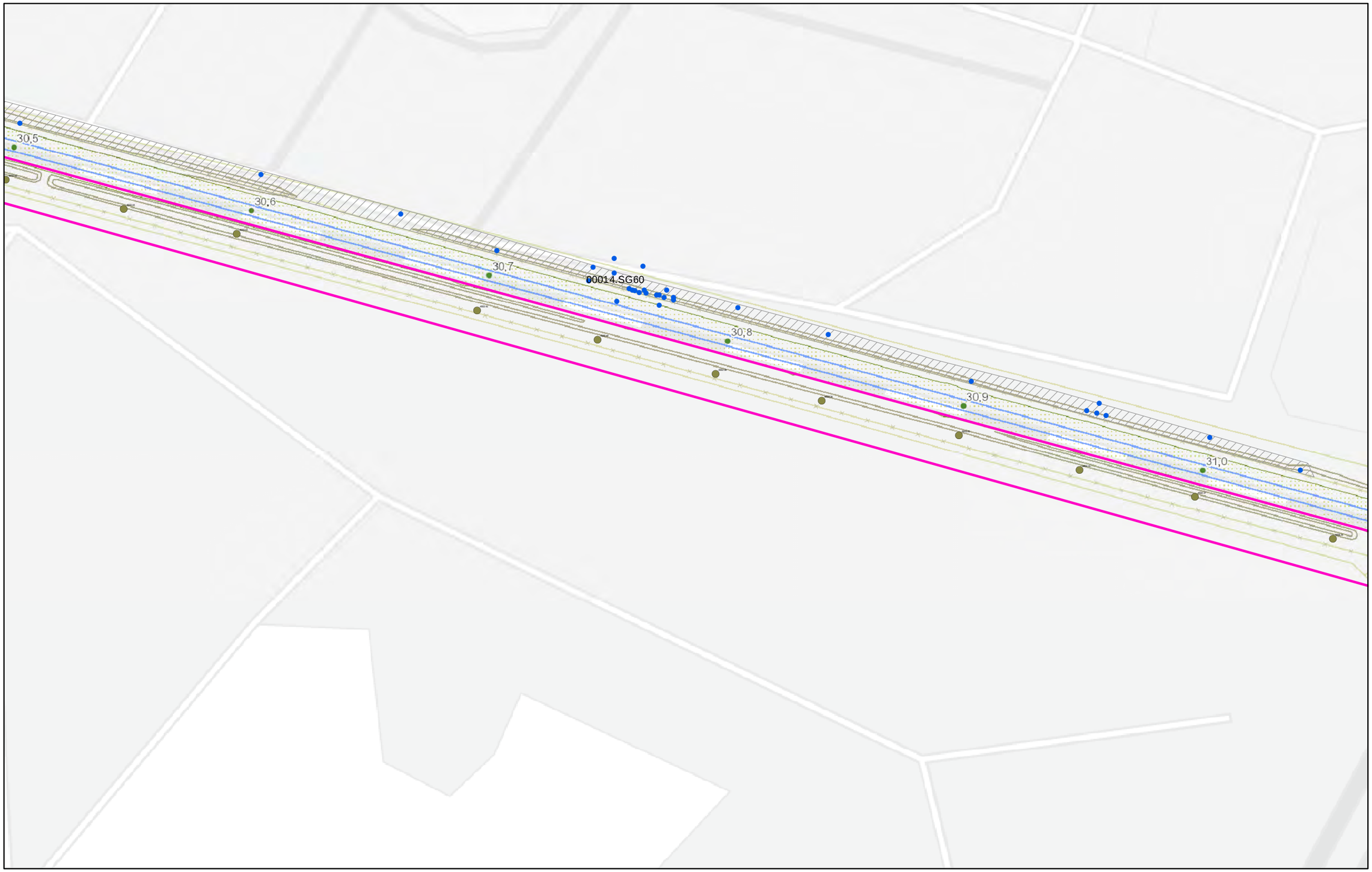
Onderzoek afgerond

Meetpunten toetsing

- 6 = >I
- 5 = <I (alleen I-niveau)
- 4 = >T en <I
- 3 = >S (alleen S-niveau)
- 2 = >S en <T
- 1 = <S
- niet getoetst
- meetpunten buiten QS-gebied

Disclaimer:
Aan de in deze kaart opgenomen bodeminformatie afkomstig uit het bodeminformatiesysteem van de SBNS (BIS) kunnen geen rechten worden ontleend. Het BIS geeft slechts een globale indicatie van de aanwezige bodemkwaliteit. Voor een volledig overzicht van de bodemgegevens dienen de volledige bodem-onderzoeken te worden geraadpleegd.

Basisbeheerkaart beschikbaar gesteld door ProRail via Web Map Service (WMS)



Quickscan HOV-baan Hilversum (5)

N

0 25 50 Meters

Schaal: 1:1.500
Bladformaat: A3
Datum: 19-6-2014

Catharijnesingel 47
Postbus 2809
3500 GV Utrecht
Tel 030 2988 310
info@sbns.nl
www.sbns.nl

sbns
stichting bodemsanering ns

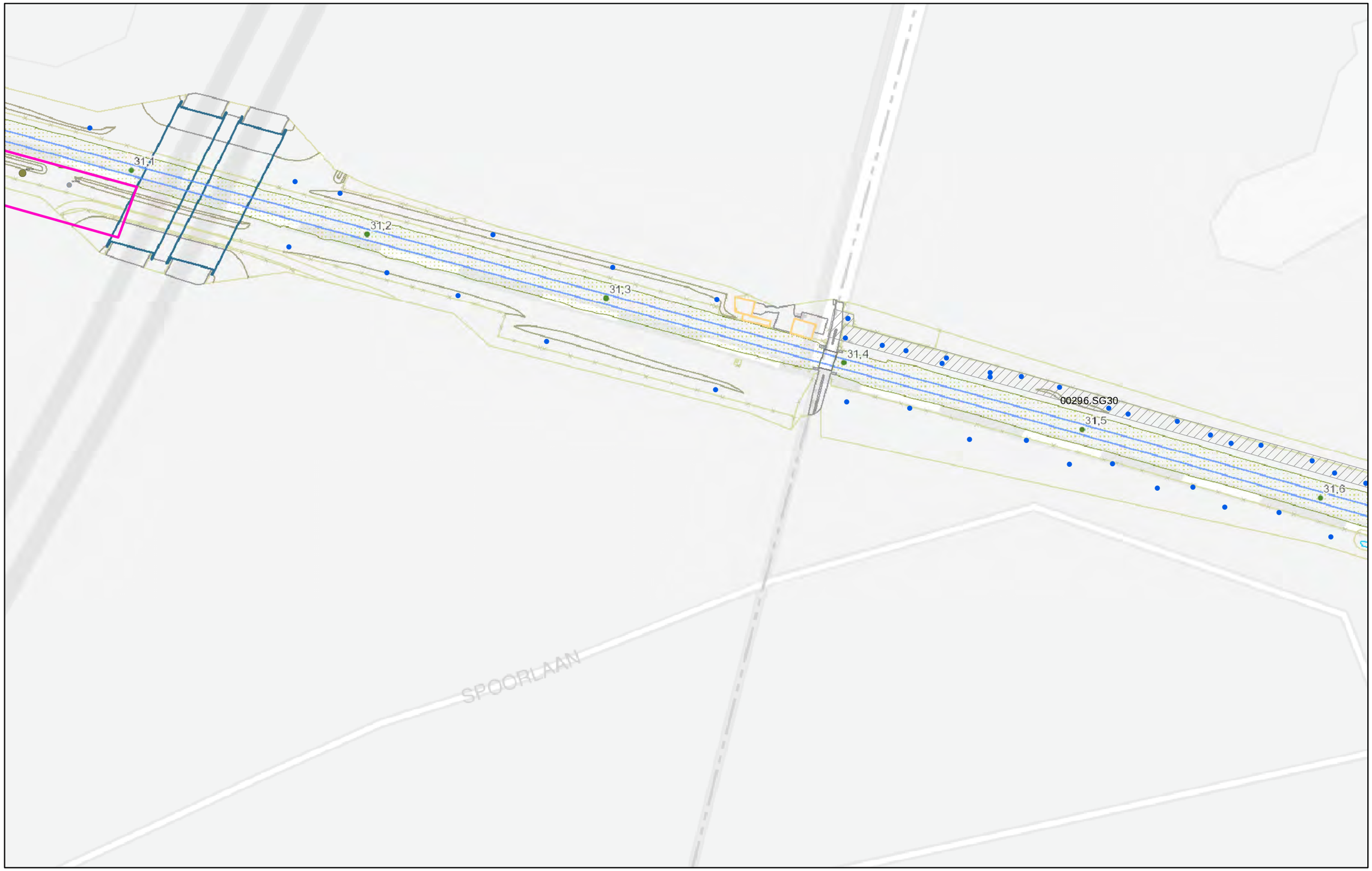
Legenda

QS_shape
NS-saneringsgevallen - status
Onderzoek afgerond

Meetpunten toetsing
6 = >I
5 = <I (alleen I-niveau)
4 = >T en <I
3 = >S (alleen S-niveau)
2 = >S en <T
1 = <S
niet getoetst
meetpunten buiten QS-gebied

Disclaimer:
Aan de in deze kaart opgenomen bodeminformatie afkomstig uit het bodeminformatiesysteem van de SBNS (BIS) kunnen geen rechten worden ontleend. Het BIS geeft slechts een globale indicatie van de aanwezige bodemkwaliteit. Voor een volledig overzicht van de bodemgegevens dienen de volledige bodem-onderzoeken te worden geraadpleegd.

Basisbeheerkaart beschikbaar gesteld door ProRail via Web Map Service (WMS)



Quickscan HOV-baan Hilversum (6)

N

0 25 50 Meters

Schaal: 1:1.500

Bladformaat: A3

Datum: 19-6-2014

Catharijnesingel 47
Postbus 2809
3500 GV Utrecht
Tel 030 2988 310
info@sbns.nl
www.sbns.nl

sbns
stichting bodemsanering ns

Legenda

QS_shape

NS-saneringsgevallen - status

Onderzoek afgerond

Meetpunten toetsing

- 6 = >I
- 5 = <I (alleen I-niveau)
- 4 = >T en <I
- 3 = >S (alleen S-niveau)
- 2 = >S en <T
- 1 = <S
- niet getoetst
- meetpunten buiten QS-gebied

Disclaimer:
Aan de in deze kaart opgenomen bodeminformatie afkomstig uit het bodeminformatiesysteem van de SBNS (BIS) kunnen geen rechten worden ontleend. Het BIS geeft slechts een globale indicatie van de aanwezige bodemkwaliteit. Voor een volledig overzicht van de bodemgegevens dienen de volledige bodem-onderzoeken te worden geraadpleegd.

Basisbeheerkaart beschikbaar gesteld door ProRail via Web Map Service (WMS)

Nader bodemonderzoek

NS-emplacement Hilversum
projectnummer 20070015
projectnummer SBNS 014018

Geocode en kilometrering:	087 (km 25.180 - 29.700) 088 (km 29.510 - 31.050) 095 (km 1.190 - 1.880)
Opdrachtgever:	Stichting Bodemsanering NS Postbus 2809 3500 GV Utrecht
Versienummer:	1.1
Datum:	23 mei 2007
Auteur:	ing. R. Leker
Controle:	dr. H.W. Zweerts

Paraaf: .....

BK Ingenieurs bv

info@bkingenieurs.nl
www.bkingenieurs.nl

Zadelmakerstraat 150
Postbus 2111
1990 AC Velserbroek
Tel.: (023) 538 46 46
Fax: (023) 539 34 25

Handelscentrum ZHZ 48
Postbus 335
2990 AH Barendrecht
Tel.: (0180) 64 78 22
Fax: (0180) 64 92 96

Inhoudsopgave

pagina

1 Inleiding en doel 5
1.1 Aanleiding en doel 5
1.2 Onderzoeksgebied – NS-saneringsgevallen 5
1.3 Leeswijzer 7
2 Verantwoording onderzoeksopzet 8
2.1 Resultaten voorgaand onderzoek 8
2.1.1 NS-saneringsgeval 5 9
2.1.2 NS-saneringsgeval 25 10
2.1.3 NS-saneringsgeval 50 en 55 10
2.1.4 NS-saneringsgeval 60 10
2.1.5 NS-saneringsgeval 65 10
2.1.6 NS-saneringsgeval 70 11
2.1.7 NS-saneringsgeval 780 11
2.1.8 Witte vlekken 12
2.2 Resultaten aanvullend historisch onderzoek 12
2.2.1 Algemene informatie zink in grondwater binnen gemeente Hilversum 12
2.2.2 Cadmium in grondwater NS-saneringsgeval 50 / 55 13
2.3 Onderzoeksdoelen 14
2.4 Onderzoeksprogramma 15
2.4.1 Afwijkingen op het voorgenomen onderzoeksprogramma 16
2.5 Veiligheidsmaatregelen 17
3 Locatiegegevens 18
3.1 Algemeen 18
3.2 Bodemopbouw en geohydrologie 19
4 Beschrijving verontreiniging 20
4.1 NS-saneringsgeval 5 20
4.1.1 Specifieke locatiegegevens 20
4.1.2 Veldwaarnemingen 20
4.1.3 Analyseresultaten 20
4.1.4 Conclusie 21
4.2 NS-saneringsgeval 25 22
4.2.1 Specifieke locatiegegevens en veldwaarnemingen 22
4.2.2 Analyseresultaten 22
4.2.3 Conclusie 22
4.3 NS-saneringsgevallen 50 en 55 23
4.3.1 Specifieke locatiegegevens 23
4.3.2 Veldwaarnemingen 23
4.3.3 Analyseresultaten 23
4.3.4 Conclusie 24
4.4 NS-saneringsgeval 60 25
4.4.1 Specifieke locatiegegevens 25
4.4.2 Veldwaarnemingen 25
4.4.3 Analyseresultaten 25
4.4.4 Conclusie 26
4.5 NS-saneringsgeval 65 27
4.5.1 Specifieke locatiegegevens 27
4.5.2 Veldwaarnemingen 27
4.5.3 Analyseresultaten grond 27
4.5.4 Analyseresultaten grondwater 28
4.5.5 Conclusie 29
4.6 NS-saneringsgeval 70 30

4.6.1 Specifieke locatiegegevens 30
4.6.2 Veldwaarnemingen 30
4.6.3 Analyseresultaten 30
4.6.4 Conclusie 31
4.7 NS-saneringsgeval 780 32
4.7.1 Specifieke locatiegegevens 32
4.7.2 Veldwaarnemingen 32
4.7.3 Analyseresultaten 32
4.7.4 Conclusie 32
4.8 Witte vlekken 1 t/m 6 33
4.8.1 Specifieke locatiegegevens 33
4.8.2 Veldwaarnemingen 33
4.8.3 Analyseresultaten 33
4.8.4 Conclusie 36
4.9 Saneringsparameters 37
4.9.1 Wbb-geval 1 - cadmium in grondwater ter plaatse van NS-saneringsgeval 50 37
4.9.2 Wbb-geval 2 - PAK en zware metalen in grond ter plaatse van NS-saneringsgeval 65 37
5 Risicoanalyse – spoedeisendheid van sanering 37
6 Saneringsmogelijkheden 39
7 Conclusies en samenvatting 40

Bijlagen

1 Topografische ligging
2 Overzichtstekening met begrenzing onderzoeksgebied, eigendomsgrenzen ProRail en NS Vastgoed
3 Gegevens NS-saneringsgeval 5
3.1 Terreinsituatie met ligging peilbuizen NS-saneringsgeval 5
3.2 Boorprofielen NS-saneringsgeval 5
3.3 Analysecertificaten NS-saneringsgeval 5
3.4 Getoetste analyseresultaten NS-saneringsgeval 5
4 Gegevens NS-saneringsgeval 25
4.1 Terreinsituatie met ligging boringen en peilbuizen NS-saneringsgeval 25
4.2 Beschikking Wbb-geval 2007-179 en 2007-180
4.3 Boorprofielen NS-saneringsgeval 25
4.4 Analysecertificaten NS-saneringsgeval 25
4.5 Getoetste analyseresultaten NS-saneringsgeval 25
5 Gegevens NS-saneringsgeval 50 / 55
5.1 Terreinsituatie met ligging van boringen NS-saneringsgeval 50 / 55
5.2 Tekening historisch onderzoek Mussenstraat (NS-saneringsgeval 50 / 55)
5.3 Voorgaand bodemonderzoek Mussenstraat 55
5.4 Brief bevoegd gezag
5.5 Boorprofielen NS-saneringsgeval 50 / 55
5.6 Analysecertificaat NS-saneringsgeval 50 / 55
5.7 Getoetste analyseresultaten NS-saneringsgeval 50 / 55
5.8 Sanscritberekening onderzoek NS-saneringsgeval 50 / 55
6 Gegevens NS-saneringsgeval 60
6.1 Terreinsituatie met ligging van slibsteken NS-saneringsgeval 60
6.2 Boorprofielen NS-saneringsgeval 60
6.3 Analysecertificaten NS-saneringsgeval 60
6.4 Getoetste analyseresultaten NS-saneringsgeval 60
7 Gegevens NS-saneringsgeval 65
7.1 Terreinsituatie met ligging van boringen en peilbuizen NS-saneringsgeval 65
7.2 Boorprofielen NS-saneringsgeval 65
7.3 Analysecertificaten NS-saneringsgeval 65
7.4 Getoetste analyseresultaten NS-saneringsgeval 65
7.5 Sanscritberekening onderzoek NS-saneringsgeval 65
8 Gegevens NS-saneringsgeval 70
8.1 Terreinsituatie met ligging van boringen en peilbuizen NS-saneringsgeval 35
8.2 Boorprofielen NS-saneringsgeval 70
8.3 Analysecertificaten NS-saneringsgeval 70
8.4 Getoetste analyseresultaten NS-saneringsgeval 70
9 Gegevens NS-saneringsgeval 780
9.1 Terreinsituatie met ligging van boringen en peilbuizen NS-saneringsgeval 780
9.2 Boorprofielen NS-saneringsgeval 780
9.3 Analysecertificaten NS-saneringsgeval 780
9.4 Getoetste analyseresultaten NS-saneringsgeval 780
10 Gegevens onderzoek 'witte vlekken'
10.1 Terreinsituatie met ligging van boringen en peilbuizen
10.2 Boorprofielen onderzoek 'witte vlekken'
10.3 Analysecertificaten onderzoek 'witte vlekken'
10.4 Getoetste analyseresultaten onderzoek 'witte vlekken'
11 Gecorrigeerde toetsingsnormen (alle deellocaties)

1 Inleiding en doel

1.1 Aanleiding en doel

In opdracht van SBNS heeft BK Ingenieurs bv een nader bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie NS-emplacement Hilversum, geocodes 087 (km 25.180 - 29.700), 088 (km 29.510 - 31.050) en 095 (km 1.190 - 1.880).

De aanleiding van het nader bodemonderzoek wordt gevormd door de resultaten van een aantal eerdere bodemonderzoeken binnen de gemeente Hilversum.

Het doel van het nader bodemonderzoek is het vaststellen van de omvang, ernst en spoedeisendheid van de bekende verontreinigingen (NS-saneringsgevallen) en eventuele onbekende verontreinigingen. Daarnaast dient vastgesteld te worden of sprake is van een of meer Wbb-geval(len), inclusief gevalsdefinitie.

1.2 Onderzoeksgebied – NS-saneringsgevallen

De onderzoekslocatie betreft de NS-emplacementen Hilversum Noord, Hilversum Sportpark en Hilversum. Daarnaast maken de kadastraal geregistreerde percelen C7355, Q1479, N8157, C7331, C7330, C7333 en D3843 deel uit van de te onderzoeken locatie.

Voor een uitgebreide terreinbeschrijving en het historische gebruik van de locatie wordt verwezen naar het uitgevoerde historisch onderzoek (zie hoofdstuk 2).

Het nader onderzoek heeft zich gericht op de volgende saneringsgevallen die zijn beoordeeld als onvoldoende onderzocht tijdens voorgaande onderzoeken.

NS-saneringsgeval 5
Het betreft een zinkverontreiniging in het grondwater ter plaatse een fietsenstalling. De locatie bevindt zich ter plaatse van perceel D3843 (km 1.265 en 1.720). Er is een sterke verontreiniging met zink aangetoond ter plaatse van meerdere peilbuizen.

NS-saneringsgeval 25
Het betreft een zinkverontreiniging in het grondwater ter plaatse een voormalige weg- en werkenbergplaats. De locatie bevindt zich ter plaatse van het NS-emplacement Hilversum (km 28.600). Er is een sterke verontreiniging met zink aangetoond ter plaatse van meerdere peilbuizen.

NS-saneringsgevallen 50 en 55
De NS-saneringsgevallen 50 en 55 behoren tot hetzelfde geval van bodemverontreiniging en zijn daarom als 1 geval onderzocht. Het betreft een matige tot sterke zink-, koper-, en cadmiumverontreiniging in het grondwater ter plaatse van de kadastrale percelen C7330 en C7331.

NS-saneringsgeval 60
Het betreft een matige tot sterke koperverontreiniging in de bovengrond (0,0 - 0,5 m -mv) ter plaatse van het kadastrale perceel C7333.

NS-saneringsgeval 65
Het betreft een over het algemeen matige verontreiniging met lood, zink, koper en PAK in de grond en een sterke verontreiniging met zink in het grondwater.

NS-saneringsgeval 70
Het betreft een sterke verontreiniging met koper in de grond ter plaatse van perceel C7355 (km 26.100).

NS-saneringsgeval 780
Het betreft een matige verontreiniging met koper in de bovengrond ter plaatse van het als 'onverdacht terreindeel' onderzochte gedeelte van het emplacement.

Witte vlekken
Er zijn 6 delen van het emplacement die nog niet eerder zijn onderzocht. De locatiegegevens van deze witte vlekken zijn opgenomen in tabel 1.

tabel 1: locatiegegevens witte-vlekkenonderzoek

Perceel	Kilometrering	zijde spoor	Oppervlakte
1	29.20 - 29.51	noordzijde	circa 3.000 m^2
2	29.30 - 29.52	zuidzijde	circa 3.000 m^2
3	0.75 - 0.85	oostzijde	circa 1.000 m^2
4	0.55 - 0.85	westzijde	circa 5.000 m^2
5	28.90 - 29.20 en 0.55-0.75	tussen sporen	circa 14.000 m^2
6	28.36 - 28.60	westzijde (bij NS station)	circa 8.500 m^2

In bijlage 2 is een overzichtstekening opgenomen van het onderzochte deel van het NS-emplacement Hilversum met daarop de ligging van de onderzochte saneringsgevallen en witte vlekken.

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage bestaat uit 7 hoofdstukken. De verantwoording van de onderzoeksopzet wordt in hoofdstuk 2 gegeven. Hierin komen onder andere de onderzoeksdoelen en het onderzoeksprogramma aan bod. Hoofdstuk 3 omvat de locatiegegevens, inclusief de bodemopbouw en geohydrologie. Het uitgevoerde onderzoek wordt beschreven in hoofdstuk 4. Hierin worden onder andere per saneringsgeval of sublocatie de veldwaarnemingen, analyseresultaten en conclusies beschreven. Hoofdstuk 5 behandelt de risicoanalyse in de vorm van spoedeisendheid van de sanering. Vervolgens komen in hoofdstuk 6 de saneringsmogelijkheden aan bod. Ten slotte volgen in hoofdstuk 7 de conclusies van het onderzoek.

2 Verantwoording onderzoeksopzet

2.1 Resultaten voorgaand onderzoek

Op en nabij de locatie is voorgaand bodemonderzoek uitgevoerd. In tabel 2 is een overzicht met de uitgevoerde bodemonderzoeken opgenomen.

tabel 2: uitgevoerde voorgaande bodemonderzoeken

Nummer	Soort onderzoek	Datum rapport	Opsteller	Vastgestelde NS-saneringsgevallen
[1]	Oriënterend onderzoek NS-emplacement Hilversum Noord	december 2001	Aveco-de-Bondt	780
[2]	Resultaten herbemonstering peilbuis op NS-emplacement Hilversum Sportpark	6 december 2006	Oranjewoud	5 ❶
[3]	Nader bodemonderzoek Hilversum Loods en overige gevallen	13 december 2004	Arcadis	25
[4]	Verkennend bodemonderzoek diverse percelen (BALANS) te Hilversum	13 september 2005	BK Ingenieurs bv	5, 50, 55, 60, 65 en 70

❶ Er is geen NS-saneringsgeval gedefinieerd. Daar de locatie overeenkomt met NS-saneringsgeval 5 uit het verkennend bodemonderzoek BALANS [4] zal deze als één geval worden onderzocht.

Tijdens de voorgaande onderzoeken zijn meerdere NS-saneringsgevallen (5, 25, 50, 55, 60, 65, 70 en 780) vastgesteld. Ter plaatse van deze NS-saneringsgevallen is nader bodemonderzoek noodzakelijk. Daarnaast dienen de nog niet onderzochte terreindelen verkennend te worden onderzocht als zijnde 'witte vlekken'.

In tabel 3 is een samenvatting van de resultaten van de genoemde voorgaande bodemonderzoeken opgenomen, waarbij de kerngegevens van de te onderzoeken NS-saneringsgevallen worden weergegeven.

tabel 3: kerngegevens NS-saneringsgevallen

NS-saneringsgeval	Sublocatie	Omschrijving sublocatie	Verontreiniging		
			grond / grondwater	parameter	mate
overzicht NS-saneringsgevallen OO					
5❶	geen	(huidige) fietsenstalling	grondwater	zink	> I
25	V18	weg- en werkenbergplaats	grondwater	zink	> I
780	900	overig terrein	grond	koper	>T
overzicht onderzoekslocaties BALANS					
5	n.v.t.	D 3843	grondwater	zink koper	> I >T
50	n.v.t.	C 7331	grondwater	zink, koper	> T
55	n.v.t.	C 7330	grondwater	zink, cadmium	> I
60	n.v.t.	C 7333	grond	koper	> I
65	n.v.t.	Q 1479	grond	PAK, zink, koper, lood	> T
		N 8157	grondwater	zink	> T
70	n.v.t.	C 7355	grond	koper	> I

>T gehalte groter dan de tussenwaarde (landbodem)
>To gehalte groter dan de toetsingswaarde (waterbodem)
>I gehalte groter dan de interventiewaarde (landbodem)
❶ locatie komt overeen met NS-saneringsgeval 5 uit het BALANS-onderzoek [4]

2.1.1 NS-saneringsgeval 5

Het betreft een zink- en koperverontreinging in het grondwater aan de westzijde van het spoor op perceel D3843 ter hoogte van km 1.720 en 1.265. Ter plaatse van peilbuizen 248, 516 en 518 is een sterke zinkverontreiniging in het grondwater aangetoond. Daarnaast is in peilbuizen 257 en 514 een matige koperverontreiniging in het grondwater aangetoond. Er heeft tijdens voorgaand bodemonderzoek beperkt aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Aan de noord-, west- en zuidzijde is de matige verontreiniging hiermee reeds afgeperkt door middel van de peilbuizen (respectievelijk) 515, 513 en 269. In de (boven)grond is een lichte verontreiniging met zink en koper aangetoond.

De aangetoonde zinkverontreiniging in het grondwater ter plaatse van peilbuis 248 is ook in onderzoek [2] aangetoond. Ter plaatse van peilbuis 1 (gelegen direct naast peilbuis 248 uit het verkennend onderzoek BALANS [4]) is in 2003 een sterke verontreiniging met zink in het grondwater gemeten. In 2006 heeft een herbemonstering van het grondwater ter plaatse van peilbuis 1 plaatsgevonden. Opnieuw werd een sterke verontreiniging met zink vastgesteld.

Ten behoeve van het nader bodemonderzoek heeft een herbemonstering van het grondwater ter plaatse van de nog beschikbare peilbuizen plaatsgevonden op zink en koper. Daarnaast zijn ten behoeve van de horizontale afperking 4 peilbuizen te plaatsen in een systematisch raster rondom peilbuizen 516 en 518. Aan de zuidzijde is de sterke verontreiniging met zink in het grondwater afgeperkt door peilbuis 517 en peilbuis 261 (overzijde spoor). Ten behoeve van de verticale afperking is ter plaatse van peilbuis 248 een peilbuis geplaatst met de filterstelling: 7,0 - 8,0 m -mv.

Met betrekking tot deze onderzoekslocatie is aanvullend historisch onderzoek met betrekking tot de regionale zink-in-grondwaterproblematiek uitgevoerd.

2.1.2 NS-saneringsgeval 25

Het betreft een zinkverontreiniging in het grondwater ter plaatse van een weg en werkenbergplaats (sublocatie V18) van NS-emplacement Hilversum ter hoogte van km 28.600. De zinkverontreiniging is in zuidoostelijke richting nog niet volledig afgeperkt. In eerste instantie is een herbemonstering uitgevoerd van het grondwater ter plaatse van de nog beschikbare bestaande peilbuizen.

Met betrekking tot deze onderzoekslocatie is aanvullend historisch onderzoek met betrekking tot de regionale zink-in-grondwaterproblematiek uitgevoerd.

2.1.3 NS-saneringsgeval 50 en 55

De NS-saneringsgevallen 50 en 55 behoren tot 1 geval van bodemverontreiniging. Ter plaatse van perceel Hilversum C7331 (km 29.885) zijn in het grondwater van peilbuis 178 een sterke verontreiniging met zink en een matige verontreiniging met koper aangetoond. Hier is NS-saneringsgeval 50 vastgesteld.

Ter plaatse van perceel Hilversum C7330, aan de overzijde van het spoor (noordzijde) is bij peilbuizen 154 en 157 (km 29.805 en 29.930) een sterke zinkverontreiniging aangetoond. Tevens is bij peilbuis 157 een matige verontreiniging met cadmium aangetoond. Hier is NS-saneringsgeval 55 vastgesteld.

Met betrekking tot deze onderzoekslocatie is aanvullend historisch onderzoek met betrekking tot de regionale zink-in-grondwaterproblematiek uitgevoerd. Daarnaast heeft het aanvullend historisch onderzoek zich gericht op de verontreiniging met cadmium in het grondwater ter plaatse van de firma Brandsma Metalen.

Ten behoeve van het nader bodemonderzoek heeft een herbemonstering van het grondwater ter plaatse van de nog beschikbare peilbuizen plaatsgevonden. Daarnaast zijn per herbemonstering 4 aanvullende peilbuizen geplaatst.

Ten behoeve van de verticale afperking is één peilbuis geplaatst met de filterstelling: 7,0 - 8,0 m -mv.

2.1.4 NS-saneringsgeval 60

Het betreft een koperverontreiniging in de grond ter plaatse van perceel Hilversum C 7333. Ter plaatse van boring 217 en 521 is in de bovengrond (0,0-0,5 m -mv) een sterke koperverontreiniging aangetoond. Ter plaatse van boringen 207 en 520 is een matige koperverontreiniging in de bovengrond (0,0-0,3 m -mv) aangetoond.

De boringen 217 en 521 zijn herplaatst (respectievelijk 610 en 609) tot een diepte van 1,5 m -mv en de genomen grondmonsters zijn ten behoeve van de verticale afperking (0,5 - 1,0 m -mv) geanalyseerd. Aanvullend zijn in een systematisch raster rond boringen 217 en 521 acht boringen geplaatst tot 1,0 m -mv en gefaseerd geanalyseerd ten behoeve van de horizontale afperking.

2.1.5 NS-saneringsgeval 65

Percelen N8157 (NS-saneringsgeval 65) en Q1479 (NS-saneringsgeval 70) behoren naar onze mening tot 1 geval en zullen gecombineerd worden onderzocht.

Hilversum N8157 / Q 1479
Binnen de perceelsgrens is tijdens voorgaand onderzoek [4] vastgesteld dat sprake is van minimaal 800 m^3 over het algemeen matig verontreinigde grond, uitgaande van een laagdikte van 0,5 m. Over het algemeen is de grond verontreinigd met lood, zink, koper en PAK. Plaatselijk (perceel Q 1479, boringen 94, 104, 508, 507, 11 en perceel N8157, boringen 513, 124 en 515) worden sterke verontreinigingen met deze parameters aangetoond.

Hiermee is de verontreinigingssituatie voor grond binnen de perceelsgrenzen van Q1479 en N8157 vastgesteld (met uitzondering van de verticale afperking). Daarnaast is ter plaatse van peilbuizen 89 en 105 (perceel Q1479) een sterke verontreiniging met zink aangetoond in het grondwater.

Ten behoeve van de verticale afperking zijn boringen 94, 104, 111 en 124 herplaatst (respectievelijk 746, 747748 en 749) tot 1,5 m -mv en separaat analyseren op zink, lood, koper en PAK.

Ten behoeve van de horizontale afperking worden 10 boringen tot 1,0 m -mv aan de oostzijde van het perceel Q1479/N8157 en 10 boringen tot 1,0 m -mv aan de westzijde van het perceel Q1479/N8157 geplaatst. De bovengrond (0,0-0,5 m -mv) ter plaatse van deze boringen is separaat geanalyseerd op zink, lood, koper en PAK.

Ten behoeve van de afperking van de zinkverontreiniging in het grondwater is een herbemonstering uitgevoerd van het grondwater ter plaatse van de bestaande peilbuizen 89 en 105. Daarnaast zijn ten behoeve van het nader bodemonderzoek 8 peilbuizen geplaatst in een systematisch raster rondom peilbuizen 89 en 105 en 1 peilbuis tussen peilbuizen 89 en 105.

2.1.6 NS-saneringsgeval 70

NS-saneringsgeval 70 bevindt zich ter plaatse van het perceel C7355. NS-saneringsgeval 70 ter plaatse van Q1479 (paragraaf 2.1.5) is niet hetzelfde saneringsgeval als NS-saneringsgeval 70 ter plaatse van C7355.

Ter plaatse van perceel C7355 (boringen 41, 501 en 503) is een sterke verontreiniging met koper in de bovengrond (0,0-0,5 m -mv) aangetoond. De verontreiniging is aan de westzijde voldoende afgeperkt. Ter plaatse van boring 502 is namelijk een lichte verontreiniging met koper aangetoond.

De boringen 501 en 503 zijn herplaatst tot een diepte van 1,5 m -mv, waarna de genomen grondmonsters ten behoeve van de verticale afperking (0,5-1,0 m -mv) separaat zijn geanalyseerd. Aanvullend zijn in een systematisch raster 11 boringen geplaatst tot 1,0 m -mv, waarbij de bovengrond is geanalyseerd ten behoeve van de horizontale afperking.

2.1.7 NS-saneringsgeval 780

Het betreft een gedeelte van het emplacement Hilversum-Noord dat tijdens het voorgaand bodemonderzoek als 'onverdacht terrein' is aangeduid (sublocatie 900). Ter plaatse van boring 900.2 is in de bovengrond (0,0-0,5 m -mv) een matige verontreiniging met koper aangetoond. Er is geen horizontale of verticale afperking van de verontreiniging uitgevoerd. Het grondwater is niet onderzocht.

Boring 900.2 is herplaatst tot een diepte van 1,5 m -mv en de genomen grondmonsters ten behoeve van de verticale afperking (0,5 - 1,0 m -mv) zijn separaat geanalyseerd. Aanvullend zijn in een systematisch raster acht boringen geplaatst tot 1,0 m -mv, waarbij de bovengrond is geanalyseerd ten behoeve van de horizontale afperking.

Omdat het grondwater op deze locatie dieper dan 5,0 m -mv bevindt, heeft geen onderzoek naar de kwaliteit van het grondwater plaatsgevonden. Vanwege de diepte van de grondwaterstand is het niet de verwachting dat het grondwater verontreinigd is met koper. De verontreiniging is namelijk op een diepte van 0,5 m -mv al verticaal afgeperkt.

2.1.8 Witte vlekken

6 locaties die nog niet eerder zijn onderzocht zijn conform NEN 5740 verkennend onderzocht. Tevens zijn hier maaiveldinspecties uitgevoerd conform NEN 5707.

2.2 Resultaten aanvullend historisch onderzoek

Naar aanleiding tot de verontreinigingen met zink en cadmium in het grondwater is aanvullend historisch onderzoek uitgevoerd.

2.2.1 Algemene informatie zink in grondwater binnen gemeente Hilversum

Bron: afdeling bodem gemeente Hilversum (contactpersoon: mevrouw Logger)
Het grondwater is in gemeente Hilversum over het algemeen licht verontreinigd met zink. Regelmatig worden echter tussen- of interventiewaardeoverschrijdingen aangetoond. Er zijn tientallen van deze spots bekend. Het betreft hier een regionaal probleem, waarvan de herkomst niet eenduidig vastgesteld is. In het verleden is onderzoek naar de verontreiniging gedaan. Hieruit is gebleken dat het niet om 1 geval van bodemverontreiniging gaat, maar om meerdere ernstige gevallen van bodemverontreiniging (> 100 m^3 bodemvolume).

De herkomst is volgens gemeente Hilversum niet geheel duidelijk. Vermoedelijk wordt een deel van de gevallen veroorzaakt door de afvoer van hemelwater in zinken dakgoten, waarbij een lekke riolering vervolgens een grondwaterverontreiniging veroorzaakt. Daarnaast wordt vermoedelijk een gedeelte van de verontreiniging met zink in het grondwater veroorzaakt door slijtage aan autobanden en van gecorrodeerd straatmeubilair (veelal verzinkt staal) als vangrails en lichtmasten.

De sterke verontreinigingen worden niet zonder meer als achtergrondconcentratie beschouwd. Gemeente Hilversum is vanwege het grootschalige karakter van de verontreiniging met zink in het grondwater echter terughoudend met het laten uitvoeren van nader bodemonderzoek en sanerende maatregelen van verontreinigingen met zink in het grondwater.

Bron: bestemmingsplan gemeente Hilversum
Het grondwater onder Hilversum is een onderdeel van een groot regionaal grondwatersysteem. Omdat de wijk veel verhard oppervlak heeft en dicht bebouwd is, wordt veel hemelwater uit het gebied afgevoerd. Dit gebeurt veelal door middel van zinken dakgoten. Lekkende riolering verontreinigt het grondwater. Het grondwater is hierdoor diffuus verontreinigd met zink. In het gebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

Bron: Brochure Verborgen Vervuiling (provincie Utrecht)
Provincie Utrecht heeft in samenwerking met het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht en Waterschap Vallei en Eem de Brochure Verborgen Vervuiling opgesteld.

In deze brochure worden de oorzaken van onder andere grootschalige zinkverontreinigingen binnen de provincie Utrecht weergegeven, alsmede een inventarisatie van eventueel te nemen acties om toekomstige verontreiniging tegen te gaan. De in de brochure omschreven verontreinigingsbronnen zijn als volgt:

Woning- en utiliteitsbouw
Naast zinken dakgoten, dakbedekking, regenpijpen en gevelbekleding wordt zink gebruikt om het staal van loodsen en hallen en van straatmeubilair als lantaarnpalen, hekken, vangrails, hoogspanningsmasten en speeltoestellen te beschermen tegen oxidatie. Door uitloging van bouwzink en straatmeubilair komt het zink, al dan niet via de riolering en waterzuiveringsinstallaties, in de bodem of in het oppervlaktewater terecht. Als het via het riool wordt geloosd, raakt ook het riool- en zuiveringsslib verontreinigd met dit metaal.

Verkeer
Zink is afkomstig van slijtage aan autobanden en van gecorrodeerd straatmeubilair als vangrails en lichtmasten. In de brochure wordt de parameter zink niet genoemd als spoorgerelateerde verontreiniging. Portalen van de spoorbaan zijn echter veelal verzinkt.

Waterbouw
Zink is afkomstig van bruggen, stuwen, sluizen, puinkorven en steigers.

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nieuwsbrief Emissies (16 november 2001)
Op verzoek van de Unie van Waterschappen heeft Rail Infrabeheer een overzicht opgesteld van de emissies die vrijkomen van spoorwegen. Koper, bestrijdingsmiddelen en zink zijn de belangrijkste stoffen. De hoeveelheid zink die vrijkomt door uitloging van de vaak verzinkte portalen is onbekend.

2.2.2 Cadmium in grondwater NS-saneringsgeval 50 / 55

Bron: afdeling bodem gemeente Hilversum (contactpersoon: de heer P. Boegum)
Gemeente Hilversum geeft aan dat omstreeks 1980 een lekkende riolering in de Mussenstraat is vervangen. De riolering was bestemd voor de afvoer van bedrijfsafvalwater van de firma Brandsma Metalen. Vermoedelijk is de lekkage ontstaan door aantasting van verbindingsstukken door zuren. Vanwege de lekkage kan cadmiumhoudend afvalwater in het grondwater terecht zijn gekomen. In bijlage 5.2 is een tekening van de ligging van de oude (vervangen) riolering opgenomen. Hierop is te zien dat de locatie exact overeenkomt met de locatie waar cadmium in het grondwater is aangetoond.

2.3 Onderzoeksdoelen

Het nader onderzoek naar verontreinigingen in de bodem ter plaatse van de saneringsgevallen is gebaseerd op het Protocol voor het Nader Onderzoek [1], de resultaten van voorgaand onderzoek (tabel 2) en op locatiespecifieke omstandigheden.

Het veldwerk is uitgevoerd volgens de BRL SIKB 2000 - veldwerk bij milieuhygiënisch bodemonderzoek (3 maart 2005) en de bijbehorende VKB-protocollen 2001 tot en met 2003. Aanvullend is gebruikgemaakt van de van toepassing zijnde Nederlandse Praktijk Richtlijnen (NPR) van het ministerie van VROM en de NEN-bladen van het Nederlands Normalisatie-instituut (NNI).

Bij het nader onderzoek naar de omvang van de verontreinigingen is specifiek chemisch-analytisch onderzoek verricht naar de verdachte stoffen en parameters conform de daarvoor geldende richtlijnen. De analyses zijn uitgevoerd door ALcontrol Laboratories te Hoogvliet, die RvA-geaccrediteerd zijn.

De analyseresultaten van het bodemonderzoek zijn getoetst volgens de circulaire "Streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering" (Staatscourant nummer 39 van 24 februari 2000). De analyseresultaten zijn gerelateerd aan de overschrijding van de berekende streef-, tussen- en interventiewaarden (respectievelijk S, T en I). De tussenwaarde is het gemiddelde van streef- en interventiewaarde. De streef-, tussen- en interventiewaarden zijn berekend met behulp van de gehalten organische stof en lutum.

[1] Protocol voor het Nader Onderzoek Deel 1, naar de aard en concentratie van verontreinigende stoffen en de omvang van bodemverontreiniging, SDU Uitgeverij Koninginnegracht, Den Haag, van 1993.

2.4 Onderzoeksprogramma

In tabel 4 is het uitgevoerde onderzoeksprogramma opgenomen.

tabel 4: onderzoeksprogramma nader bodemonderzoek

Deellocaties	Aantal boringen / graafgaten	Aantal peilbuizen	Analyses grond / slib	Analyses grondwater
NS-saneringsgevallen uit voorgaand oriënterend onderzoek zie [1] tabel 2				
saneringsgeval 780	1x 5,0 m -mv 1x 2,0 m -mv (ver) 11x 1,0 m -mv (hor)	-	5x koper, lutum en organische stof (hor) 1x koper, lutum en organische stof (ver)	-
NS-saneringsgevallen uit voorgaand nader onderzoek zie [3] tabel 2				
saneringsgeval 25 (grondwater zink)	2x tot 5,0 m -mv	2 ❺ 1 ❷	-	4 x zink❹
NS-saneringsgevallen uit voorgaand BALANS-onderzoek zie [4] tabel 2				
saneringsgeval 5❶ (grondwater zink, koper)	-	7❷ 2❸ 2❹	-	2 x zink❹ 4 x zink (hor) 1 x zink (ver) 2 x koper❹ 3 x koper (hor) 1 x koper (ver)
saneringsgeval 50 en 55	-	12❷ 3❸	-	2 x zink❹ 13 x zink 5x koper 4x cadmium
saneringsgeval 60	6 x 1,0 m -mv (hor) 3x 1,5 m -mv (hor) 1x 1,5 m -mv (ver)	-	6 x koper, lutum en organische stof (hor) 3 x koper, lutum en organische stof (ver)	-
saneringsgeval 65	20 x 1,0 m -mv (hor) 5 x 1,5 m -mv (ver)	2❹ 9❷	20 x koper, lood, zink, PAK, lutum en organische stof (hor) 2 x koper, lood, zink, lutum en organische stof 2 x lood, zink, lutum en organische stof 1 x zink, lutum en organische stof 2x PAK en organische stof (ver)	2 x zink❹ 9 x zink (hor)
saneringsgeval 70	11 x 1,0 m -mv (hor) 1 x 1,5 m -mv (ver)	-	9 x koper, lutum en organische stof (hor) 1 x koper, lutum en organische stof (ver)	-
Witte-vlekkenonderzoek				
1	9 x 0,5 m -mv 2 x 2,0 m -mv 1x 4,5 m -mv	1❺	3 x NEN 5740 pakket grond, lutum en organische stof	1 x NEN 5470 pakket grondwater
2	8 x 0,5 m -mv 1 x 1,0 m -mv 2 x 2,0 m -mv 1x 3,5 m -mv 1x 7,0 m- mv	-	4 x NEN 5740 pakket grond, lutum en organische stof	-

tabel 4 (vervolg): onderzoeksprogramma nader bodemonderzoek

Deellocaties	Aantal boringen / graafgaten	Aantal peilbuizen	Analyses grond / slib	Analyses grondwater
3	6 x 0,5 m -mv 1 x 2,0 m -mv 1x 5,0 m -mv	-	2 x NEN 5740 pakket grond, lutum en organische stof	-
4	10 x 0,5 m -mv 1x 1,0 m -mv 3 x 2,0 m -mv	2❺	4 x NEN 5740 pakket grond, lutum en organische stof	2 x NEN 5470 pakket grondwater
5	11 x 0,5 m -mv 2 x 2,0 m -mv 1x 5,0 m -mv	4❺	3 x NEN 5740 pakket grond, lutum en organische stof	4 x NEN 5470 pakket grondwater
6	7 x 0,5 m -mv 1 x 1,5 m -mv 1x 5,0 m -mv	-	3 x NEN 5740 pakket grond, lutum en organische stof	-

m -mv meters beneden maaiveld
❶ tevens geval uit voorgaand onderzoek herbemonstering peilbuis
❷ peilbuis ten behoeve van horizontale afperking van de verontreiniging
❸ peilbuis ten behoeve van verticale afperking van de verontreiniging
❹ het betreft een herbemonstering van een bestaande peilbuis
❺ de bovenkant van het filter wordt circa 0,5 meter onder de grondwaterstand geplaatst
❻ onderzoek in kader van 'witte vlekken'
ver boring / analyse ten behoeve van de verticale afperking van de verontreiniging
hor boring / analyse ten behoeve van de horizontale afperking van de verontreiniging
- geen / n.v.t.

2.4.1 Afwijkingen op het voorgenomen onderzoeksprogramma

NS-saneringsgeval 780

Omdat het grondwater zich op deze locatie dieper dan 5,0 m -mv bevindt, heeft geen onderzoek naar de kwaliteit van het grondwater in het kader van het witte-vlekkenonderzoek plaatsgevonden.

NS-saneringsgeval 25

Er is aanvullend historisch onderzoek uitgevoerd. Niet alle bestaande peilbuizen konden worden gebruikt voor herbemonstering van het grondwater. Enkele peilbuizen zijn namelijk niet op de locatie aangetroffen. In plaats hiervan zijn 2 peilbuizen herplaatst om toch een uitspraak te kunnen doen over de kwaliteit van het grondwater.

NS-saneringsgeval 5

Er is aanvullend historisch onderzoek uitgevoerd. 1 bestaande peilbuis kon niet worden gebruikt voor herbemonstering van het grondwater. Deze peilbuis is namelijk niet op de locatie aangetroffen en is herplaatst.

NS-saneringsgeval 50 en 55

Er is aanvullend historisch onderzoek uitgevoerd. 1 bestaande peilbuis kon niet worden gebruikt voor herbemonstering van het grondwater. Deze peilbuis is niet op de locatie aangetroffen en is daarom herplaatst.

NS-saneringsgeval 60

3 boringen zijn een halve meter dieper doorgezet. Omdat het grondwater zich op deze locatie dieper dan 5,0 m -mv bevindt, heeft geen onderzoek naar de kwaliteit van het grondwater in het kader van het witte-vlekkenonderzoek plaatsgevonden.

Witte-vlekkenonderzoek

Ter plaatse van een aantal 'witte vlekken' is aangetoond dat de grondwaterstand zich dieper dan 5,0 m -mv bevindt. Omdat het hier verkennend bodemonderzoek betreft, zijn in deze gevallen geen peilbuizen geplaatst voor onderzoek naar de kwaliteit van het grondwater. Hierdoor is de uitgevoerde onderzoeksinspanning minder uitgebreid dan was voorgesteld.

2.5 Veiligheidsmaatregelen

De uitgevoerde werkzaamheden bevinden zich nabij de spoorbaan. Gedurende 11 dagen is een spoorwegveiligheidsman aanwezig geweest om de spoorwegveiligheid te garanderen.

Voorafgaand aan de uitvoering van de veldwerkzaamheden zijn kabel- en leidinggegevens bij grondeigenaren en KLIC opgevraagd. Tevens is voorafgaand aan de boorwerkzaamheden een kabelaanwijzer ingeschakeld.

3 Locatiegegevens

3.1 Algemeen

De locatiegegevens van NS-emplacement Hilversum zijn opgenomen in tabel 5.

tabel 5: locatiegegevens NS-emplacement Hilversum

NS-emplacement Hilversum		
SBNS-projectomschrijving Projectnummer Projectnaam	: : :	Hilversum, alle gevallen NO, VS 014018 NS-Emplacement Hilversum
NS-saneringsgevallen volgens OO	:	780
onderzoekslocaties overige	:	5, 25, 50, 55, 60, 65, 70
Wittevlekkenonderzoek	:	6x
Geocode en kilometrering	:	087 (km 25.180 - 29.700) 088 (km 29.510 - 31.050) 095 (km 1.190 - 1.880)
Betrokken partijen zijn:		
Grondeigenaren Bevoegd gezag Wbb Gemeente	: : :	NS Vastgoed, ProRail Provincie Noord-Holland Hilversum

De kadastrale eigendomsgrenzen zijn weergegeven op de overzichtstekening in bijlage 2.

3.2 Bodemopbouw en geohydrologie

Voor de bodemgegevens en de geohydrologische informatie is gebruikgemaakt van de grondwaterkaart van Nederland (31 oost - 32 west - 38 oost - en 39 west opgesteld door Dienst Grondwaterverkenning TNO) en "De lithostratigrafische indeling van Nederland - Formaties uit het Tertiair en Kwartair" van TNO-NITG. Hieruit zijn de volgende regionale gegevens samengevat.

tabel 6: regionale bodemopbouw

Diepte	Geohydrologische eenheid	Lithologie	Parameters	Stratigrafische eenheid
4 m +NAP t/m 38 m -NAP	Eerste Watervoerend Pakket	Fijne tot grove grindhoudende zanden. Het bovenste deel bestaat uit gestuwd materiaal	K = 7-35 m/d	Formaties van Drente, Boxtel, Urk en Sterksel
38 m -NAP t/m 40 m -NAP	Eerste Scheidende Laag	Klei, leem en slibhoudende zanden	C = 100 - 2.000 d.	Formaties van Waalre en Sterksel
40 m -NAP t/m onbekend	Tweede Watervoerend Pakket	Grove zanden met bijmenging van grindbestanddelen	K = niet bekend	Formaties van Waalre en Peize

K-waarde: horizontale doorlatendheidscoëfficiënt in meters per dag (voor watervoerende pakketten)
C-waarde: verticale weerstand in dagen (voor slecht doorlatende en scheidende lagen)

In bovenstaande tabel staat de regionale bodemopbouw schematisch weergegeven. De lokale bodemopbouw ter plaatse van de onderzoekslocatie kan hiervan afwijken. Met name de noordelijk gelegen percelen zijn op een stuwwal gelegen (met name het noorden). Ter plaatse van het oosten van Hilversum ontbreekt plaatselijk de Eerste Scheidende Laag.

De stroming van het grondwater in zowel het Eerste als het Tweede Watervoerend Pakket is westelijk gericht.

De regionale grondwaterstromingsrichting is in noordelijke tot noordwestelijke richting. De diepte van het grondwater varieert in het noorden van 9 m -mv tot in het zuiden 3,5 m -mv.

Omdat vrijwel geen verschil in grondwaterstand en stijghoogte tussen het Eerste en het Tweede Watervoerend Pakket aanwezig is, zal nagenoeg geen verticale grondwaterstroming plaatsvinden.

4 Beschrijving verontreiniging

In dit hoofdstuk is voor elk onderzocht saneringsgeval een paragraaf opgenomen waarin steeds in subparagrafen de volgende informatie is opgenomen:
- specifieke locatiegegevens;
- veldwaarnemingen;
- analyseresultaten;
- conclusies.

4.1 NS-saneringsgeval 5

In paragraaf 4.1 worden de onderzoeksresultaten van NS-saneringsgeval 5 weergegeven. De bijlagen met betrekking tot NS-saneringsgeval 5 zijn opgenomen in bijlage 3.

4.1.1 Specifieke locatiegegevens

De locatie is onverhard en bevindt zich aan de westzijde van het spoor ter hoogte van km 1.720 en 1.265. In 2005 is de locatie als onverdacht terreindeel onderzocht in het kader van het BALANS-onderzoek. Het westelijk gelegen perceel ter plaatse van spoorkilometrering 1.720 is in gebruik als kantoor / studio van Veronica. Daarnaast bevinden zich enkele scholen. Ten westen van kilometrering 1.265 is een vijver (Laapersvijver) gelegen.

4.1.2 Veldwaarnemingen

Op de locatie is tot een diepte van 6,0 m -mv een zandlaag aanwezig. Onder de zandlaag is een leemlaag aanwezig. Ter plaatse van boring 1004 is de bodem grindhoudend. De leemlaag is ter plaatse van boring 1004 niet aangetroffen. Ter plaatse van boring 1005 en op een diepte van 2,0 -3,5 m -mv een leemlaag aanwezig.

Er is geen asbestverdacht materiaal op de locatie aangetroffen.

4.1.3 Analyseresultaten

In tabel 7 zijn de analyseresultaten van NS-saneringsgeval 5 opgenomen.

tabel 7: analyseresultaten NS-saneringsgeval 5

grond-water-monster	filterstelling (m -mv)	GWS (m -mv)	EC (µS/cm)	pH	uitgevoerde analyse	> S [µg/l]	> T [µg/l]	> I [µg/l]
514-1-2	2,8 - 3,8	1,96	266	5,8	zink, koper	koper [45]	-	-
248-1-2	3,5 - 4,5	2,48	442	4,9	zink, koper	-	-	zink [3.500]
1001-1-1	2,5 - 3,5	2,20	664	5,6	zink, koper	-	koper [55]	-
1002-1-1	2,5 - 3,5	2,20	346	6,2	zink, koper	koper [45]	-	-
1003-1-1	2,5 - 3,5	2,60	104	5,9	zink, koper	zink [80]	-	-
1004-1-1	7,0 - 8,0	2,10	155	6,1	zink, koper	-	-	-
1005-1-1	4,5 - 5,5	4,00	289	7,1	zink	zink [210]	-	-
1006-1-1	3,0 - 4,0	2,50	398	6,3	zink	-	-	zink [2.200]
1007-1-1	3,5 - 4,5	3,00	387	7,4	zink			zink [2.800]
1008-1-1	3,0 - 4,0	2,50	256	7,1	zink	zink [150]		
1009-1-1	5,3 - 6,3	3,00	254	6,8	zink	-	-	-

Gws : grondwaterstand
EC : elektrische geleidbaarheid
pH : zuurgraad

Spot ter plaatse van peilbuis 248
Ter plaatse van peilbuis 248 is na herbemonstering opnieuw een sterke verontreiniging met zink aangetoond. De sterke verontreiniging met zink is tevens ter plaatse van de peilbuizen 1006 en 1007 aangetoond. De verontreiniging met zink in het grondwater is horizontaal afgeperkt door middel van de peilbuizen 1008 (noord), 261 (oost) en 1005 (zuid). Aan de westzijde is de verontreiniging met zink in het grondwater echter niet horizontaal afgeperkt.

De verontreiniging is door peilbuis 1009 verticaal afgeperkt op een diepte van 5,3 m -mv. Ter plaatse van peilbuis 514 is een lichte verontreiniging met koper aangetoond.

Spot ter plaatse van peilbuis 514
Ter plaatse van peilbuis 514 is een lichte verontreiniging met koper aangetoond. Ter plaatse van peilbuis 1001 is bovendien een matige verontreiniging met koper aangetoond. De matige verontreiniging met koper is echter buiten de perceelsgrens aangetoond. Een verontreiniging met zink is niet aangetoond. Ter plaatse van de peilbuizen 1001, 1002, 1003 en 1004 is maximaal een lichte verontreiniging met zink aangetoond.

4.1.4 Conclusie

Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met zink in het grondwater. Aanvullend historisch onderzoek heeft uitgewezen dat binnen de gemeente Hilversum vaker matig tot sterk verhoogde concentraties zink in het grondwater worden gemeten. De gemeente Hilversum is terughoudend met het (laten) uitvoeren van nader bodemonderzoek naar zink in grondwater, indien geen directe relatie met bestaande of historische bedrijfsactiviteiten te leggen is. Dit is het geval op de onderzoekslocatie. Het uitvoeren van een nader bodemonderzoek is daarom naar onze mening niet noodzakelijk.

4.2 NS-saneringsgeval 25

In paragraaf 4.2 worden de onderzoeksresultaten van NS-saneringsgeval 25 weergegeven. De bijlagen met betrekking tot NS-saneringsgeval 10 zijn opgenomen in bijlage 4.

4.2.1 Specifieke locatiegegevens en veldwaarnemingen

De locatie is onverhard en bevindt zich aan de westzijde van het spoor ter hoogte van km 28.600. In 2001 is de locatie als verdachte sublocatie V18 onderzocht. De destijds geplaatste peilbuizen 207 en 307 zijn nog op de locatie aanwezig en opnieuw bemonsterd. Peilbuis 424 is niet bereikbaar, omdat de bewoners van de Zuiderweg 115 langdurig afwezig zijn. In plaats van deze peilbuis is een nabijgelegen bestaande peilbuis gebruikt. Deze peilbuis is B424B genoemd en bevindt zich op een afstand van 10 meter van 424. Het is niet bekend wanneer en in welk kader deze peilbuis is geplaatst.

Peilbuizen 55.3 en 209 zijn niet op de locatie aangetroffen. Peilbuis 209 is herplaatst. Tijdens een poging peilbuis 55.3 opnieuw te plaatsen, is op een diepte van 5,0 m -mv stagnatie opgetreden.

Op de locatie is een bestaand geval van ernstige bodemverontreiniging aanwezig waarvoor al een beschikking is afgegeven door het bevoegd gezag. Het betreft een verontreiniging met VOCl (bekend als geval Lijsterweg te Hilversum, 2007-179). In bijlage 4.2 is de beschikking opgenomen. De zinkverontreiniging bevindt zich ter plaatse van dit Wbb-geval.

4.2.2 Analyseresultaten

In tabel 8 zijn de analyseresultaten van NS-saneringsgeval 25 opgenomen.

tabel 8: analyseresultaten NS-saneringsgeval 25

grond-water-monster	filterstel-ling (m -mv)	GWS (m -mv)	EC (µS/cm)	pH	uitgevoerde analyse	> S [µg/l]	> T [µg/l]	> I [µg/l]
207-1-2	5,5 - 6,5	4,60	373	5,75	zink	-	-	zink [1.700]
307-1-2	6,0 - 7,0	3,58	482	5,92	zink	zink [270]	-	-
209PB-1-1	4,2 - 4,5	4,15	1.360	6,82	zink	zink [66]	-	-
B424PB1	onbekend	4,45	293	7,12	zink	-	-	zink [1.800]

m -mv : meters beneden maaiveld
> S : gehalte groter dan de streefwaarde en kleiner dan of gelijk aan de tussenwaarde (licht verontreinigd)
> T : gehalte groter dan de tussenwaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde (matig verontreinigd)
> I : gehalte groter dan de interventiewaarde (sterk verontreinigd)
\- : geen gehalten boven de desbetreffende toetsingswaarden (niet verontreinigd)

Ter plaatse van de peilbuizen 207 en 424 is het grondwater sterk verontreinigd met zink. Ter plaatse van de peilbuizen 307 en 209 is het grondwater licht verontreinigd met zink.

4.2.3 Conclusie

Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met zink in het grondwater. Aanvullend historisch onderzoek heeft uitgewezen dat binnen de gemeente Hilversum vaker matig tot sterk verhoogde concentraties zink in het grondwater worden gemeten. Gemeente Hilversum is terughoudend met het (laten) uitvoeren van nader bodemonderzoek naar zink in grondwater, indien geen directe relatie met bestaande of historische bedrijfsactiviteiten te leggen is. Dit is het geval op de onderzoekslocatie. Het uitvoeren van een nader bodemonderzoek is daarom naar onze mening niet noodzakelijk.

4.3 NS-saneringsgevallen 50 en 55

In paragraaf 4.3 worden de onderzoeksresultaten van de NS-saneringsgevallen 50 en 55 weergegeven. De bijlagen met betrekking tot NS-saneringsgeval 50 / 55 zijn opgenomen in bijlage 5.

4.3.1 Specifieke locatiegegevens

Het NS-saneringsgeval 50 is vastgesteld op perceel C7331 en bevindt zich aan de zuidzijde van het spoor ter plaatse van spoorkilometrering 29.885. Aan de overzijde van het spoor is op perceel C7330 het NS-saneringsgeval 55 vastgesteld. In 2005 zijn beide locaties als onverdachte terreindelen onderzocht in het kader van het BALANS-onderzoek. Ter plaatse van het perceel C7331 zijn volkstuintjes aanwezig. De locatie is onverhard. Ter plaatse van perceel C7330 is de Mussenstraat aanwezig. De locatie is verhard met klinkers. Ten noorden van de Mussenstraat is de firma Brandsma Metalen gevestigd.

Aanvullend historisch onderzoek bij gemeente Hilversum (de heer P. Boegem) heeft uitgewezen dat in het verleden een lekkende riolering in de Mussenstraat is vervangen. De riolering was bestemd voor de afvoer van bedrijfsafvalwater van de firma Brandsma Metalen. In bijlage 5.2 is een tekening van de oude riolering opgenomen.

In het verleden is onderzoek naar de verontreiniging met cadmium ter plaatse van Brandsma Metalen uitgevoerd. Een kopie van dit rapport is opgenomen in bijlage 5.3. Naar aanleiding van dit rapport is door het bevoegd gezag een brief opgesteld (kenmerk 2006-52640) bijlage 5.4) waarin aangegeven wordt dat voldoende onderzoek is uitgevoerd naar de verontreiniging met cadmium in het grondwater. In het onderhavige onderzoek treffen wij de verontreiniging echter aan buiten de destijds onderzochte onderzoekslocatie. Hier was in het in bijlage 5.3 opgenomen onderzoek geen onderzoek verricht.

4.3.2 Veldwaarnemingen

De bodem (0,0 - 0,5 m -mv) bestaat tot de maximale boordiepte van 8,0 m -mv uit zand en is plaatselijk grindhoudend. Er is geen asbestverdacht materiaal op de locatie aangetroffen.

4.3.3 Analyseresultaten

In tabel 9 zijn de analyseresultaten van NS-saneringsgeval 50 / 55 opgenomen.

tabel 9: analyseresultaten NS-saneringsgeval 50 / 55

grond-water-monster	filterstelling (m -mv)	GWS (m -mv)	EC (µS/cm)	pH	uitgevoerde analyse	> S [µg/l]		> T [µg/l]		> I [µg/l]	
178-1-2	7,0 - 8,0	3,68	121	5,7	zink	-		-		-	
154-1-2	7,0 - 8,0	4,49	149	5,2	zink	zink	[230]	-		-	
201-1-1	5,0 - 6,0	4,24	183	5,7	zink	zink	[150]	-		-	
202-1-1	5,0 - 6,0	4,26	941	5,4	zink	zink	[230]	-		-	
203-1-1	4,5 - 5,5	4,05	357	5,4	zink	-		zink	[700]	-	
204-1-1	5,0 - 6,0	5,50	114	5,7	zink	zink	[160]	-		-	
205-1-1	3,7 - 4,7	3,68	202	6,8	zink en koper	-		zink	[210]	-	
206-1-1	4,5 - 5,5	4,98	72	5,5	zink en koper	zink	[96]	-		-	
207-1-1	3,8 - 4,8	3,21	91	7,5	zink en koper	-		-		-	
208-1-1	3,8 - 4,8	3,30	279	5,8	zink en koper	-		-		-	

tabel 9 (vervolg): analyseresultaten NS-saneringsgeval 50 / 55

grond-water-monster	filterstelling (m -mv)	GWS (m -mv)	EC (µS/cm)	pH	uitgevoerde analyse	> S [µg/l]		> T [µg/l]		> I [µg/l]	
209-1-1	4,0 - 5,0	3,99	364	6,1	cadmium,zink	Cd	[0,93]	zink	[630]	-	
210-1-1	4,0 - 5,0	2,69	966	5,4	cadmium,zink					Cd	[14]
211-1-1	3,0 - 4,0	2,88	464	6,4	cadmium,zink	zink	[150]			Cd	[35]
212-1-1	3,5 - 4,5	4,40	110	5,9	cadmium,zink	-		-		-	
213-1-1	4,2 - 5,2	2,90	267	6,0	zink en koper	-		-		-	

Gws : grondwaterstand
EC : elektrische geleidbaarheid
pH : zuurgraad

4.3.4 Conclusie

Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met cadmium en zink. Aanvullend historisch onderzoek heeft uitgewezen dat binnen de gemeente Hilversum vaker matig tot sterk verhoogde concentraties zink in het grondwater worden gemeten. De gemeente Hilversum is terughoudend met het (laten) uitvoeren van nader bodemonderzoek naar zink in grondwater, indien geen directe relatie met bestaande of historische bedrijfsactiviteiten te leggen is. Dit is het geval op de onderzoekslocatie. Het uitvoeren van een nader bodemonderzoek naar zink is daarom naar onze mening niet noodzakelijk.

De verontreiniging met cadmium is waarschijnlijk veroorzaakt door een lekkende riolering. Mogelijk is hier sprake van een kostenverhaal.

4.4 NS-saneringsgeval 60

In paragraaf 4.4 worden de onderzoeksresultaten van NS-saneringsgeval 60 weergegeven. De bijlagen met betrekking tot NS-saneringsgeval 60 zijn opgenomen in bijlage 6.

4.4.1 Specifieke locatiegegevens

Het betreft een koperverontreiniging in de grond ter plaatse van perceel Hilversum C 7333. In 2005 is de locatie als onverdacht terreindeel onderzocht in het kader van het BALANS-onderzoek.

4.4.2 Veldwaarnemingen

Uit de boorprofielen blijkt dat de bodem tot minimaal 1,5 m -mv uit zand bestaat. Bij boring 608 en 609 betreft is bodem tot 0,7 m -mv sterk grindhoudend.

4.4.3 Analyseresultaten

In tabel 10 zijn de analyseresultaten van NS-saneringsgeval 60 opgenomen.

tabel 10: analyseresultaten NS-saneringsgeval 60

mon-stercode	boring	traject (m -mv)	uitgevoerde analyse	> S [mg/kg ds]	> T [mg/kg ds]	> I [mg/kg ds]
analyses ter horizontale afperking van de verontreiniging						
609-1	609	0,0 - 0,5	koper	-	-	koper [100]
610-1	610	0,0 - 0,5	koper	-	-	-
609-3	609	0,7 - 0,9	koper	-	-	koper [130]
610-2	610	0,5 - 1,0	koper	-	-	-
607-2	607	0,2 - 0,7	koper	koper [32]	-	-
604-1	604	0,1 - 0,5	koper	-	-	-
605-1	605	0,1 - 0,5	koper	-	-	-
analyses ter verticale afperking van de verontreiniging						
609-4	609	0,9 - 1,1	koper	koper [49]	-	-
609-5	609	1,1 - 1,5	koper	-	-	-

m -mv : meters beneden maaiveld
> S : gehalte groter dan de streefwaarde en kleiner dan of gelijk aan de tussenwaarde (licht verontreinigd)
> T : gehalte groter dan de tussenwaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde (matig verontreinigd)
> I : gehalte groter dan de interventiewaarde (sterk verontreinigd)
\- : geen gehalten boven de desbetreffende toetsingswaarden (niet verontreinigd)

Van de herplaatste boringen 217 en 521 (respectievelijk 610 en 609) is de koperverontreiniging alleen ter plaatse van boring 609 opnieuw aangetoond. Ter plaatse van boring 609 is het bodemtraject 0,0 - 0,9 m -mv sterk verontreinigd met koper. Het bodemtraject 0,9 - 1,1 m -mv is licht verontreinigd met koper en de onderliggende bodemlaag (1,1 - 1,5 m -mv) is niet verontreinigd met koper. Hiermee is de verontreiniging met koper verticaal afgeperkt.

De verontreiniging met koper is horizontaal afgeperkt door middel van de boringen 604, 605 en 607.

De verontreiniging met koper heeft een duidelijke relatie met de zintuiglijke waarnemingen. De bodemopbouw is ter plaatse van boring 608 en 609 afwijkend (sterk grindhoudend) van de overige boringen.

4.4.4 Conclusie

Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met koper op de locatie. De sterke verontreiniging met koper bevindt zich alleen ter plaatse van boring 609 (en vermoedelijk 608). Op basis hiervan schatten wij de omvang sterk verontreinigde grond op maximaal 10 m^3.

4.5 NS-saneringsgeval 65

In paragraaf 4.5 worden de onderzoeksresultaten van NS-saneringsgeval 65 weergegeven. De bijlagen met betrekking tot NS-saneringsgeval 65 zijn opgenomen in bijlage 7.

4.5.1 Specifieke locatiegegevens

Het NS-saneringsgeval 65 betreft een verontreiniging met lood, zink, koper en PAK in de grond ter plaatse van de percelen Q1479 en N8157 en een verontreiniging met zink in het grondwater ter plaatse van perceel Q1479.

4.5.2 Veldwaarnemingen

Achter de tuinerfafscheiding ter plaatse van het perceel Lage Naarderweg 46 is een asbestdump (golfplaatmateriaal) aangetroffen. Mogelijk is het asbest afkomstig van het perceel Lage Naarderweg 46, aangezien in de tuin van het perceel recentelijk een nieuw dakje van niet-asbesthoudend golfplaatmateriaal op een tuinschuurtje geplaatst lijkt te zijn. Er zijn geen gebroken asbestplaten of kleine stukjes asbest aangetroffen. Er zijn aan weerszijden van de asbestdump 2 graafgaten gemaakt. Het uitkomende materiaal bevat zintuiglijk geen asbest.

Uit de boorprofielen blijkt dat de bodem tot minimaal 1,5 m -mv uit zand bestaat. Bij boring 608 en 609 betreft is bodem tot 0,7 m -mv sterk grindhoudend.

4.5.3 Analyseresultaten grond

In tabel 11 zijn de tussen- en interventiewaardeoverschrijdingen opgenomen die zijn aangetoond ter plaatse van van NS-saneringsgeval 65.

tabel 11: analyseresultaten grond NS-saneringsgeval 65 ❷

monster-code	boring	traject (m -mv)	uitgevoerde analyse	> T [mg/kg ds]		> I [mg/kg ds]	
Analysemonsters resultaten alle parameters > T							
712-1	712	0,0 - 0,5	NEN 5740 grond ❶	lood	[350]	zink	[350]
714-1	714	0,0 - 0,5	NEN 5740 grond ❶	PAK	[26]	-	
716-1	716	0,0 - 0,5	NEN 5740 grond ❶	-		PAK	[49]
719-1	719	0,0 - 0,5	NEN 5740 grond ❶	Koper	[70]	PAK	[53]
720-1	720	0,0 - 0,5	NEN 5740 grond ❶	-		PAK	[110]
722-1	722	0,0 - 0,5	NEN 5740 grond ❶	koper	[69]	PAK	[58]
725-1	725	0,0 - 0,5	NEN 5740 grond ❶	-		PAK	[43]
726-1	726	0,0 - 0,5	NEN 5740 grond ❶	PAK	[24]	-	
728-1	728	0,1 - 0,5	NEN 5740 grond ❶	PAK	[27]	-	
729-1	729	0,0 - 0,5	NEN 5740 grond ❶	-		PAK	[44]
731-1	731	0,0 - 0,5	NEN 5740 grond ❶	-		PAK	[43]
747-2❸	747	0,5 - 1,0	koper, lood, zink, lutum en organische stof	zink	[230]	-	
748-2❸	748	0,5 - 1,0	PAK en organische stof	-		PAK	[110]
748-3❸	748	1,0 - 1,5	PAK en organische stof	-		PAK	[73]

tabel 11 (vervolg): analyseresultaten grond NS-saneringsgeval 65 ❷

monster-code	boring	traject (m -mv)	uitgevoerde analyse	> T [mg/kg ds]	> I [mg/kg ds]
Analysemonsters resultaten alle parameters < T					
711-1, 713-1, 715-1, 718-1, 721-1, 723-1, 724-1, 730-1, 732-1, 744-1, 744-2, 745-1, 745-2, 746-2❸, 747-3❸, 749-2❸					

❶ : NEN 5740 pakket grond bevat analyses op droge stof, lutum, organische stof, metalen, PAK, EOX en minerale olie.
❷ : In deze tabel zijn alle monsters opgenomen. Alleen de aangetroffen overschrijdingen van de tussen waarde (>T) en interventiewaarde (>I) zijn vermeld. Voor streefwaarden wordt verwezen naar bijlage 7.4.
❸ : analysemonster ter verticale afperking
m -mv : meters beneden maaiveld
> S : gehalte groter dan de streefwaarde en kleiner dan of gelijk aan de tussenwaarde (licht verontreinigd)
> T : gehalte groter dan de tussenwaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde (matig verontreinigd)
> I : gehalte groter dan de interventiewaarde (sterk verontreinigd)
- : geen gehalten boven de desbetreffende toetsingswaarden (niet verontreinigd)

Binnen de perceelsgrens is tijdens voorgaand onderzoek vastgesteld dat sprake is van minimaal 800 m^3 over het algemeen matig verontreinigde grond, uitgaande van een laagdikte van 0,5 m. Over het algemeen is de grond verontreinigd met lood, zink, koper en PAK. Plaatselijk (perceel Q 1479, boringen 94, 104, 508, 507, 11 en perceel N8157, boringen 513, 124 en 515) worden sterke verontreinigingen met deze parameters aangetoond.

Uit de analyseresultaten blijkt aan de oostzijde van de percelen Q1479 en N8157 hoofdzakelijk sterke verontreinigingen met PAK worden aangetoond. Vanwege de ligging van de spoorbaan kan de verontreiniging aan de oostzijde niet verder horizontaal afgeperkt worden. Aan de overzijde van de spoorbaan (perceel Q1480) zijn tijdens voorgaand bodemonderzoek (BALANS) geen matige of sterke verontreinigen in de grond aangetoond. Hiermee is aangetoond dat de spoorbaan de verontreiniging in de grond aan de oostzijde begrenst. Aan de westzijde wordt de verontreiniging met PAK en zware metalen begrensd door de tuinen van de woningen aan de Lage Naarderweg. In vrijwel alle analysemonsters (behalve 712-1 en 728-1) worden namelijk maximaal lichte verontreinigingen met deze parameters aangetoond.

De verontreiniging met PAK en zware metalen is verticaal afgeperkt ter plaatse van boringen 746, 747 en 749. Ter plaatse van boring 748 is geen verticale afperking gerealiseerd. Naar aanleiding van de overige resultaten verwachten wij niet dat de sterke verontreiniging met PAK zich hier veel dieper dan 1,5 m -mv bevindt.

4.5.4 Analyseresultaten grondwater

In tabel 12 zijn de analyseresultaten opgenomen met betrekking tot het grondwater.

tabel 12: analyseresultaten grondwater NS-saneringsgeval 65

grond-water-monster	filterstelling (m -mv)	GWS (m -mv)	EC (µS/cm)	pH	uitgevoerde analyse	> S [µg/l]	> T [µg/l]	> I [µg/l]
89-1-2	6,8 - 7,8	6,88	6,8	5,7	zink	zink [420]	-	-
105-1-2	6,2 - 7,2	6,02	7,3	5,2	zink	-	-	zink [930]
701-1-1	6,7 - 7,7	6,10	100	7,6	zink	zink [180]	-	-
702-1-1	6,5 - 7,5	6,50	261	6,3	zink	-	-	-
703-1-1	7,4 - 8,4	6,60	380	7,1	zink	-	-	-
704-1-1	7,0 - 7,5	6,50	704	7,4	zink	-	-	-
705-1-1	7,2 - 7,7	6,45	245	7,2	zink	-	-	-

tabel 12 (vervolg): analyseresultaten grondwater NS-saneringsgeval 65

grond-water-monster	filterstelling (m -mv)	GWS (m -mv)	EC (µS/cm)	pH	uitgevoerde analyse	> S [µg/l]	> T [µg/l]	> I [µg/l]
706-1-1	6,5 - 7,5	6,35	130	6,4	zink	zink [390]	-	-
707-1-1	6,5 - 7,5	5,80	215	5,6	zink	-	-	zink [880]
708-1-1	6,4 - 7,4	6,30	139	7,1	zink	-	-	-
709-1-1	6,5 - 7,5	5,85	130	5,2	zink	-	zink [620]	-

Gws : grondwaterstand
EC : elektrische geleidbaarheid
pH : zuurgraad

Uit de resultaten van de herbemonstering van het grondwater ter plaatse van peilbuizen 89 en 105 uit het voorgaand onderzoek blijkt dat de zinkverontreiniging ter plaatse van peilbuis 105 opnieuw wordt bevestigd. Ter plaatse van peilbuis 89 wordt slechts een lichte verontreiniging met zink in het grondwater aangetoond.

Ter plaatse van peilbuis 707 is een sterke verontreiniging met zink aangetoond en ter plaatse van peilbuis 709 is een matige verontreiniging met zink aangetoond. Ter plaatse van peilbuizen 701 en 706 is een lichte verontreiniging met zink aangetoond, terwijl het grondwater ter plaatse van peilbuizen 702, 703, 704, 705 en 708 niet verontreinigd is met zink.

4.5.5 Conclusie

Grond

Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met PAK en zware metalen in de grond op de locatie. Omdat ter plaatse van de spoorbaan geen afperkend onderzoek heeft plaatsgevonden, kan geen uitspraak worden gedaan over de omvang van de sterke verontreiniging. De sterke verontreiniging bevindt zich met name tussen de percelen Q1479 en N8157 en de spoorbaan. Op percelen Q1479 en N8157 (die tijdens voorgaand bodemonderzoek zijn onderzocht) is de verontreiniging over het algemeen matig verhoogd aanwezig, al zijn er enkele sterk verontreinigde spots aanwezig.

Grondwater

Er is waarschijnlijk sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met zink in het grondwater. Aanvullend historisch onderzoek met betrekking tot de verontreiniging met zink in het grondwater heeft uitgewezen dat binnen de gemeente Hilversum vaker matig tot sterk verhoogde concentraties zink in het grondwater worden gemeten. Gemeente Hilversum is terughoudend met het (laten) uitvoeren van nader bodemonderzoek naar zink in grondwater, indien geen directe relatie met bestaande of historische bedrijfsactiviteiten te leggen is. Dit is het geval op de onderzoekslocatie. Het uitvoeren van aanvullend nader bodemonderzoek naar zink is daarom naar onze mening niet noodzakelijk.

4.6 NS-saneringsgeval 70

In paragraaf 4.6 worden de onderzoeksresultaten van NS-saneringsgeval 70 weergegeven. De bijlagen met betrekking tot NS-saneringsgeval 70 zijn opgenomen in bijlage 7.

4.6.1 Specifieke locatiegegevens

De locatie betreft een braakliggend terrein, gelegen naast de spoorbaan ter plaatse van km 26.100 aan de westzijde van het spoor.

4.6.2 Veldwaarnemingen

Uit de boorprofielen blijkt dat de bodem tot minimaal 1,5 m -mv uit zand bestaat. Ter plaatse van boringen 733, 734, 735, 736 en 737 is een zwak grindhoudende laag aangetroffen. Ter plaatse van de overige boringen zijn geen bodemvreemde materialen aangetroffen.

4.6.3 Analyseresultaten

In tabel 13 zijn de analyseresultaten van NS-saneringsgeval 70 opgenomen.

tabel 13: analyseresultaten NS-saneringsgeval 60

mon-stercode	boring	traject (m -mv)	uitgevoerde analyse	> S [mg/kg ds]	> T [mg/kg ds]	> I [mg/kg ds]
analyses ter horizontale afperking van de verontreiniging						
734-1	734	0,0 - 0,5	koper	koper [57]	-	-
735-1	735	0,0 - 0,5	koper	koper [35]	-	-
736-1	736	0,0 - 0,5	koper	-	koper [85]	-
738-1	738	0,1 - 0,5	koper	-	-	-
741-1	741	0,1 - 0,5	koper	-	-	-
742-1	742	0,0 - 0,5	koper	koper [56]	-	-
744-1	744	0,0 - 0,4	koper	koper [44]	-	-
745-1	745	0,1 - 0,5	koper	-	-	-
analyses ter verticale afperking van de verontreiniging						
744-2	744	0,4 - 1,0	koper	-	-	-
745-2	745	0,5 -1,0	koper	koper [33]	-	-

m -mv : meters beneden maaiveld
> S : gehalte groter dan de streefwaarde en kleiner dan of gelijk aan de tussenwaarde (licht verontreinigd)
> T : gehalte groter dan de tussenwaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde (matig verontreinigd)
> I : gehalte groter dan de interventiewaarde (sterk verontreinigd)
\- : geen gehalten boven de desbetreffende toetsingswaarden (niet verontreinigd)

Van de herplaatste boringen 501 en 503 (respectievelijk 744 en 745) is de koperverontreiniging alleen ter plaatse van boring 744 opnieuw aangetoond. Er is echter geen sprake van een sterke verontreiniging, maar van een lichte verontreiniging.

Ter plaatse van de boringen 734 t/m 743 is (behalve bij boring 736) maximaal een lichte verontreiniging met koper aangetoond. Ter plaatse van boring 736 is de bovengrond matig verontreinigd met koper. Naar aanleiding van de overige resultaten achten wij een vervolgonderzoek naar aanleiding van de matige verontreiniging met koper ter plaatse van boring 736 niet zinvol, mede gezien het feit dat geen verder afperkend onderzoek verricht kan worden vanwege de ligging van de spoorbaan.

4.6.4 Conclusie

Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met koper op de locatie.

4.7 NS-saneringsgeval 780

In paragraaf 4.6 worden de onderzoeksresultaten van NS-saneringsgeval 780 weergegeven. De bijlagen met betrekking tot NS-saneringsgeval 780 zijn opgenomen in bijlage 8.

4.7.1 Specifieke locatiegegevens

Het betreft een gedeelte van het emplacement Hilversum-Noord dat tijdens het voorgaand bodemonderzoek als 'onverdacht terrein' is aangeduid (sublocatie 900). Het grondwater bevindt zich op de locatie dieper dan 5,0 m -mv. Er is geen aanleiding te vermoeden dat het grondwater verontreinigd is.

4.7.2 Veldwaarnemingen

Uit de boorprofielen blijkt dat de bodem tot de maximale boordiepte van 5,0 m -mv uit zand bestaat. Ter plaatse van de boringen 104, 105, 110 (A en B) en 111 is de grond grindhoudend. De boringen 110, 110A en 110B zijn op een diepte van 0,7 m -mv gestagneerd op een harde laag.

4.7.3 Analyseresultaten

In tabel 14 zijn de analyseresultaten van NS-saneringsgeval 780 opgenomen.

tabel 14: analyseresultaten NS-saneringsgeval 35

monster-code	boring	traject (m -mv)	uitgevoerde analyse	> S [mg/kg ds]	> T [mg/kg ds]	> I [mg/kg ds]
103-1	103	0,1 - 0,5	koper	-	-	-
105-1	105	0,0 - 0,4	koper	-	-	-
106-1	106	0,0 - 0,5	koper	koper [41]	-	-
106-2	106	0,5 - 1,0	koper	-	-	-
107-1	107	0,0 - 0,5	koper	-	-	-
109-1	109	0,0 - 0,6	koper	-	-	-

m -mv : meters beneden maaiveld
> S : gehalte groter dan de streefwaarde en kleiner dan of gelijk aan de tussenwaarde (licht verontreinigd)
> T : gehalte groter dan de tussenwaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde (matig verontreinigd)
> I : gehalte groter dan de interventiewaarde (sterk verontreinigd)
\- : geen gehalten boven de desbetreffende toetsingswaarden (niet verontreinigd)

Ter plaatse van de herplaatste boring 900.2 (106) is de koperverontreiniging opnieuw aangetoond. Er is echter geen sprake van een sterke verontreiniging, maar van een lichte verontreiniging.

Ter plaatse van boringen 103, 105, 107 en 109 zijn geen verhoogde gehaltes koper aangetoond. De verontreiniging is hiermee voldoende onderzocht.

4.7.4 Conclusie

Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging met koper op de locatie.

4.8 Witte vlekken 1 t/m 6

In paragraaf 4.7 worden de onderzoeksresultaten van het onderzoek naar 'witte vlekken' weergegeven. Er zijn in totaal zes locaties als 'witte vlek' onderzocht. De bijlagen met betrekking tot het 'witte-vlekkenonderzoek' zijn opgenomen in bijlage 9.

4.8.1 Specifieke locatiegegevens

De locatiegegevens van de 'witte vlekken' 1 t/m 6 zijn op genomen in tabel 15. De locaties betreffen langgerekte stroken grond gelegen langs de spoorbaan. Perceel 5 betreft een driehoekig gevormd perceel dat ingesloten is tussen twee sporen. De percelen 'witte vlek 5 en 6' zijn grotendeels bebouwd met kantoorpanden.

tabel 15: locatiegegevens witte-vlekkenonderzoek

Perceel	Kilometrering	zijde spoor	Oppervlakte
1	29.20 - 29.51	noordzijde	circa 3.000 m^2
2	29.30 - 29.52	zuidzijde	circa 3.000 m^2
3	0.75 - 0.85	oostzijde	circa 1.000 m^2
4	0.55 - 0.85	westzijde	circa 5.000 m^2
5	28.90 - 29.20 en 0.55-0.75	tussen sporen	circa 14.000 m^2
6	28.36 - 28.60	westzijde (bij NS station)	circa 8.500 m^2

4.8.2 Veldwaarnemingen

Witte vlekken 1 en 2

Uit de boorprofielen blijkt dat de bodem tot de maximale boordiepte van 7,0 m -mv uit zand bestaat. Ter plaatse van boring 0201 is de bovengrond sterk asfalthoudend. Boring 0201A is op een diepte van 0,5 m -mv gestagneerd op een harde laag. Er is geen asbestverdacht materiaal op de locatie aangetroffen. Het grondwater bevindt zich op de locatie op een diepte van 5,5 m -mv.

Tijdens de maaiveldinspecties is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen.

Witte vlekken 3, 4 en 5

Uit de boorprofielen blijkt dat de bodem tot de maximale boordiepte van 7,0 m -mv uit zand bestaat. Een groot gedeelte van het perceel 'witte vlek 5' is bebouwd met een kantoorpand. Hier is een asfaltverharding aanwezig. In overleg met de opdrachtgever is besloten dit gedeelte van 'witte vlek 5' niet te onderzoeken. Het grondwater bevindt zich op de locaties op een diepte variërend van 3,8 tot 6,2 m -mv.

Tijdens de maaiveldinspecties is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen.

Witte vlek 6

Uit de boorprofielen blijkt dat de bodem tot de maximale boordiepte van 5,0 m -mv uit zand bestaat. Een groot gedeelte van het perceel 'witte vlek 6' is bebouwd met een kantoorpand. Boring 0605A is op een diepte van 0,5 m -mv gestagneerd op een harde laag. Het grondwater bevindt zich op de locatie dieper dan 5,0 m -mv.

Tijdens de maaiveldinspectie is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen.

4.8.3 Analyseresultaten

Ter plaatse van de 'witte vlekken' zijn in zowel de grond als het grondwater geen matige en/of sterke verontreinigingen aangetoond. In tabel 16 zijn de vastgestelde lichte verontreinigingen in de grond opgenomen.

tabel 16: analyseresultaten 'witte vlekken'

mon-stercode	boring	traject (m -mv)	uitgevoerde ana-lyse	> S [mg/kg ds]	
MB1	101, 102	0,05 - 0,50	NEN 5740 grond❶	koper PAK	[31] [1,8]
MO1	101, 102	1,00 - 1,50	NEN 5740 pakket grond	-	
MB02	0101 t/m 0106	0 - 0,50	NEN 5740 grond	koper PAK	[26] [2,1]
MB03	0107 t/m 0112	0 - 0,50	NEN 5740 grond	koper PAK	[39] [1,8]
MB04	0202 t/m 0207	0,05 - 0,50	NEN 5740 pakket grond	koper lood PAK minerale olie	[43] [60] [6,2] [40]
MB05	0208 t/m 0213	0,05 - 0,50	NEN 5740 pakket grond	koper PAK	[27] [2,4]
MB06	0201	0,05 - 0,50	NEN 5740 pakket grond	cadmium koper lood nikkel zink PAK minerale olie	[0,7] [48] [89] [15] [87] [4,2] [160]
MB07	0301 t/m 0308	0,05 - 0,50	NEN 5740 pakket grond	koper lood zink PAK minerale olie	[43] [73] [72] [14] [60]
MB08	0401, 0403, 0405, 0407, 0409, 0411, 0413, 0415	0,05 - 0,50	NEN 5740 pakket grond	koper kwik zink PAK minerale olie	[48] [0,32] [130] [11] [35]
MB09	0406	0,05 - 0,50	NEN 5740 pakket grond	koper lood zink PAK min. olie	[48] [89] [95] [20] [190]
MB10	0504, 0505, 0511, 0512, 0514	0,05 - 0,50	NEN 5740 pakket grond	koper lood PAK	[26] [58] [2,6]
MB11	0501, 0503, 0508, 0516, 0522	0,05 - 0,50	NEN 5740 pakket grond	koper kwik lood zink PAK	[30] [1,4] [70] [73] [3,0]
MB12	0601, 0602, 0604, 0605, 0606, 0613, 0614	0,05 - 0,50	NEN 5740 pakket grond	PAK	[1,1]
MB13	0603	0,08 - 0,50	NEN 5740 pakket grond	minerale olie	[45]
MO02	0102, 0105, 0109, 0112	1,00 - 1,50	NEN 5740 pakket grond	-	

tabel 16 (vervolg): analyseresultaten 'witte vlekken'

mon-stercode	boring	traject (m -mv)	uitgevoerde ana-lyse	> S [mg/kg ds]	
MO03	0201, 0204, 0209, 0213	1,00 - 1,50	NEN 5740 pakket grond	-	
MO04	0301, 0305	1,00 - 1,50	NEN 5740 pakket grond	-	
MO05	0402 t/m 0405	1,00 - 1,50	NEN 5740 pakket grond	-	
MO06	0401	1,00 - 1,50	NEN 5740 pakket grond	-	
MO07	0501, 0503 t/m 0505, 0508, 0509	1,00 - 1,50	NEN 5740 pakket grond	-	
MO08	0603, 0605	1,00 - 1,50	NEN 5740 pakket grond	-	

In tabel 17 zijn de vastgestelde lichte verontreinigingen in het grondwater opgenomen.

tabel 17: analyseresultaten grondwater 'witte vlekken'

grond-water-monster	filterstel-ling (m - mv)	GWS (m -mv)	EC (µS/cm)	pH	uitgevoerde analyse	> S [µg/l]	
0102-1-1	6,0 - 7,0	6,20	93	5,5	NEN 5740 grondwater	zink	[99]
0401-1-1	6,0 - 7,0	5,40	1210	4,9	NEN 5740 grondwater	-	
0402-1-1	4,5 - 5,5	3,80	214	5,2	NEN 5740 grondwater	zink per❶	[140] [0,11]
0501-1-1	5,8 - 6,8	5,50	213	5,1	NEN 5740 grondwater	chroom zink per❶ minerale olie	[3,8] [400] [0,68] [55]
0503-1-1	6,0 - 7,0	6,30	183	5,3	NEN 5740 grondwater	chroom koper nikkel zink	[2,1] [29] [19] [95]
0504A-1-1	6,0 - 7,0	6,20	118	5,1	NEN 5740 grondwater	chroom koper	[1,6] [22]
0505-1-1	5,5 - 6,5	5,50	851	5,1	NEN 5740 grondwater	chroom koper nikkel 1,1,2-trichloorethaan minerale olie	[3,6] [30] [19] [0,20] [65]

Gws : grondwaterstand
EC : elektrische geleidbaarheid
pH : zuurgraad
❶ : tetrachlooretheen

4.8.4 Conclusie

Met dit bodemonderzoek is de huidige bodemkwaliteit vastgelegd. De hypothese 'onverdacht' is niet geheel juist gebleken. Op grond van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem bestaat volgens ons echter geen bezwaar voor eventuele ontwikkeling of verkoop van de locaties. Het uitvoeren van een nader bodemonderzoek is niet noodzakelijk. De locaties zijn onverdacht op het voorkomen van asbest.

Het verkennend bodemonderzoek is een momentopname en een indicatie van de kwaliteit van grond en grondwater. Het bodemonderzoek heeft over het algemeen een geldigheid van 2 tot 5 jaar. De exacte geldigheidstermijn is afhankelijk van het bevoegd gezag dat het onderzoek beoordeelt.

4.9 Saneringsparameters

Ter plaatse van NS-emplacement Hilversum is sprake van 'gevallen van ernstige bodemverontreiniging', namelijk Wbb-geval 1 t/m Wbb-geval 6. Hieronder volgend de gegevens;
- Wbb-geval 1: Cadmium in grondwater ter plaatse van NS-saneringsgeval 50.
- Wbb-geval 2: PAK en zware metalen in grond ter plaatse van NS-saneringsgeval 65.
- Wbb-geval 3: Zink in grondwater ter plaatse van NS-saneringsgeval 50 / 55.
- Wbb-geval 4: Zink in grondwater ter plaatse van NS-saneringsgeval 5.
- Wbb-geval 5: Zink in grondwater ter plaatse van NS-saneringsgeval 25.
- Wbb-geval 6: Zink in grondwater ter plaatse van NS-saneringsgeval 65.

Voor de Wbb-gevallen 3 t/m 6 geldt dat geen afweging met betrekking tot saneringsvarianten uitgevoerd is, omdat hier uit aanvullend historisch onderzoek is gebleken dat nader bodemonderzoek en/of sanerende maatregelen niet noodzakelijk zijn. De parameters voor Wbb-gevallen 1 en 2 zijn overgenomen uit de Leidraad voorbereiding sanering van de opdrachtgever.

4.9.1 Wbb-geval 1 - cadmium in grondwater ter plaatse van NS-saneringsgeval 50

Bij afweging van de saneringsvarianten voor Wbb-geval 1 dient rekening te worden gehouden met lozing van (verontreinigd) grondwater. Er is geen mogelijkheid tot natuurlijke afbraak van de verontreiniging. De volgende aanvullende parameters dienen meegenomen te worden:
- Omgevingscondities (pH, EC, Redoxpotetiaal, BZV).
- Electronendonoren (DOC/TOC).

4.9.2 Wbb-geval 2 - PAK en zware metalen in grond ter plaatse van NS-saneringsgeval 65

Bij de afweging van de saneringsvarianten voor Wbb-geval 2 dient rekening gehouden te worden met de mogelijke verwerking van vrijkomende grond. Hiervoor dienen de volgende aanvullende parameters meegenomen te worden:
- SCG-zeefkromme (inclusief $CACO_3$ en pH)
- fractie bodemvreemd materiaal (% puin/afval)

5 Risicoanalyse – spoedeisendheid van sanering

Voor de vastgestelde Wbb-gevallen 1 en 2 is een risicoanalyse uitgevoerd. De risicoanalyse is uitgevoerd met het computerprogramma Saneringscriterium (Sanscrit), versie 1.1. De Sanscrit-rapportages zijn bijgevoegd als bijlage 5.6 en 7.5.

Bij de berekening is uitgegaan van een worstcasesituatie. Dit betekent in dit geval dat wij gebruik hebben gemaakt van de volgende uitgangspunten:

Wbb-geval 1 - cadmium in grondwater ter plaatse van NS-saneringsgeval 50
- De cadmiumconcentratie die voor de berekening gebruikt is, is de hoogst gemeten waarde [35 µg/l]. Normaal gesproken wordt gerekend met het gemiddelde van alle aangetoonde tussen- en interventiewaardeoverschrijdingen.
- Er is uitgegaan van een sterk verontreinigd bodemvolume (grondwater) van minder dan 6.000 m^3. Ondanks het feit dat de omvang van de verontreiniging met cadmium in het grondwater niet is vastgesteld, is het zeer onwaarschijnlijk dat een groter bodemvolume sterk verontreinigd is met cadmium. Er is namelijk vastgesteld dat de verontreiniging is veroorzaakt door een puntbron (lekke riolering).

Wbb-geval 2 - PAK en zware metalen in grond ter plaatse van NS-saneringsgeval 65

- Van alle parameters (PAK, koper, lood, en zink) zijn de hoogste gemeten gehaltes voor de berekening gebruikt. Normaal gesproken wordt gerekend met het gemiddelde van alle aangetoonde tussen- en interventiewaardeoverschrijdingen.
- Er is uitgegaan van 350 dagen blootstelling per jaar (8 uur per dag) voor zowel kinderen als volwassenen. Omdat de locatie in gebruik is als 'braakliggende grond' zal de blootstelling in werkelijkheid veel minder zijn.
- Er is uitgegaan van gebruiksvorm 'wonen met tuin', omdat de sterk verontreinigde locatie grenst aan de tuinen van woonhuizen. Er bevindt zich echter nauwelijks sterk verontreinigde grond ter plaatse van de tuinen zelf.
- Er is uitgegaan van een sterk verontreinigde oppervlakte van 4.000 m^2. In werkelijkheid zal de sterk verontreinigde oppervlakte vermoedelijk minder zijn.
- De zinkverontreiniging in het grondwater is met de urgentiebeoordeling meegenomen.

Uitgaande van een worstcasesituatie zijn humane, ecologische en verspreidingsrisico's voor beide Wbb-gevallen afwezig. Dit betekent dat geen spoedeisendheid voor het saneren van de verontreiniging aanwezig is.

6 Saneringsmogelijkheden

Indien een (deel)sanering moet plaatsvinden, rekenen wij op grond van de verontreinigingssituatie, de beschikbare saneringstechnieken en de terreinomstandigheden voor de Wbb-gevallen de saneringsvarianten 'ontgraving' en 'leeflaag' tot de mogelijkheden. De verschillende saneringsvarianten die worden genoemd, zijn overgenomen uit de Leidraad Voorbereiding Sanering van de opdrachtgever.

tabel 18: mogelijke saneringsvarianten

Saneringsvariant	Wbb-geval 1	Wbb-geval 2	Verklaring
Ontgraving	nee	mogelijk	Het ontgraven behoort tot de mogelijkheden ❶.
Leeflaag	ja	mogelijk	Het aanbrengen van een leeflaag behoort tot de mogelijkheden. Voor Wbb-geval 1 is al een leeflaag aanwezig aangezien de verontreiniging zich op een diepte van circa 5,0 m -mv in het grondwater bevindt. Feitelijk is deze verontreiniging hiermee al gesaneerd.
Pump and treat	n.v.t.	n.v.t.	Behoort niet tot de mogelijkheden
In situ	n.v.t.	n.v.t.	Behoort niet tot de mogelijkheden
Bagger	n.v.t.	n.v.t.	Verontreiniging bestaat niet uit bagger.
Natuurlijke afbraak	n.v.t.	n.v.t.	Metalenverontreinigingen worden niet op natuurlijke wijze afgebroken.

❶ Er zou vanwege de ligging van de spoorbaan in dit geval een restverontreiniging met onbekende omvang achterblijven
n.v.t.: niet van toepassing

Sanering van de vastgestelde Wbb-gevallen 1 en 2 is niet spoedeisend. Formeel hoeven daarom in de huidige situatie geen sanerende maatregelen te worden getroffen.

De Wbb-gevallen 3 t/m 6 zijn feitelijk al gesaneerd, omdat de verontreiniging zich op een diepte van circa 5,0 m -mv in het grondwater bevindt, waarmee sprake is van een leeflaag.

7 Conclusies en samenvatting

In opdracht van Stichting Bodemsanering NS heeft BK Ingenieurs bv een nader bodemonderzoek uitgevoerd op het NS-emplacement Hilversum (087 km 25.180 - 29.700, 088 km 29.510 - 31.050 en 095 km 1.190 - 1.880).

De aanleiding van het nader bodemonderzoek wordt gevormd door de resultaten van een aantal eerdere bodemonderzoeken binnen de gemeente Hilversum.

Het doel van het nader bodemonderzoek is het vaststellen van de omvang, ernst en spoedeisendheid van de bekende verontreinigingen (NS-saneringsgevallen) en eventuele onbekende verontreinigingen. Daarnaast dient vastgesteld te worden of sprake is van een of meer Wbb-geval(len), inclusief gevalsdefinitie.

De resultaten van het nader onderzoek zijn samengevat weergegeven in tabel 19.

tabel 19: resultaten nader onderzoek op gevalsniveau

Uitgangssituatie NO		**Resultaat NO**		
NS-saneringsgeval / onderzoekslocatie	**Sublocaties**	**Typering verontreiniging**	**Wbb-geval**	**Spoedeisendheid**
5	n.v.t.	zink in grondwater	nr. 4	nee
25	V18	zink in grondwater	nr. 5	nee
50 / 55	C7331 en C7330	zink, koper, cadmium in grondwater	nr. 1 en 3	nee
60	C7333	koper in grond	nee	n.v.t.
65	N8157	PAK, koper, lood en zink in grond en zink in grondwater	nr. 2 en 6	nee
70	C7355 en Q1479	koper in grond	nee	n.v.t.
780	900	koper in grond	nee	n.v.t.
witte vlek 1	n.v.t.	geen	nee	n.v.t.
witte vlek 2	n.v.t.	geen	nee	n.v.t.
witte vlek 3	n.v.t.	geen	nee	n.v.t.
witte vlek 4	n.v.t.	geen	nee	n.v.t.
witte vlek 5	n.v.t.	geen	nee	n.v.t.
witte vlek 6	n.v.t.	geen	nee	n.v.t.

Uit tabel 19 volgt dat sprake is van zes gevallen van ernstige bodemverontreiniging, namelijk Wbb-gevallen 1 t/m 6.

Bij geen van de Wbb-gevallen is sprake van spoedeisendheid met betrekking tot saneren van de verontreiniging. Hierbij merken wij op dat wij hierbij voor de grondwaterverontreinigingen zijn uitgegaan van bodemvolumes kleiner dan 5.000 m^3. Voor de zinkverontreinigingen is het vanwege het diffuse karakter van de verontreiniging echter mogelijk dat sprake is van grotere bodemvolumes dan 5.000 m^3.

LEGENDA

- Grens onderzoekslocatie
- Terrein Prorail
- Terrein NS Vastgoed
- 29.7 Kilometering

0m 50m 100m 150m

schaalstok 1:3.000

GETEKEND:	GEZIEN:	DATUM:	FORMAAT:	SCHAAL:
PEB	ROL	21-05-2007	420x1050	1:3.000

PROJECT:
NO Hilversum
SBNS projectnummer (014018)

OPDRACHTGEVER:
Stichting Bodemsanering NS

Overzichtstekening met begrenzing onderzoeksgebied, eigendomsgrenzen ProRail en NS Vastgoed
NS Emplacement Hilversum

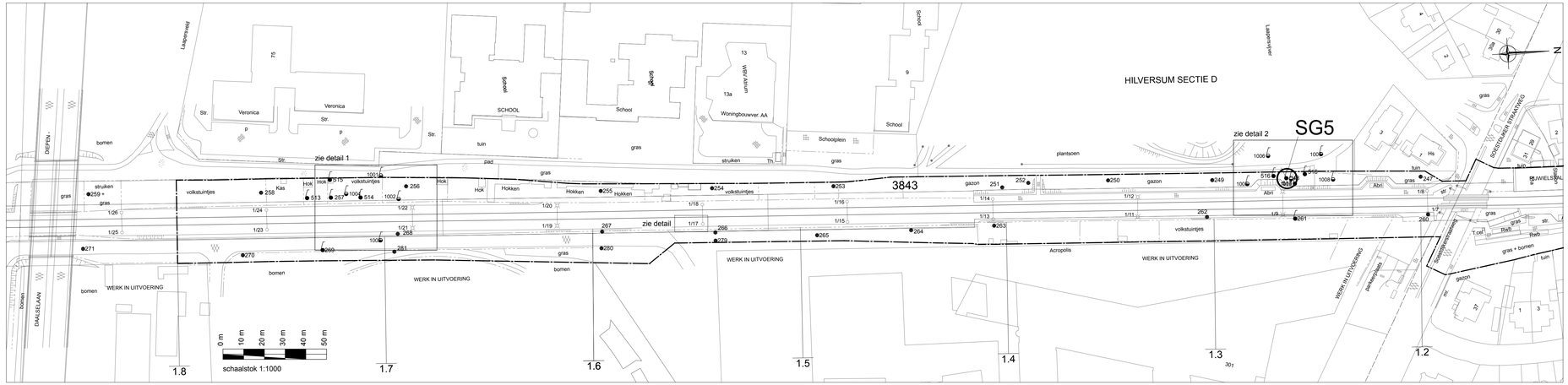
bk INGENIEURS
Postbus 2111, 1990 AC Velserbroek, tel. 023-5384646, fax 023-5383426
www.bkingenieurs.nl info@bkingenieurs.nl
Onze algemene voorwaarden zijn van toepassing op deze tekening

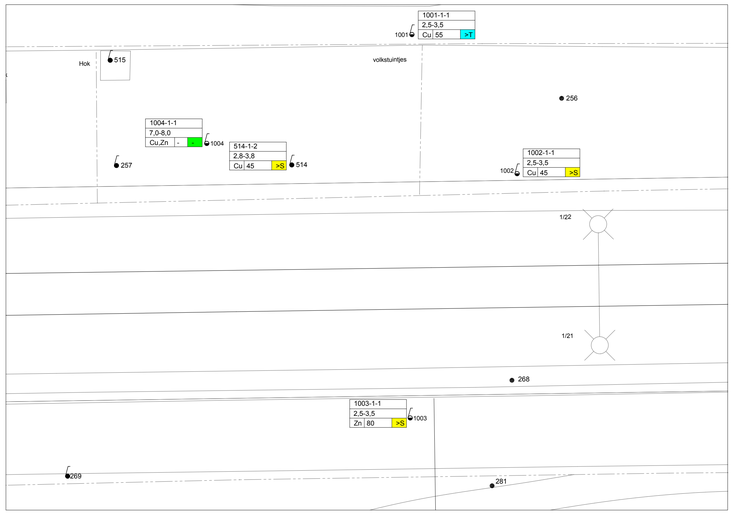
PROJECTNUMMER: 20070015

TEKENINGNUMMER: 2

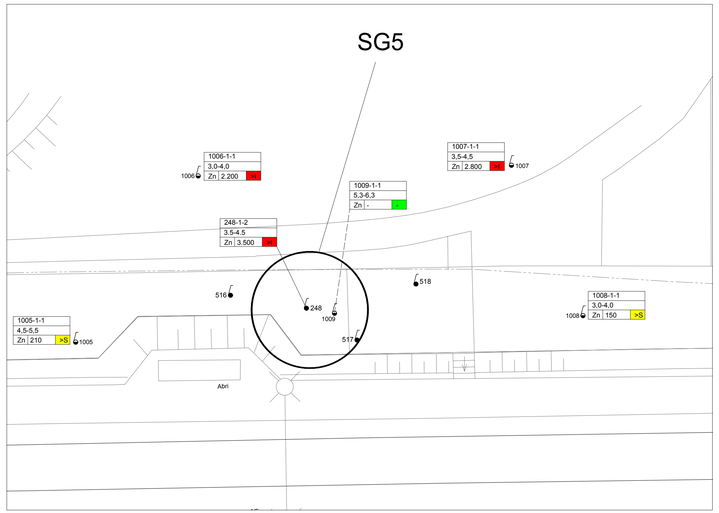
h/b = 594.0 / 1400.0 (0.83m2)

Altiplan 2005





detai 2 1:200



detai 2 1:200

LEGENDA

- Boring met peilbuis (voorgaand onderzoek)
- Boring (voorgaand onderzoek)
- Boring met peilbuis nader onderzoek
- Grens Saneringsgeval

Peilbuisnummer

stofnaam | 1001 | filterstelling in m-mv | 3,0-4,0 | Cu | 45 | >S | gehalte in µg/l | toetsing aan normering (S en I)

afkorting stofnaam
Cu = koper
Zn = Zink

toetsing aan normering

-	gehalte kleiner dan detectiegrens of kleiner dan de streefwaarde
>S	gehalte groter dan de streefwaarde en kleiner dan of gelijk aan de tussenwaarde
>T	gehalte groter dan de tussenwaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde
>I	gehalte groter dan de interventiewaarde

tussenwaarde: het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde

GETEKEND:	GEZIEN:	DATUM:	FORMAAT:	SCHAAL:
PEB	ROL	21-05-2007	420x841	1:1000/1:200

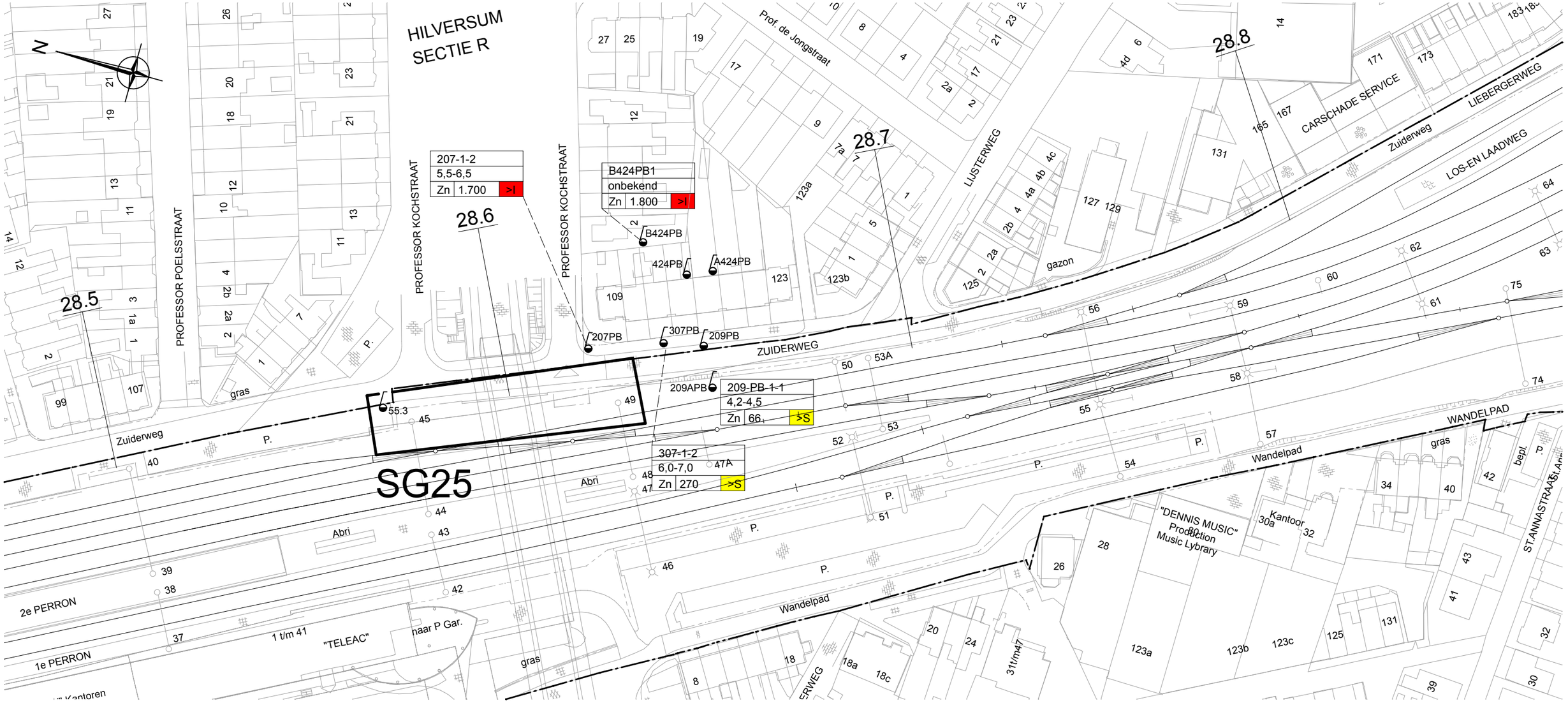
Nader bodemonderzoek
NS-emplacement Hilversum
projectnummer SBNS: 014018

OPDRACHTGEVER:
Stichting Bodemsanering NS

Situatietekening NS-Saneringsgeval 5

bk INGENIEURS
Postbus 2111, 1990 AC Velserbroek, tel. 023-5384646, fax 023-5393425
www.bkingenieurs.nl - info@bkingenieurs.nl
Onze algemene voorwaarden zijn van toepassing op deze tekening

PROJECTNUMMER: 20070015
TEKENINGNUMMER: 3.1



0 m 10 m 20 m 30 m 40 m 50 m

schaalstok 1:1.000

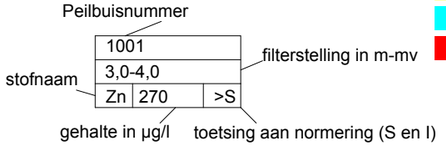
LEGENDA

Boring met peilbuis

Grens Kadastraal perceel

Grens Saneringsgeval

Peilbuisnummer



afkorting stofnaam

Zn = Zink

toetsing aan normering

	< d < S	gehalte kleiner dan detectiegrens of kleiner dan de streefwaarde
	>S	gehalte groter dan de streefwaarde en kleiner dan of gelijk aan de tussenwaarde
	>T	gehalte groter dan de tussenwaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde
	>I	gehalte groter dan de interventiewaarde

tussenwaarde: het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde

GETEKEND:	GEZIEN:	DATUM:	FORMAAT:	SCHAAL:
PEB	ROL	21-05-2007	A3	1:1000

Nader bodemonderzoek
NS-emplacement Hilversum
projectnummer SBNS 014018

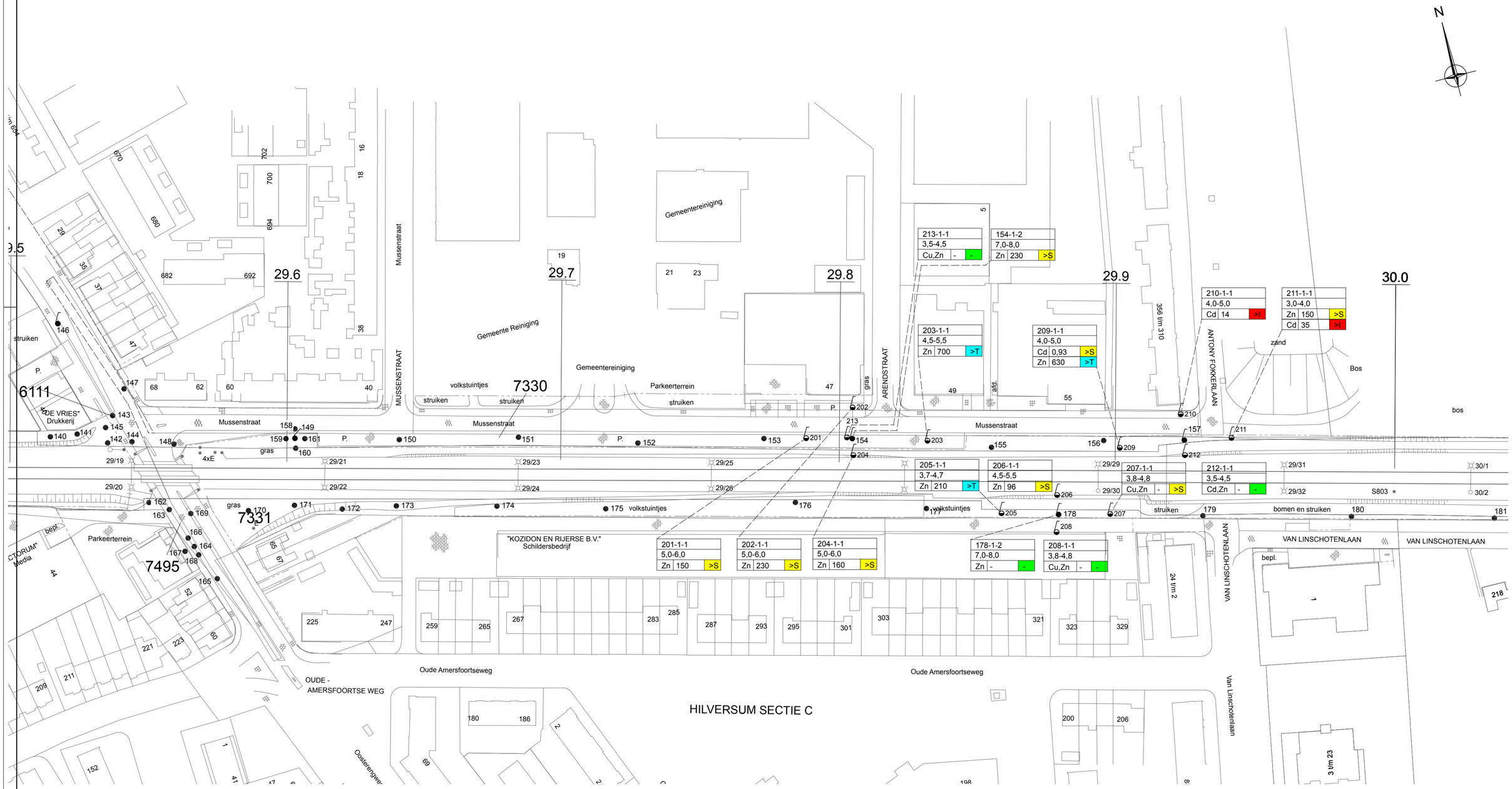
OPDRACHTGEVER:
Stichting Bodemsanering NS

Situatietekening Saneringsgeval 25

bk INGENIEURS
Postbus 2111, 1990 AC Velserbroek, tel. 023-5384646, fax 023-5393425
www.bkingenieurs.nl info@bkingenieurs.nl
Onze algemene voorwaarden zijn van toepassing op deze tekening

PROJECTNUMMER: 20070015

TEKENINGNUMMER: 4.1



LEGENDA

- Boring met peilbuis (voorgaand onderzoek)
- Boring (voorgaand onderzoek)
- Boring met peilbuis nader onderzoek
- Grens Kadastraal perceel

Peilbuisnummer
201
stofnaam
5,0-6,0
Cu 45 >S
filterstelling in m-mv
gehalte in µg/l
toetsing aan normering (S en I)

afkorting stofnaam
- Cu = koper
- Zn = Zink
- Cd = Cadmium

toetsing aan normering
- \- gehalte kleiner dan detectiegrens of kleiner dan de streefwaarde
- >S gehalte groter dan de streefwaarde en kleiner dan of gelijk aan de tussenwaarde
- >T gehalte groter dan de tussenwaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde
- >I gehalte groter dan de interventiewaarde

tussenwaarde: het gemiddelde van de streef- en interventiewaarde

0 m 10 m 20 m 30 m 40 m 50 m

schaalstok 1:1000

GETEKEND:	GEZIEN:	DATUM:	FORMAAT:	SCHAAL:
PEB	ROL	21-05-2007	420x594	1:1000

Nader bodemonderzoek
NS-emplacement Hilversum
projectnummer SBNS: 014018

OPDRACHTGEVER:
Stichting Bodemsanering NS

Situatietekening NS-Saneringsgeval 50/55

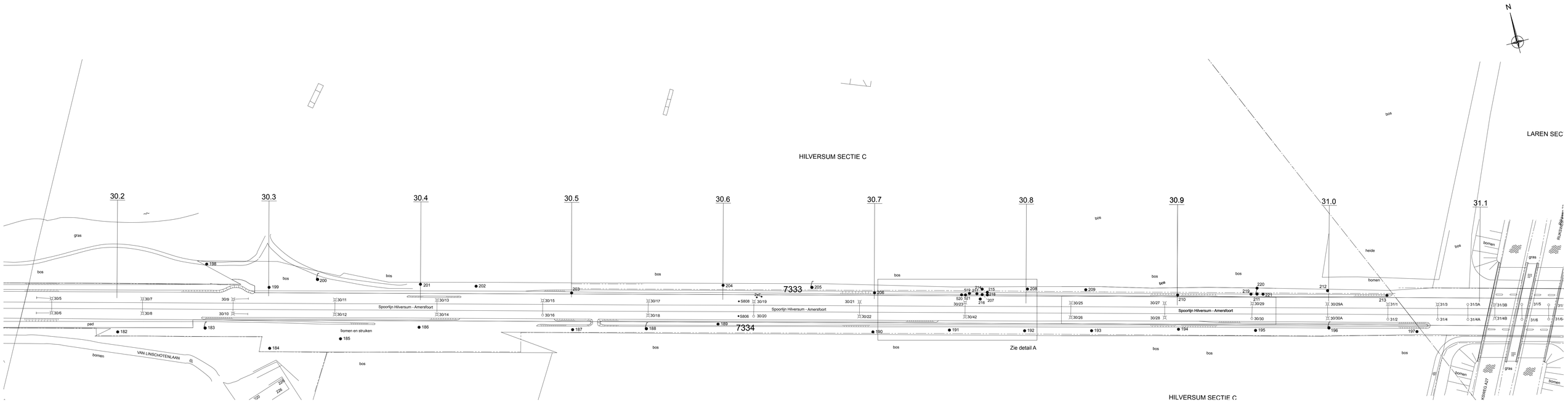
bk INGENIEURS
Postbus 2111, 1990 AC Velserbroek, tel. 023-5384646, fax 023-5393425
www.bkingenieurs.nl info@bkingenieurs.nl
Onze algemene voorwaarden zijn van toepassing op deze tekening

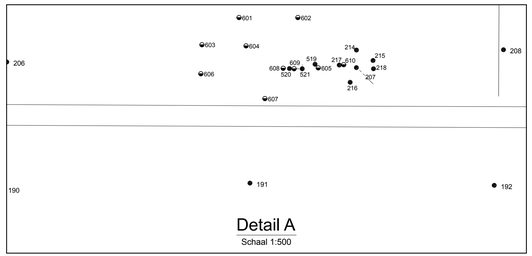
PROJECTNUMMER: 20070015

TEKENINGNUMMER: 5.1

h/b = 420.0 / 594.0 (0.25m2)

Allplan 2005





LEGENDA

- Boring
- Boring voorgaand onderzoek
- 29.7 Kilometering

0 m 10 m 20 m 30 m 40 m 50 m

schaalstok 1:1000

GETEKEND:	GEZIEN:	DATUM:	FORMAAT:	SCHAAL:
PEB	ROL	21-05-2007	420x1050	1:1000

Nader bodemonderzoek
NS-emplacement Hilversum
projectnummer SBNS: 014018

OPDRACHTGEVER:
Stichting Bodemsanering NS

Situatietekening NS-Saneringsgeval 60

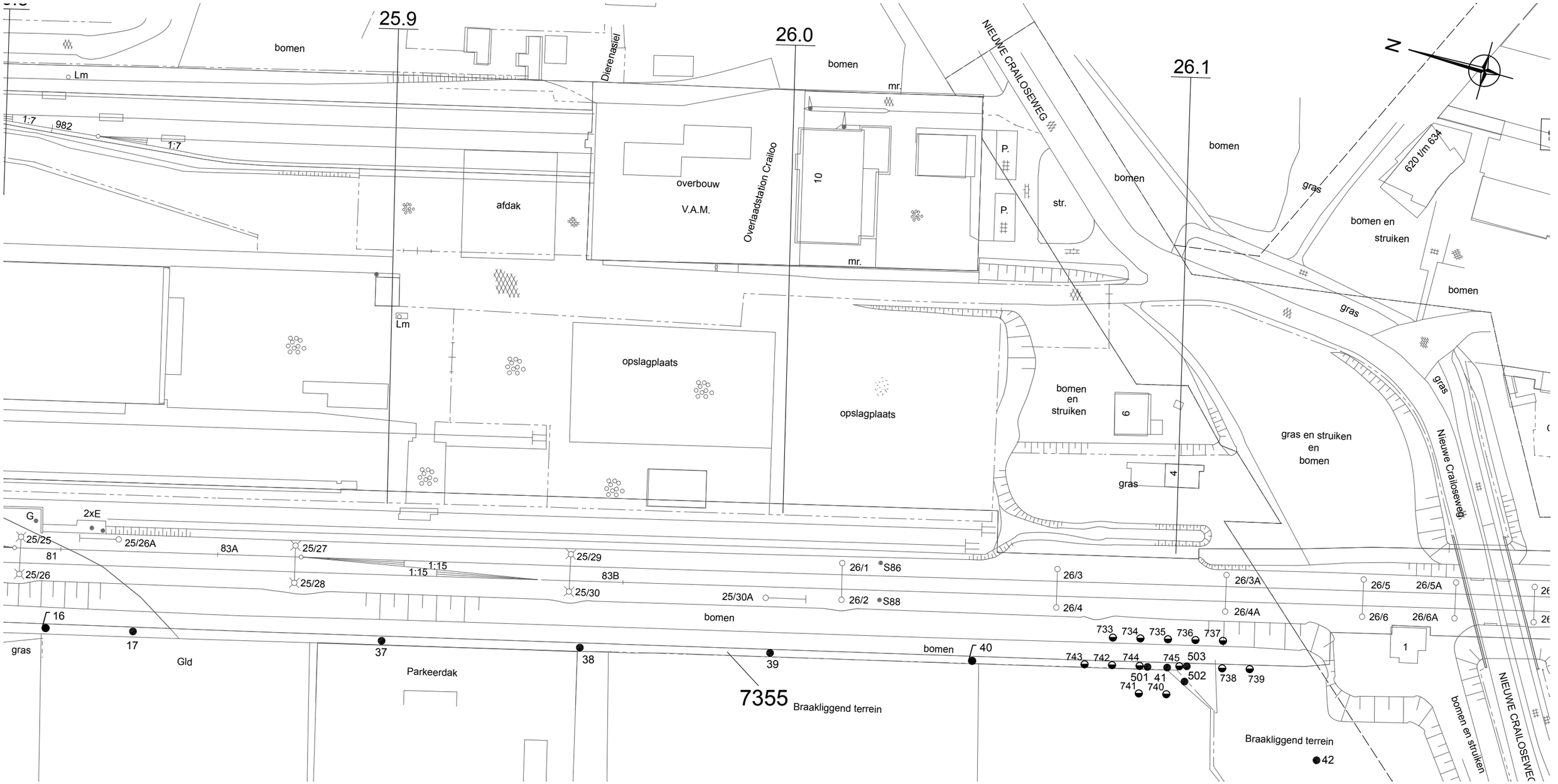
bk INGENIEURS
Postbus 2111, 1990 AC Velserbroek, tel. 023-5384646, fax 023-5393425
www.bkingenieurs.nl info@bkingenieurs.nl

Onze algemene voorwaarden zijn van toepassing op deze tekening

PROJECTNUMMER: 20070015

TEKENINGNUMMER: 6.1

HILVERSUM SECTIE R
HILVERSUM SECTIE N
Noorderweg
Lage Naarderweg
Beijerincklaan
Van de Wall Bakkenlaan
W.C. Bredeaan
Van Kretschmar van Veenlaan
Johannes Gerardsweg
J.GERADTSWEG
Stadhouderslaan
's Gravenhandelaan
Hogenheistraat
Simon Stevinweg
Koninginneweg
Schoolstraat
Hoofdstraat
Lage Naarderweg
Oude Amersfoortseweg
Oude Amersfoortseweg
Nieuwendijkweg
Oude Kerkerweg
Oude Kerkerweg
Oude Amersfoortseweg
Oude Amersfoortseweg
Oude Amersfoortse



LEGENDA

- Boring met peilbuis
- Boring
- Boring met peilbuis nader onderzoek
- Boring nader onderzoek
- 26.0 Kilometering

0 m 10 m 20 m 30 m 40 m 50 m

schaalstok 1:1000

GETEKEND:	GEZIEN:	DATUM:	FORMAAT:	SCHAAL:
PEB	ROL	21-05-2007	A3	1:1000

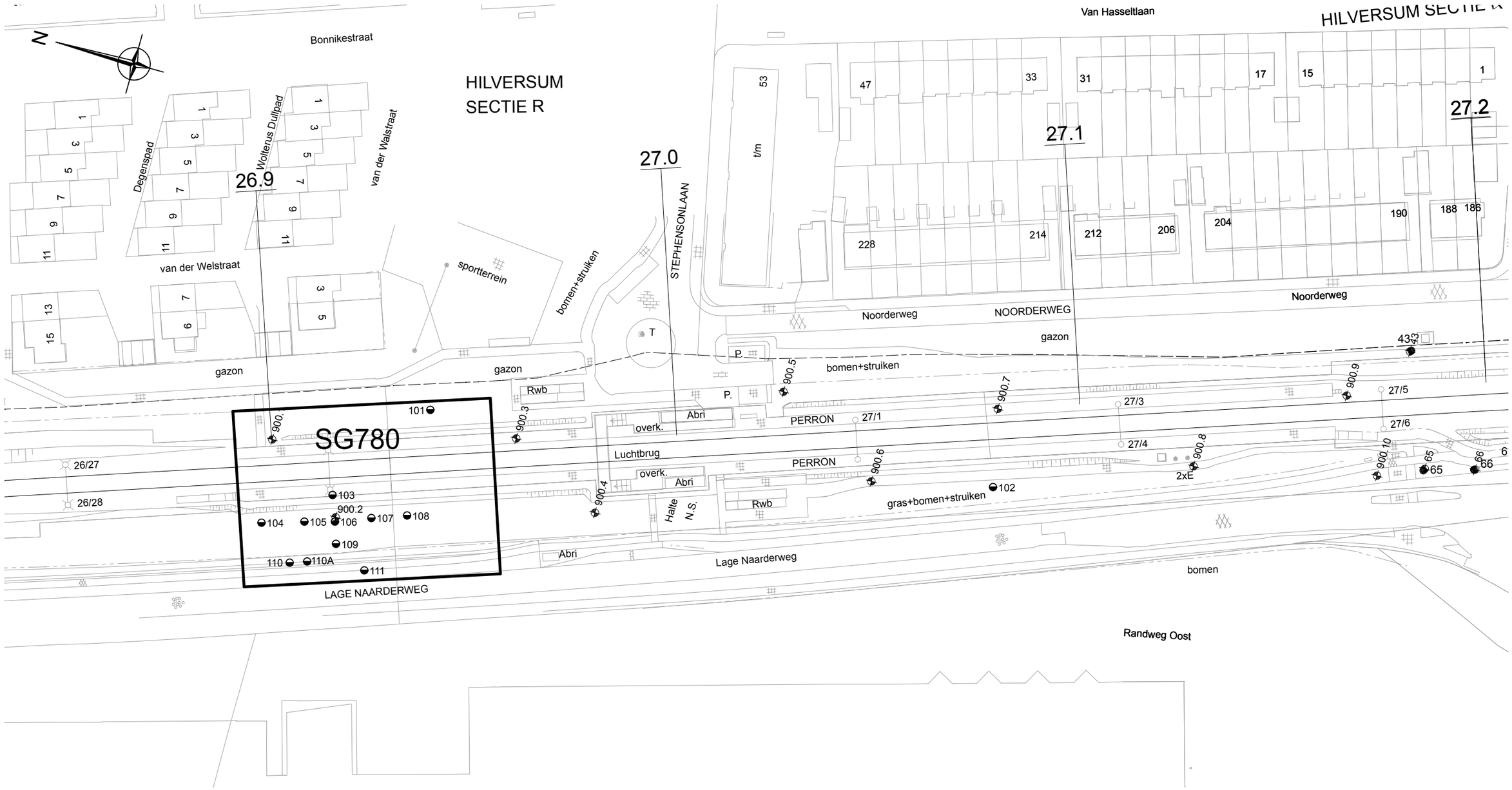
Nader bodemonderzoek
NS-emplacement Hilversum
projectnummer SBNS 014018

OPDRACHTGEVER:
Stichting Bodemsanering NS

Situatietekening NS-Saneringsgeval 70 (Balans perceel C 7355)

bk INGENIEURS
Postbus 2111, 1990 AC Velserbroek, tel. 023-5384646, fax 023-5393425
www.bkingenieurs.nl info@bkingenieurs.nl
Onze algemene voorwaarden zijn van toepassing op deze tekening

PROJECTNUMMER: 20070015
TEKENINGNUMMER: 8.1



LEGENDA

- boring
- boring voorgaand onderzoek
- Grens Saneringsgeval
- 29.7 Kilometering

0 m 10 m 20 m 30 m 40 m 50 m

schaalstok 1:1.000

GETEKEND:	GEZIEN:	DATUM:	FORMAAT:	SCHAAL:
PEB	ROL	21-05-2007	A3	1:1000

Nader bodemonderzoek
NS-emplacement Hilversum
projectnummer SBNS: 014018

OPDRACHTGEVER:
Stichting Bodemsanering NS

Situatietekening Saneringsgeval 780

bk INGENIEURS
Postbus 2111, 1990 AC Velserbroek, tel. 023-5384646, fax 023-5393425
www.bkingenieurs.nl info@bkingenieurs.nl
Onze algemene voorwaarden zijn van toepassing op deze tekening

PROJECTNUMMER: 20070015
TEKENINGNUMMER: 9.1

LEGENDA

- Boring met peilbuis nader onderzoek
- Boring nader onderzoek
- Grens deellocatie witte vlekkenonderzoek
- 29.7 Kilometering

schaalstok 1:1.000

GETEKEND:	GEZIEN:	DATUM:	FORMAAT:	SCHAAL:
PEB	ROL	21-05-2007	420x1050	1:1000

PROJECT:
NO Hilversum
SBNS projectnummer (014018)

OPDRACHTGEVER:
Stichting Bodemsanering NS

Situatietekening Witte vlekken 1 t/m 6
NS Emplacement Hilversum

bk INGENIEURS
Postbus 271, 1801 AC Alkmaar, tel. 072-5366466, fax 072-5350435
www.bkingenieurs.nl info@bkingenieurs.nl

Onze algemene voorwaarden zijn van toepassing op deze tekening

PROJECTNUMMER: 20070015

TEKENINGNUMMER: 10.1

h/b = 594.0 / 1400.0 (0.83m2)

Altiplan 2005

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Transect-rapport 337

HOV Hilversum-Huizen

Gemeenten Hilversum, Laren, Blaricum en Huizen (Noord-Holland)

Archeologisch bureauonderzoek

Auteur	H.G. Pape MA
Versie	Concept 1.2
Projectcode	13070008
Datum	13-05-2014
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland Houtplein 33 2012 DE Haarlem
Uitvoerder	Transect Australiëlaan 5-a 3526 AB Utrecht
Bevoegde overheid	Provincie Noord-Holland
ARCHIS-onderzoeksmeldingsnummer	59.738, 59.742
Beheer en plaats documentatie	Transect, Utrecht

Autorisatie		
Naam	Datum	Paraaf
Drs. T. Nales (Senior KNA Prospector)	13-05-2014	

ISSN: 2211-7067

© Transect, Utrecht

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgevers.

Transect aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.

Australiëlaan 5-a
3526 AB Utrecht

T: 030-7620705
F: 030-7620706
E: informatie@transect.nl

Samenvatting

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Transect in december 2013 en januari 2014 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de provincie Noord-Holland. De aanleiding voor het onderzoek is het voornemen een vrije busverbinding te realiseren tussen Hilversum en Huizen, een zogenoemde HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-verbinding. Ten behoeve hiervan moeten in twee plangebieden binnen het tracé bestemmingsplanwijzigingen plaatsvinden: plangebied Hilversum-Laren (gemeenten Hilversum en Laren) en plangebied Huizen-Blaricum (gemeenten Huizen en Blaricum). Om de HOV-verbinding juridisch-planologisch mogelijk te maken dient een provinciaal inpassingsplan (PIP) opgesteld te worden. Hierin dienen alle ter zake doende belangen meegewogen te worden, waaronder ook de archeologische waarde van het gebied. Archeologische resten binnen de twee plangebieden kunnen door bodemingrepen verstoord worden. Onderhavig bureauonderzoek voorziet in deze weging.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat de HOV-verbinding gepland is in een landschappelijk divers en archeologisch rijk gebied. Het Gooi kent namelijk een veelheid aan archeologische vondsten en sporen. In de plangebieden Hilversum-Laren en Huizen-Blaricum bevinden zich daarom ook meerdere zones met een middelhoge tot hoge verwachting, alsook een aantal archeologische monumenten. Archeologisch onderzoek in (de directe omgeving van) de plangebieden heeft resten van (pre-)historische bewoning en begraving opgeleverd, in datering variërend van het Paleolithicum tot en met de Nieuwe Tijd:

Plangebied Hilversum-Laren

- Het westelijk deel van plangebied Hilversum-Laren ligt in de bebouwde kom van het dorp. De verwachting is hier met name afhankelijk van de mate van moderne verstoring die de aanleg van de bebouwing, verharding en infrastructuur met zich mee heeft gebracht. Kenmerkende zones met een hoge verwachting zijn de historische kern van Hilversum en een voormalig vroegmiddeleeuws grafveld met mogelijk nog resterende resten bij de Liebergerweg op een deel van de stuwwal;
- Het oostelijk deel van plangebied Hilversum-Laren betreft het bos- en heidegebied en de overgang van de bebouwde kom naar die zone. Hier zal naast de aanleg van bebouwing, verharding en infrastructuur ook bosaanplant voor verstoring van het archeologisch bodemarchief hebben gezorgd. Eerder archeologisch onderzoek heeft langs de gehele bebouwde oostrand intacte begraven podzolbodems in het dekzand aangetoond, die erop wijzen dat de verstoring niet volledig is geweest. Daarbij zijn in het bos- en heidegebied meerdere waarnemingen van prehistorische bewoning en begraving aanwezig, waaronder bekende resten uit het Mesolithicum op de plek waar het ecoduct over de Weg over Anna's Hoeve gepland staat. Dit stuk van plangebied Hilversum-Laren bevindt zich tevens in een provinciaal aardkundig monument, waar vergravingen, ontgrondingen en egalisaties niet zonder meer mogen plaatsvinden. Ten behoeve van de realisatie van de HOV dient voor deze handelingen ontheffing te worden aangevraagd, waarbij de provincie in haar afweging ook het maatschappelijke belang van de realisatie van de HOV zal meenemen. Aan de ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden, in het belang van de bescherming of instandhouding van het aardkundig monument.
- In plangebied Hilversum-Laren zijn archeologische resten voornamelijk te verwachten in de top van stuwwal- en sneeuwsmeltwaterafzettingen, alsook in de top van dek- en stuifzandafzettingen. Hierbij moet ook terdege rekening worden gehouden met begraven podzolbodems. Afhankelijk het gebruik en de verstoringen in latere eeuwen kunnen deze archeologisch relevante lagen reeds vanaf maaiveld of dicht daaronder voorkomen. Zo zijn begraven podzolbodems aan de oostrand van Hilversum aangetoond vanaf een diepte van circa 40 cm –Mv.

Plangebied Huizen-Blaricum

- Plangebied Huizen-Blaricum heeft in het gemeentelijk beleid voor een groot deel een archeologische verwachting beneden 220 cm –Mv, wegens het ophogen van de bodem voorafgaand aan de realisatie van de wijk Bijvanck. Het is echter niet bekend of deze ophoging ook in het plangebied aanwezig is en, zo ja, wat het effect hiervan is geweest op eventuele archeologische resten. Het tracé doorsnijdt deels het

archeologisch monument van de Blaricummermeent en de bufferzone ervan, wat in relatie staat tot een verdronken dekzandlandschap met bewoningssporen uit de periode Paleolithicum – Bronstijd. Ook in dit plangebied zal bodemverstoring hebben plaatsgevonden, voornamelijk in de vorm van infrastructuur. De ophoging van het terrein kan echter deze verstoring hebben beperkt.

- Het relevante archeologisch niveau in plangebied Huizen-Blaricum bestaat uit de top van het dekzand. De hoogste top is nagenoeg direct ten noorden van het tracé gekarteerd op het Blaricummermeent-monument (ten noorden van de weg Stroomzijde), op circa 50 cm –Mv. In het plangebied zelf kan deze top begraven zijn onder een ophoogpakket, maar dat is niet met zekerheid te stellen op basis van dit bureauonderzoek.

Effectbeoordeling en advies

De realisatie van de HOV-verbinding heeft een negatief tot sterk negatief effect op (eventueel aanwezige) archeologische waarden in het gebied. Geadviseerd wordt om zoveel mogelijk te streven naar behoud *in situ* van het oorspronkelijke reliëf – zeker daar waar het aardkundig monument betreft – en van (eventueel aanwezige) archeologische waarden. Om inzicht te krijgen in de daadwerkelijke archeologische waarden in het plangebied wordt tevens geadviseerd om archeologisch veldonderzoek uit te voeren, op de plekken waar door de geplande bodemingrepen eventuele archeologische waarden kunnen worden verstoord. De risicozones waar archeologische waarden aanwezig (kunnen) zijn betreffen in elk geval de middelhoge of hoge archeologische verwachtingszones, alsook de monumententerreinen (inclusief bufferzone). Deze zones zijn gebaseerd op de gemeentelijke beleidskaarten, die op hun beurt voor het merendeel zijn gestoeld op de bodem- en geomorfologische kaarten. Het is echter ook niet uitgesloten dat zich in de lage verwachtingszones op de kaarten nog archeologische resten (kunnen) bevinden, aangezien het door gebrek aan informatie over aard en omvang van bodemverstoringen niet mogelijk is om deze zones op basis van het bureauonderzoek af te schrijven. Daarbij is er sprake van een voorlopig ontwerp en zijn de daadwerkelijke aard en omvang van de bodemingrepen nog niet vastgesteld, waardoor archeologisch risicozones binnen de plangebieden nog niet verder gedifferentieerd kunnen worden. De voorlopige archeologische risicozones zijn in de vorm van verwachtingenkaarten opgenomen in Bijlage 19-20 (zie Hoofdstuk 9 voor een korte toelichting op deze kaarten).

Het is aan te bevelen om archeologisch inventariserend veldonderzoek uit te voeren in beide plangebieden, in eerste instantie uit te voeren in de vorm van een verkennend booronderzoek langs het gehele tracé, om de bodemintactheid in de verschillende archeologische risicozones vast te stellen en indien mogelijk de aanwezigheid van archeologische resten aan te tonen. De resultaten kunnen worden aangevuld met een veldverkenning tijdens het booronderzoek en een (verdere) analyse van het AHN en wellicht luchtfoto's. Met dit vervolgonderzoek kan de archeologische verwachting worden aangescherpt, waardoor het archeologisch risico inzichtelijker wordt gemaakt en daardoor mogelijk een differentiatie kan worden aangebracht binnen de plangebieden in de vorm van risicozones. Deze zones kunnen vervolgens als gebieden met een archeologische dubbelbestemming worden opgenomen in het PIP ('Waarde – Archeologie'). Aan deze gebieden kunnen dan vrijstellingsgrenzen qua oppervlakte en diepte worden gekoppeld. Geplande bodemingrepen die de specifieke vrijstellingsgrenzen van een gebied met een dubbelbestemming overschrijden, zijn dan archeologisch onderzoeksplichtig bij het aanvragen van een omgevingsvergunning.

Het is aan te bevelen om als richtlijn een afstand van 50 m tussen elke boring te hanteren[1]. Gezien de aanwezigheid van begraven podzolbodems in Hilversum, de mogelijke aanwezigheid van resten onder een ophoogdek in Huizen en het feit dat de exacte dieptes van alle bodemingrepen nog niet bekend zijn, wordt als voorlopige richtlijn een boordiepte van 3,00 m –Mv aanbevolen. Bij het plannen van het booronderzoek dient zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met voor de hand liggende bodemverstoringen, zoals zones direct naast of ter plaatse van bestaande wegen en spoorlijnen. Bovenstaande betreft een advies. Een daadwerkelijk besluit over het wel of niet uitvoeren van vervolgonderzoek dient genomen te worden door de bevoegde overheid inzake archeologie, in deze de provincie Noord-Holland (tot aan vaststelling van het PIP).

[1] Dhr. B. Smit van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) stelt in een reactie aan de provincie Noord-Holland voor om de boringen om de 25 meter te zetten. Dit vanwege het feit dat er waarschijnlijk maar één raai boringen gezet zal kunnen worden, gezien de lijnvormige plangebieden. Bij interpretatie van de boorgegevens beveelt dhr. Smit tevens aan om naast informatie uit de onderzoeken bij de Blaricummermeent ook de boorgegevens van het tracé van de A27 (Exaltus, 1994) te gebruiken. Ook stelt dhr. Smit voor om de locaties vast te stellen van veensquenties, die wellicht bemonsterd kunnen worden voor archeobotanisch of dateringsonderzoek. Dit kan helpen bij het beoordelen van de mogelijke aanwezigheid van organische archeologische resten.

Inhoud

Samenvatting 3

1. Aanleiding 7

2. Aard en doel van het archeologisch vooronderzoek 8

3. Afbakening plan- en onderzoeksgebied 9

4. Planvorming en consequenties van het toekomstig gebruik 12

5. Beleidskader 13

6. Bodem en geomorfologie 16

7. Archeologische waarden 20

8. Huidig gebruik, historische situatie en bodemverstoringen 23

9. Gespecificeerde archeologische verwachting 32

10. Conclusie en Advies 34

11. Geraadpleegde bronnen 37

Bijlage 1: Ontwerp HOV plangebied Hilversum-Laren 38

Bijlage 2: Ontwerp HOV plangebied Huizen-Blaricum 39

Bijlage 3: Archeologische beleidskaart gemeente Hilversum 40

Bijlage 4: Archeologische beleidskaart gemeente Laren (BEL-combinatie) 41

Bijlage 5: Archeologische beleidskaart gemeente Blaricum (BEL-combinatie) 42

Bijlage 6: Archeologische beleidskaart gemeente Huizen 43

Bijlage 7: Geomorfologie plangebied Hilversum-Laren 44

Bijlage 8: Geomorfologie deelgebied Huizen 45

Bijlage 9: Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN2) plangebied Hilversum-Laren 46

Bijlage 10: Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN2) plangebied Huizen-Blaricum 47

Bijlage 11: Bodem plangebied Hilversum-Laren 48

Bijlage 12: Bodem plangebied Huizen-Blaricum 49

Bijlage 13: Aardkundige waarden plangebied Hilversum-Laren 50

Bijlage 14: Archeologische verwachting en bekende waarden plangebied Hilversum-Laren (Archis) 51

Bijlage 15: Archeologische verwachtingskaart gemeente Laren (BEL-combinatie) 52

Bijlage 16: Archeologische verwachting en bekende waarden plangebied Huizen-Blaricum (Archis) 53

Bijlage 17: Archeologische verwachtingskaart gemeente Blaricum (BEL-combinatie) 54

Bijlage 18: Boorpuntenkaart karterend booronderzoek monument 15.900 (plangebied Huizen-Blaricum) 55

Bijlage 19: Archeologische verwachtingen plangebied Hilversum-Laren 56

Bijlage 20: Archeologische verwachtingen plangebied Huizen-Blaricum 58

1. Aanleiding

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Transect in december 2013 en januari 2014 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de provincie Noord-Holland. De aanleiding voor het onderzoek is het voornemen een vrije busverbinding te realiseren tussen Hilversum en Huizen, een zogenoemde HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-verbinding. Ten behoeve hiervan moeten in twee plangebieden binnen het tracé bestemmingsplanwijzigingen plaatsvinden: plangebied Hilversum-Laren (gemeenten Hilversum en Laren) en plangebied Huizen-Blaricum (gemeenten Huizen en Blaricum). Om de HOV-verbinding juridisch-planologisch mogelijk te maken dient een provinciaal inpassingsplan (PIP) opgesteld te worden. Hierin dienen alle ter zake doende belangen meegewogen te worden, waaronder ook de archeologische waarde van de plangebieden. Archeologische resten binnen beide gebieden kunnen immers door bodemingrepen verstoord worden. Onderhavig bureauonderzoek voorziet in deze weging. Tevens omvat dit rapport een advies over de noodzaak en wijze van eventuele aanvullend te nemen maatregelen.

Het onderzoek is uitgevoerd in overeenstemming met de eisen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), versie 3.2.

2. Aard en doel van het archeologisch vooronderzoek

Om de archeologische waarde van het plangebied te kunnen bepalen is in het kader van het PIP in eerste instantie een bureauonderzoek (BO) opgesteld. Het doel van het archeologisch bureauonderzoek is het specificeren van de archeologische verwachting. Dat wil zeggen het aan de hand van beschikbare en nieuwe informatie over de archeologie, cultuurhistorie, geomorfologie, bodemkunde en het grondgebruik definiëren van de kans dat binnen de twee plangebieden sprake is van archeologische resten.

Het resultaat van het archeologisch bureauonderzoek is een rapport met een conclusie voor wat betreft het risico dat eventueel aanwezige archeologische waarden in de plangebieden worden verstoord als gevolg van de voorgenomen bodemingrepen. Aan de hand hiervan wordt een advies voor eventuele vervolgstappen geformuleerd. Met het rapport kan de bevoegde overheid een beslissing nemen in het kader van de vergunningverlening. Het rapport bevat waar mogelijk gegevens over de aan- of afwezigheid, diepteligging, aard, omvang, ouderdom, gaafheid, conservering en (relatieve) kwaliteit van archeologische waarden.

Het bureauonderzoek is uitgevoerd conform protocol 4002 van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie, versie 3.2 (KNA 3.2). In dit kader is onder andere het centraal Archeologisch Informatiesysteem (ARCHIS-2) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) geraadpleegd, waarin de Archeologische MonumentenKaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) zijn opgenomen. Aanvullende (cultuur)historische informatie is verkregen uit divers voorhanden historisch kaartmateriaal. Om inzicht te krijgen in de opbouw en ontwikkeling van het landschap zijn onder andere de bodemkaart en beschikbaar geomorfologisch kaartmateriaal geraadpleegd. Deze informatie is aangevuld met relevante informatie uit achtergrondliteratuur.

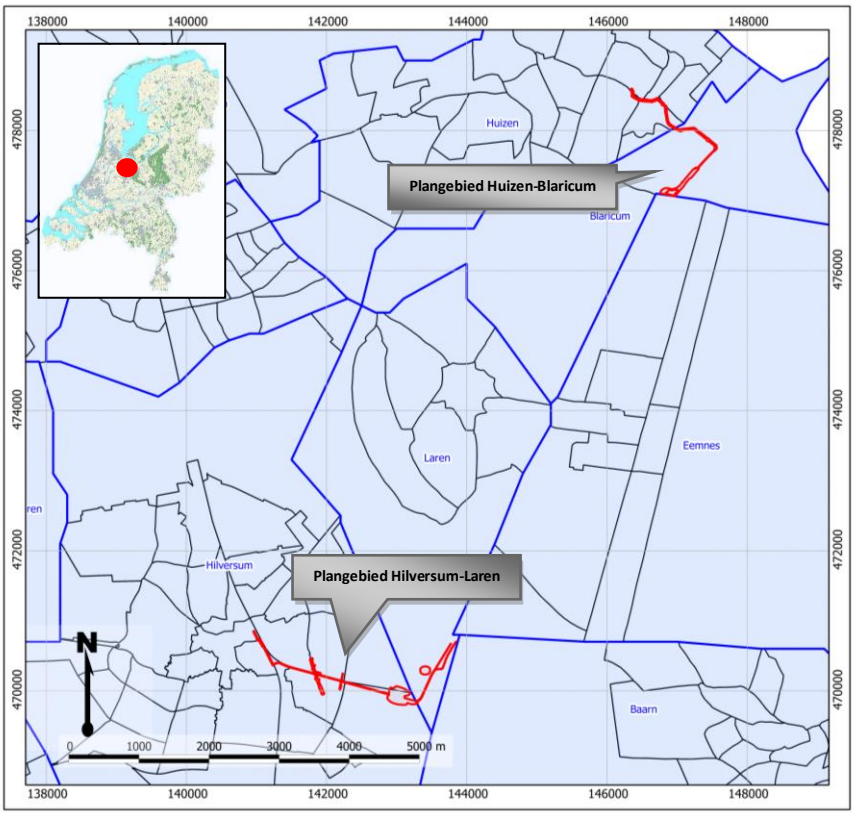
3. Afbakening plan- en onderzoeksgebied

Gemeente	
Plangebied Hilversum-Laren	Hilversum, Laren
Plangebied Huizen-Blaricum	Blaricum, Huizen
Plaats	
Plangebied Hilversum-Laren	Hilversum
Plangebied Huizen-Blaricum	Huizen
Toponiem	Hilversum-Laren, Huizen-Blaricum
Kaartblad	
Plangebied Hilversum-Laren	32A
Plangebied Huizen-Blaricum	26C
Centrumcoördinaat	
Plangebied Hilversum-Laren	142.199 / 470.156
Plangebied Huizen-Blaricum	147.040 / 478.012

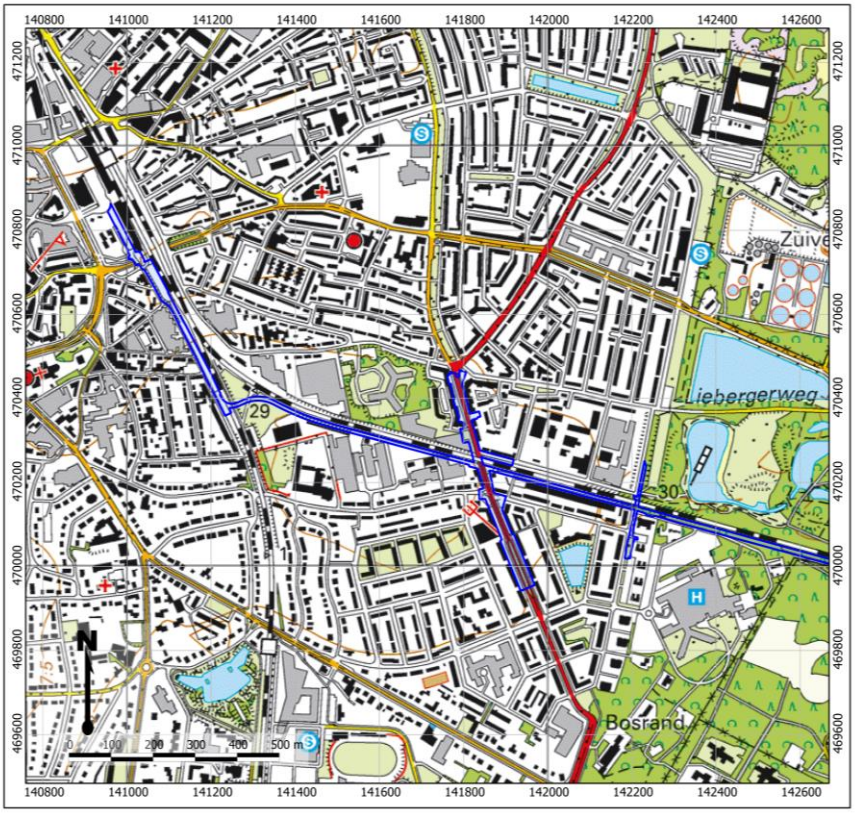
Dit bureauonderzoek heeft betrekking op twee plangebieden die deel uitmaken van de toekomstige HOV-verbinding: plangebied Hilversum-Laren (gemeenten Hilversum en Laren) en plangebied Huizen-Blaricum (gemeenten Huizen en Blaricum). De globale ligging binnen de verschillende gemeenten en de onderlinge verhouding tussen beide plangebieden is weergegeven in figuur 1. De ligging van de plangebieden is in meer detail te zien in figuren 2-4. In Bijlagen 1 en 2 zijn de ontwerpen van beide plangebieden opgenomen. De grenzen van de plangebieden worden in de ontwerpen met rode lijnen (Hilversum-Laren) en zwarte stippellijnen (Huizen-Blaricum) aangegeven. Om de archeologische verwachting van het plangebied te kunnen specificeren is bij het bureauonderzoek rond elk plangebied een gebied met een straal van circa 500 m betrokken. Deze onderzoeksgebieden sluiten zowel bodemkundig, als voor wat betreft geomorfologie, archeologie en cultuurhistorie aan bij de verwachte situatie in de beide plangebieden, zodat op een verantwoorde manier uitspraken kunnen worden gedaan over de landschapsgenese en bewoningsgeschiedenis van de plangebieden. Bovendien is voor wat betreft de landschapsgenese ook informatie op het niveau van de archeoregio bij het onderzoek betrokken.

Plangebied Hilversum-Laren
Dit plangebied ligt binnen de gemeenten Hilversum en Laren en heeft in het ontwerp een oppervlakte van circa 12,4 ha en een lengte van circa 3,8 km. Het plangebied begint bij het trein- en busstation van Hilversum, aan de Spoorstraat. Vervolgens loopt het een stuk parallel aan het Wandelpad, om daarna naar het oosten af te buigen langs de spoorlijn naar Amersfoort. Het tracé blijft parallel aan de spoorlijn lopen tot de A27, alwaar de HOV de snelweg zal volgen tot aan Huizen. Zowel ter hoogte van het spoor bij de A27 als over de Weg over Anna's Hoeve zijn ecoducten gepland.

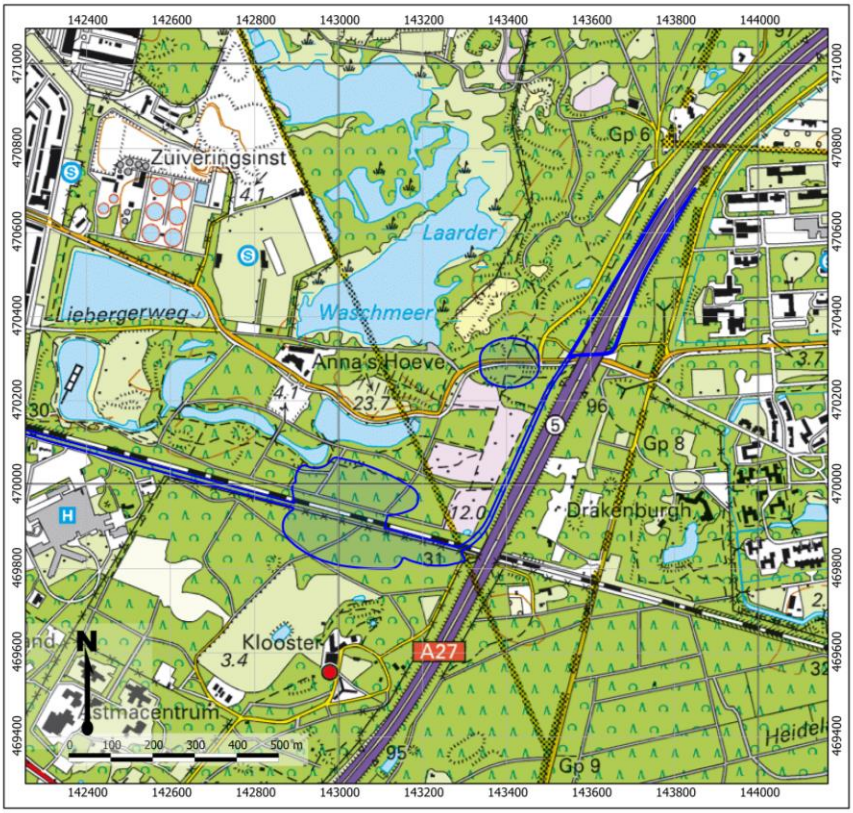
Plangebied Huizen-Blaricum
Dit plangebied ligt binnen de gemeenten Huizen en Blaricum en heeft in het ontwerp een oppervlakte van circa 8 ha en een lengte van circa 2,6 km. Het plangebied begint vanaf de afrit van de A27 bij de Stichtseweg en loopt een stuk parallel aan deze weg langs de wijk Bijvanck. Vervolgens buigt het tracé af richting het westen, parallel aan de Stroomzijde en de Rijnland. Uiteindelijk eindigt het tracé via de Bovenmaatweg en de Huizermaatweg bij bushalte De Regentesse.



Figuur 1: Grootschalige topografische kaart met gemeentegrenzen (blauwe lijnen) en de ligging van de plangebieden Hilversum-Laren en Huizen-Blaricum (rode begrenzingen).



Figuur 2: Topografische kaart van het westelijk deel van plangebied Hilversum-Laren (blauwe begrenzing).



Figuur 3: Topografische kaart van het oostelijk deel van plangebied Hilversum-Laren (blauwe begrenzing).

Figuur 4: Topografische kaart van het plangebied Huizen-Blaricum (rode begrenzing).

4. Planvorming en consequenties van het toekomstig gebruik

Kader	Provinciaal inpassingsplan (PIP)
Planvorming	Realisatie vrije busbaan
Bodemverstorende werkzaamheden	Ontgraving, ophoging
Oppervlakte plangebieden	
Plangebied Hilversum-Laren	Circa 12,4 ha
Plangebied Huizen-Blaricum	Circa 8 ha
Diepte ontgravingen	Nog niet bekend

De aanleiding voor het onderzoek is het voornemen een vrije busverbinding te realiseren tussen Hilversum en Huizen, een zogenoemde HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-verbinding. Op basis van het voorlopige ontwerp van het voorkeurstracé en een eerste inventarisatie van de bestemmingsplannen is geconstateerd dat er voor een aantal plekken in het tracé nog een nader ruimtelijk besluit nodig is om de realisatie van de HOV Hilversum-Huizen mogelijk te maken (i.e. de plangebieden Hilversum-Laren en Huizen-Blaricum). De gemeenten Huizen, Laren, Eemnes en Hilversum en de provincie hebben afgesproken dat de Provincie Noord-Holland hiervoor een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) zal opstellen. Het doel van dit PIP is voor alle tracédelen en inpassingsmaatregelen die niet passen binnen de huidige bestemming, deze bestemming aan te passen om de vrije busbaan inclusief inpassingsmaatregelen mogelijk te maken. Uitzondering is het tracédeel bij Eemnes. De gemeente Eemnes (provincie Utrecht) zal voor de projectonderdelen binnen haar grenzen zelf de bestemmingsplanprocedure doorlopen. Dit onderdeel hoeft dus niet in het PIP te worden opgenomen. Omdat de gemeente Blaricum niet meewerkt aan het project is het noodzakelijk dat de provincie, naast het ruimtelijk besluit, ook de voor de uitvoering benodigde vergunningverlening voor haar rekening neemt. De provincie is voornemens voor alle benodigde omgevingsvergunningen in de betrokken gemeenten (behoudens Eemnes) de vergunningverlening voor haar rekening te nemen.

Het merendeel van de geplande ingrepen betreft de aanpassing van bestaande infrastructuur en de aanleg van nieuwe infrastructuur, zoals te zien is op de voorlopige ontwerpen in Bijlagen 1 en 2. Binnen deze plannen zijn mogelijke bodemverstoringen samen te vatten als ontgravingen (bijvoorbeeld het graven van nieuwe wegcunetten, het graven van tunnelverbindingen/aanleg van ongelijkvloerse kruisingen en het aan- of verleggen van kabels, leidingen of riolering). De ontgravingen kunnen eventueel relevante archeologische bodemlagen verstoren. In het geval van de geplande ecoducten in het plangebied Hilversum-Laren en daarop aansluitende infrastructuur is daarentegen zeer waarschijnlijk sprake van ophoging. Afhankelijk van het materiaal dat voor de ophoging wordt gebruikt en de hoeveelheid hiervan, kan zetting, compactie en verstikking optreden van relevante archeologische bodemlagen. Het is op dit moment nog niet bekend met welk ophogingsmateriaal de ecoducten zullen worden uitgevoerd en welk effect dit zal kunnen hebben op de bodem. Mogelijk wordt het ecoduct over de Weg over Anna's Hoeve verdiept aangelegd, wat voor verstoring van eventueel aanwezige archeologische resten kan zorgen.

5. Beleidskader

Onderzoekskader	Provinciaal inpassingsplan (bestemmingsplanwijziging)
Beleidskader	
Plangebied Hilversum-Laren	Archeologiebeleid gemeente Hilversum, archeologiebeleid BEL-combinatie (gemeente Laren)
Plangebied Huizen-Blaricum	Archeologiebeleid gemeente Huizen, archeologiebeleid BEL-combinatie (gemeente Blaricum)
Onderzoeksgrens	Varieert per verwachtingszone, per gemeente

Wetgeving
In 1992 heeft Nederland het *Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed* ondertekend; ook wel het *Verdrag van Malta* of *Valletta* genoemd, naar het eiland en de plaats waar het is ondertekend. Het Verdrag is in 1998 geratificeerd en op 1 september 2007 via de *Wet op de Archeologische Monumentenzorg* (Wamz) geïmplementeerd. De Wamz is een wijzigingswet en omvat een wijziging van de Monumentenwet 1988, de Wet Milieubeheer en de Ontgrondingenwet. Vanuit de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) bestond al een verplichting om bij de voorbereiding van bestemmingsplannen alle ter zake doende belangen mee te wegen. In feite is de Wamz een concrete invulling van deze verplichting en een verbreding van de zorgplicht voor archeologische waarden in het milieubeheer.

Beleid ten aanzien van het plangebied
Omdat er voor de juridisch-planologische inpassing van de HOV Hilversum-Huizen een provinciaal inpassingsplan zal worden opgesteld (bestemmingsplanwijziging), is voor dit bureauonderzoek gekeken naar het vigerende archeologische beleid van de betreffende gemeenten. De hierbij behorende verwachtings- en beleidskaarten zijn veelal een verfijning van de provinciale en nationale archeologische verwachtingskaarten (respectievelijk de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van Noord-Holland en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW)). Hierdoor vormen zij de beste basis voor het doen van uitspraken over bekende en verwachte archeologische waarden in het plangebied. Daarbij zullen in het toekomstige vergunningentraject zeer waarschijnlijk omgevingsvergunningen aangevraagd moeten worden bij de verschillende gemeenten voor het daadwerkelijk kunnen realiseren van de verbinding, wat betekent dat de door de gemeenten gehanteerde vrijstellingscriteria qua archeologische onderzoeksplicht in hun beleid nuttige aanknopingspunten zijn – zowel voor het bepalen van eventuele archeologische dubbelbestemmingen binnen de plangrenzen van het PIP als voor de toekomstige vergunningverlening.

Plangebied Hilversum-Laren
Het vigerende archeologische beleid in plangebied Hilversum-Laren wordt enerzijds gevormd door het archeologiebeleid van de gemeente Hilversum (Structuurvisie Archeologie Gemeente Hilversum 'De Ondergrondse Stad') en anderzijds door het archeologiebeleid van de BEL-combinatie, waar de gemeente Laren deel van uitmaakt (de andere gemeenten in de combinatie zijn Blaricum en Eemnes).

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Hilversum (Bijlage 3) is te zien dat het oostelijk deel van het tracé begint in de oude dorpskern van Hilversum. Dit is op de algemene beleidskaart aangeduid als terrein van archeologische waarde, wat op de deelbeleidskaart van de oude dorpskern verder is genuanceerd als 'Verstoringswaarde 2' (zie figuur 5). Volgens de legenda behorende bij deze deelbeleidskaart gaat het daarbij om een middelhoge archeologische verwachting. Hiervoor gelden vrijstellingscriteria van 25 m^2 en 30 cm –Mv.

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Hilversum (Bijlage 3) loopt de rest van het tracé binnen de gemeente Hilversum door meerdere verwachtingszones van verschillende waarde. Aan deze zones zijn in het gemeentelijk beleid van Hilversum de volgende vrijstellingscriteria gekoppeld:

- Zeer lage verwachting bebouwd gebied na 1850: 10.000 m^2 en 40 cm –Mv
- Lage verwachting bebouwd gebied na 1850: 500 m^2 en 40 cm –Mv
- Middelhoge en hoge verwachting bebouwd gebied na 1850: 100 m^2 en 40 cm –Mv
- Middelhoge verwachting Westerheide: 100 m^2 en 20 cm –Mv
- Middelhoge verwachting zuidoostelijk bosgebied: 500 m^2 en 20 cm –Mv

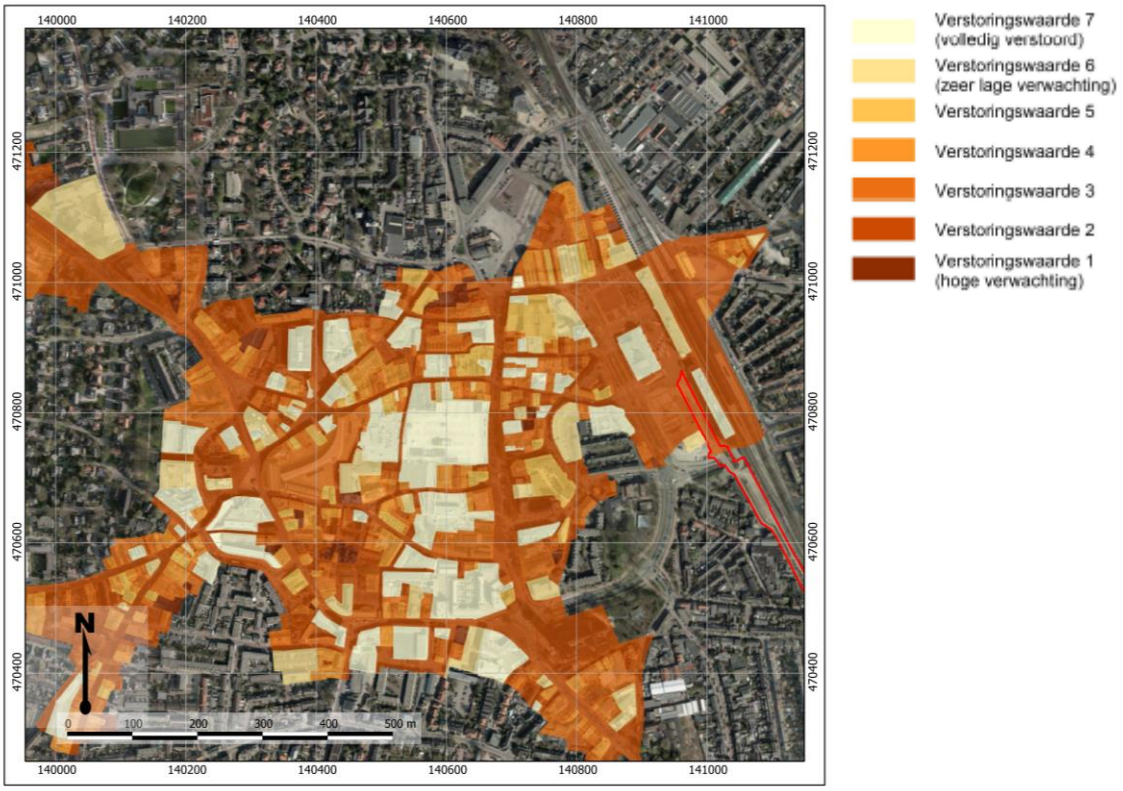
Op de archeologische beleidskaart van de BEL-combinatie is het oostelijk deel van het tracé in plangebied Hilversum-Laren te zien (Bijlage 4). Het betreft hier allereerst de overgang tussen een gebied zonder archeologische verwachting ('Gebied 6', de A27) en een gebied met een middelhoge verwachting ('Gebied 4'). Tenslotte doorsnijdt het tracé een bekend archeologisch terrein ('Gebied 2') en de bufferzone met een hoge verwachting daaromheen ('Gebied 3'). Deze gebieden hebben volgens de nota archeologiebeleid van de BEL-combinatie (digitaal te raadplegen op overheid.nl) de volgende vrijstellingscriteria:

- Archeologisch terrein: 50 m^2 en 30 cm –Mv
- Hoge verwachting: 200 m^2 en 30 cm –Mv
- Middelhoge verwachting: 500 m^2 en 50 cm –Mv
- Geen verwachting: vrijgesteld van onderzoek

Plangebied Huizen-Blaricum

Het oostelijk deel van het tracé binnen plangebied Huizen-Blaricum is allereerst te zien op de archeologische beleidskaart van de BEL-combinatie, waar de gemeente Blaricum deel van uitmaakt (Bijlage 5). Binnen deze gemeente loopt het tracé door meerdere verwachtingszones, alsook door een archeologisch terrein. Voor de bijbehorende vrijstellingscriteria wordt verwezen naar bovenstaand stuk over plangebied Hilversum-Laren.

Het westelijk deel van het tracé binnen plangebied Huizen-Blaricum heeft op de archeologische beleidskaart van de gemeente Huizen vrijstellingscriteria van 10.000 m^2 en 220 cm –Mv (Bijlage 6). Volgens de beleidsnota van de gemeente Huizen uit 2009 volgen deze grenzen, vooral die qua diepte, vanuit het feit dat dit gebied voorafgaand aan de bebouwing is opgespoten met twee meter zand i.v.m. de hoge grondwaterstand (Visser-Poldervaart & Klooster, 2009). In de beleidsnota van de gemeente Huizen wordt geen specifieke verwachting aan dit gebied gegeven.



Figuur 5: Het plangebied (rode begrenzing) op de deelbeleidskaart oude dorpskern Hilversum.

6. Bodem en geomorfologie

Archeoregio	Utrechts-Gelders zandgebied
Geomorfologie	
Plangebied Hilversum-Laren	Hoge stuwwal (kaartcode 10B3) en lage landduinen met bijbehorende vlakten en laagten (kaartcode 4L8)
Plangebied Huizen-Blaricum	Vlakte van getij-afzettingen (kaartcode 2M35) en vlakte van ten dele verspoelde dekzanden (kaartcode 2M9)
Maaiveld	
Plangebied Hilversum-Laren	Circa 3,60 tot 18,70 m +NAP
Plangebied Huizen-Blaricum	Circa 1,30 tot 3,10 m +NAP
Bodem	
Plangebied Hilversum-Laren	Duinvaaggronden in leemarm en zwak lemig fijn zand (kaartcode Zd21) en veldpodzolgronden in leemarm en zwak lemig fijn zand (kaartcode Hn21)
Plangebied Huizen-Blaricum	Kalkarme drechtvaaggronden in zware klei (kaartcode Mv41C) en veldpodzolgronden in grof zand (kaartcode Hn30)
Grondwater	
Plangebied Hilversum-Laren	GWT VII
Plangebied Huizen-Blaricum	GWT II

Landschapsgenese

Het plangebied is voor het grootste deel gelegen in het Midden-Nederlandse zandgebied (het noordoostelijk deel van Huizen ligt in de Gelderse Vallei), een gebied dat gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van hoge stuwwallen, die zich gedurende de voorlaatste ijstijd hebben kunnen vormen (de stuwwallen van Het Gooi; Berendsen, 2000). In die voorlaatste ijstijd (het Saalien, circa 370.000 tot 130.000 jaar geleden) lag er tot in Midden-Nederland landijs, dat de daar eerder gelegen oudere grofzandige rivierafzettingen van de Rijn en Maas voor zich uit heeft gestuwd. Hierdoor zijn stuwwallen ontstaan. Aan de randen van de stuwwallen komt lokaal verspoeld sediment voor dat is afgezet als gevolg van smeltwater dat van het landijs afkomstig is (de zogenaamde *sandr*-afzettingen). In de laatste ijstijd (het Weichselien, circa 120.000 – 10.000 jaar geleden) was er geen sprake van de aanwezigheid van landijs, maar kende Nederland wel een zeer koud en droog klimaat. Hierdoor werden vanuit drooggevallen rivierbeddingen en de Noordzeebodem als gevolg van het ontbreken van vegetatie grote hoeveelheden zand weggeblazen, om verderop afgezet te worden als dekzand. Dekzand is ook tegen de westrand van de stuwwal Hilversum-Huizen afgezet en in de dalen die de stuwwal hebben doorsneden.

Met het verbeteren van het klimaat aan het eind van het Weichselien, raakte het dekzand begroeid en werd het dekzandreliëf gedurende het Holoceen (de huidige geologische periode) als het ware ‘vastgelegd’. Ook begonnen de gemiddelde jaartemperaturen te stijgen. Dit leidde tot een grootschalige afsmelting van het landijs, waarbij de vrijgekomen hoeveelheid smeltwater wereldwijd zorgde voor een sterke zeespiegelstijging. Met de stijging van de zeespiegel steeg in Nederland ook het grondwater, dat als het ware landinwaarts werd ‘opgestuwd’. Hierdoor konden de lagere delen aan weerszijden van de stuwwal geleidelijk verdrinken. Er ontstonden zoetwatermeren en moerassen, waarin op grote schaal

veenvorming optrad. Geologisch gezien wordt dit veen tot de Formatie van Nieuwkoop gerekend (De Mulder e.a., 2003). Ten noordwesten van Huizen is de veengroei echter meerdere malen onderbroken geweest als gevolg van verschillende transgressies (perioden met een relatief sterke stijging van de zee). Tijdens deze transgressies werd onder meer via het IJ zeeklei afgezet. In de beginstadia van het Holoceen kon na een transgressie weer veenvorming op gang komen, maar na de zogenaamde Duinkerke-0 transgressie (rond 1.400 v. Chr.)[2] heeft de vegetatie zich in grote delen van het gebied niet meer kunnen herstellen. Na deze transgressie bleven geulen en meertjes in het landschap achter. Deze zijn door het afkalven van de oevers op den duur uitgegroeid tot onder andere het Naardermeer en het Meer Flevo (De Lange & Wallenburg, 1965).

Doordat de Noordzee verbinding kreeg met het Meer Flevo rond de jaartelling werd het meer sterk vergroot, waardoor geleidelijk het Almere ontstond (Berendsen, 2000). Vanaf het einde van de Romeinse Tijd en gedurende de Vroege Middeleeuwen werd als gevolg van variaties in waterstanden langs de randen van het Almere knipklei afgezet. Later kreeg de zee meer invloed op het achterland, waarbij na een serie stormvloeden in de 12e en 13e eeuw grote delen van het veengebied werden weggeslagen. Hierdoor ontstond uiteindelijk een binnenzee, die de naam Zuiderzee kreeg (na de Sint Luciavloed in 1287, Buisman en Van Engelen, 2000). De invloed van de Zuiderzee nam alsmaar toe, waarbij veel land werd weggeslagen door de zee, onder meer delen van de stuwwal bij Naarden en Huizen. Daarbij is onder meer Oud-Naarden verloren gegaan. Om de voortdurende invloed van de Zuiderzee te stoppen, is in de Late Middeleeuwen de Zuiderzeedijk aangelegd. Deze is echter in de loop der eeuwen op verschillende plaatsen doorgebroken, waarbij overslagzand is afgezet. De invloed van de Zuiderzee kwam werkelijk ten einde toen in 1932 de Afsluitdijk werd aangelegd en het IJsselmeer ontstond (De Lange & Wallenburg, 1965). Naast het IJsselmeer ontstonden later ook het Markermeer, het Gooimeer en het Eemmeer. Deze laatste twee liggen ten noorden van Huizen en worden gescheiden door de A27 richting Zuid-Flevoland. In het Eemmeer mondt de Eem uit, een rivier die verantwoordelijk is voor het overgrote deel van de afwatering van de Gelderse Vallei en zijn naam aan een groot aantal nederzettingen heeft gegeven, waaronder Eemnes en Amersfoort.

De hogere gebieden van Het Gooi, waaronder rond Hilversum, bleven droog. Hier kenmerkte het landschap zich door een aantal grote heidegebieden, waarvan het ontstaan mede beïnvloed is door de mens in het verleden. Heide ontstaat als door bijvoorbeeld begrazing, verbranding of kap van vegetatie het relatief kwetsbare dekzandlandschap niet meer door de vegetatie wordt 'vastgehouden'. Dit resulteerde in de Late Middeleeuwen in grootschalige zandverstuivingen, die maar met moeite in toom gehouden konden worden. Recent geologisch onderzoek in het Laarder Wasmerengebied, direct ten westen van de A27 naast deelgebied Hilversum, heeft aangetoond dat de invloed van de mens op het ontstaan van verstuivingen waarschijnlijk al terugvoert tot in de prehistorie (Sevink e.a., 2013). Door middel van dateringen aan het zand en pollenanalyse werden zandlagen gedateerd en de vegetatie in verschillende perioden gereconstrueerd. Het onderzoek resulteerde niet alleen in het vaststellen van de zandverstuivingsfase rond de 14e en 15e eeuw na Chr., maar ook een drietal verstuivingsfases rond 5.000, 4.000 en 3.000 voor Chr. Deze laatste drie fases en de daarmee geassocieerde heidegebieden zijn veel ouder dan tot nu toe werd aangenomen in verband met verstuivingen in Nederland. Daarbij werd tevens vastgesteld dat bodemvorming al vóór 4.000 voor Chr. in het gebied tot volwaardige podzolgronden heeft geleid. Er resteren nog maar weinig actieve zandverstuivingen vandaag de dag, maar niet ver van Het Gooi is nog wel een dergelijk gebied te vinden in de vorm van de Soester Duinen.

[2] Deze geologische benaming, volgens Zagwijn en Van Staalduinen (1975), betreft een oude benaming en wordt tegenwoordig niet meer gebruikt. De Afzettingen van Duinkerke worden tegenwoordig tot het Laagpakket van Walcheren gerekend, als onderdeel van de Formatie van Naaldwijk (De Mulder e.a., 2003).

Geomorfologie

Plangebied Hilversum-Laren

Op de geomorfologische kaart is te zien dat het westelijke stuk van plangebied Hilversum-Laren in de bebouwde kom van Hilversum ligt, waarbinnen een hoge stuwwal is gekarteerd (Bijlage 7). Het betreft ogenschijnlijk een uitloper van de noord-zuid georiënteerde stuwwal tussen Hilversum en Huizen, welke op de archeologische beleidskaart van Hilversum als een separate contour met een hoge archeologische verwachting is opgenomen (Bijlage 3). Het oostelijke stuk van het deelgebied ligt buiten de bebouwde kom van Hilversum, in een zone met lage landduinen. Dit gebied is als geheel lager gelegen dan de stuwwal, maar kent ten opzichte van de directe omgeving alsnog reliëfverschillen. Dit is ook te zien op het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN; Bijlage 9), ook al zorgt de aanwezigheid van bebouwing voor een vertekening van het beeld.

De provincie Noord-Holland beschikt over een Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (de actualisatie van de oude Cultuurhistorische Waardenkaart of CHW) en een bijbehorende Leidraad (Provincie Noord-Holland, 2010). Op de kaart is te zien dat het oostelijke stuk van het deelgebied Hilversum deel uitmaakt van een aardkundig monument (Bijlage 13). Uit de Provinciale Milieuverordening, tranche 8 (Provincie Noord-Holland, 2013), waarin de aardkundige monumenten in Noord-Holland zijn vastgesteld en begrensd, is een deel van het plangebied aangemerkt als aardkundig monument. Het betreft hier het monument 'stuwwallengebieden van 't Gooi', specifiek het gebied van de Zuiderheide, Witte Bergen en Laarder Wasmeer. Volgens de beschrijving in de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie is Het Gooi één van de weinige reliëfrijke gebieden in Noord-Holland én ook de enige vindplaats in Noord-Holland waar dekzandmorfologie en stuifduinen voorkomen. De grote verscheidenheid en de gaafheid van de verschijnselen maakt het gebied op provinciaal niveau bijzonder interessant. Conform art. 6.3 van de PMV (Provinciale Milieuverordening) is het verboden handelingen te verrichten die het monument kunnen aantasten. Hieronder vallen onder andere het graven en het betreden van het gebied met zwaar materieel. De realisatie van de HOV kan als gevolg van egalisatie, ontgravingen en de betreding met zwaar materieel leiden tot aantasting van het aardkundig monument. Ten behoeve van de realisatie van de HOV dient voor deze handelingen ontheffing te worden aangevraagd, waarbij de provincie in haar afweging ook het maatschappelijke belang van de realisatie van de HOV zal meenemen. Aan de ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden, in het belang van de bescherming of instandhouding van het aardkundig monument.

Plangebied Huizen-Blaricum

Plangebied Huizen-Blaricum is aanzienlijk lager gelegen, zoals op de geomorfologische kaart (Bijlage 8) en het AHN te zien is (Bijlage 10). De wijk Bijvanck ligt dan ook niet op de stuwwal of in de landduinen, maar voornamelijk op een vlakte van getij-afzettingen en deels op een vlakte van ter dele verspoelde dekzanden. De getij-afzettingen wijzen op de invloed van de zee, terwijl de dekzanden verspoeld kunnen zijn vanaf de hoger gelegen zandgronden en stuwwallen. Op de geomorfologische kaart is ten westen van het plangebied, langs de stuwwal, een zone met gordeldekzandwelvingen te zien; in het plangebied is dit dekzand waar voorheen aanwezig, verspoeld.

Bodem en grondwater

Plangebied Hilversum-Laren

Op de bodemkaart van plangebied Hilversum-Laren is het westelijk deel van het tracé gekarteerd als bebouwd gebied. Ten oosten van de bebouwde kom van Hilversum ligt het tracé overwegend in een zone met duinvaaggronden, die als een NO-ZW georiënteerde strook te zien is (Bijlage 12). Duinvaaggronden zijn zandgronden waarin weinig bodemvorming is opgetreden. Voorheen werden dit ook wel stuifzandgronden genoemd. De zandkorrels zijn gekleurd door een omhulling van dunne ijzerhuidjes, ook wel blond zand genoemd (De Bakker, 1966). Een klein deel van het tracé bij de A27, maar hoogstwaarschijnlijk ook oorspronkelijk aanwezig binnen de bebouwde kom, ligt in een zone met

veldpodzolgronden. Dit zijn laaggelegen zandgronden met een humeuze bovengrond, die over het algemeen dunner is dan 30 cm, waaronder zich een bruin gekleurde laag bevindt met daarin ingespoelde humeuze stoffen (een zogenaamde humuspodzol-B). Soms komt tussen de inspoelingshorizont en de bovengrond een loodzandlaag voor (De Bakker, 1966).

Plangebied Huizen-Blaricum
In plangebied Huizen-Blaricum zijn in het zuidelijk deel van het tracé ook veldpodzolgronden aanwezig, al zijn deze afgezet in grof zand in plaats van in leemarm en zwak lemig fijn zand zoals bij Hilversum. Het tracé loopt echter overwegend door een zone met kalkarme drechtvaaggronden in zware klei. Drechtvaaggronden onderscheiden zich van waardveengronden alleen op grond van de dikte van het afdekkend kleipakket. Bij drechtvaaggronden bevindt zich veen in de ondergrond vanaf een diepte van 40 tot 80 cm –Mv, terwijl het kleidek bij waardveengronden dunner dan 40 cm is (De Bakker, 1966).

Beide plangebieden hebben verschillende grondwaterstanden. De grondwatertrap van plangebied Hilversum-Laren is VII. Dit duidt over het algemeen op zeer droge gronden waarbij de Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG) op een diepte beneden 80 cm –Mv wordt aangetroffen en de Gemiddeld Laagste Grondwaterstand (GLG) op een diepte van meer dan 120 cm –Mv. Met dergelijke lage grondwaterstanden en droge omstandigheden zullen in het plangebied alleen anorganische archeologische resten te verwachten zijn. Onverbrande organische resten zullen als gevolg van oxidatie zijn (grotendeels) zijn verdwenen. In plangebied Huizen-Blaricum is echter sprake van grondwatertrap II, met een Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand van minder dan 40 cm –Mv en een Gemiddeld Laagste Grondwaterstand tussen de 50 en 80 cm –Mv. Deze grondwatertrap is indicatief voor een natte bodem, waarin onverbrand organisch materiaal goed bewaard wordt gebleven.

7. Archeologische waarden

Wettelijk beschermd monument	
Plangebied Hilversum-Laren	Nee
Plangebied Huizen-Blaricum	Nee
AMK-terrein	
Plangebied Hilversum-Laren	Ja, terreinen van archeologische en hoge archeologische waarde
Plangebied Huizen-Blaricum	Ja, terrein van zeer hoge archeologische waarde
Verwachting gemeentelijk beleid	
Plangebied Hilversum-Laren	Zeer laag tot hoog
Plangebied Huizen-Blaricum	Laag tot hoog
Verwachting IKAW	
Plangebied Hilversum-Laren	Laag tot middelhoog
Plangebied Huizen-Blaricum	Laag
Archeologische waarnemingen	
Plangebied Hilversum-Laren	Nee
Plangebied Huizen-Blaricum	Nee

Archeologie van de plan- en onderzoeksgebieden
De plangebieden Hilversum-Laren en Huizen-Blaricum hebben volgens het centraal archeologisch informatiesysteem (ARCHIS-2) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) geen archeologisch wettelijk beschermde status. Wel is er sprake van registraties op de Archeologische MonumentenKaart (AMK). Deze monumenten zijn ook op de verschillende beleids- en verwachtingskaarten te zien als archeologische terreinen of terreinen van archeologische waarde. Beide plangebieden maken deel uit van het provinciale archeologische deelgebied Het Gooi (Provincie Noord-Holland, 2010).

Plangebied Hilversum-Laren (Bijlage 3-4, 14-15)
Zoals in Hoofdstuk 5 al besproken ligt het meest westelijke stuk van plangebied Hilversum-Laren in de oude dorpskern van Hilversum, welke als terrein van hoge archeologische waarde op de AMK staat (monument 13.733). De begrenzing van deze kern is gebaseerd op grond van de historische kaart uit 1849-1859. De archeologische waarde van historische kernen bestaat uit de reeds aangetroffen of te verwachten aanwezigheid, boven of onder de grond, van bouwhistorische resten en archeologische sporen en voorwerpen. Samen bevatten zij een veelheid aan historische informatie over ouderdom en ruimtelijke ontwikkeling van de kern, aldus ARCHIS-2. Een tweede monument in dit plangebied betreft een terrein van archeologische waarde (monument 2.304), gelegen tussen het Laarder Wasmeer en de A27. Het gaat hier om een terrein met sporen van bewoning uit het Mesolithicum. De aanwijzing van het monument is volgens de beschrijving in ARCHIS-2 enkel gebaseerd op bureauonderzoek, op grond van de vondsten en bodemkenmerken. Er staan echter in ARCHIS-2 geen waarnemingen of vondstmeldingen in dit gebied geregistreerd. Op dit monumententerrein is het ecoduct over de Weg over Anna's Hoeve gepland (figuur 6). Bodemingrepen hier zouden mogelijk aanwezige (Mesolithische) waarden kunnen verstoren.

In het onderzoeksgebied rondom plangebied Hilversum-Laren zijn meerdere archeologische onderzoeken uitgevoerd. Een drietal relevante onderzoeken is uitgevoerd langs de oostrand van Hilversum. Het eerste onderzoek, een bureau- en booronderzoek op het voormalig Philipsterrein aan de Anton Philipsweg, resulteerde in het aantreffen van een begraven en intacte podzolbodem op circa 55-155 cm –Mv (onderzoeksmelding 42.905; De Jonge & Van Breda, 2010). Aangenomen wordt dat deze bodem zich in de top van het dekzand heeft gevormd. Iets verder zuidelijker, op het RWZI-terrein, werd naast een sterk verstoord gebied eveneens een intacte en begraven podzolbodem aangetroffen, op circa 40-140 cm –Mv (53.566). Ten behoeve van Plan Monnikenberg tenslotte, ten zuiden van de Oosterengweg (plangebied) en ten oosten van het Tergooi-ziekenhuis in Hilversum, zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd (onderzoeksmeldingen 45.699, 47.662 en 52.680). Bij het meest recente veldonderzoek (onderzoeksmelding 52.680) is vastgesteld dat er sprake is van een stuifzand- en dekzandlandschap waarvan de bodems vanaf de laat 18^{e} eeuw verstoord zijn geraakt door heideontginning, aanleg van een landgoed, bosbouw en latere herbestemming. Er was sprake van een intacte zone langs het Oostereind en enkele clusters met stuifzand, een tot in de C-horizont verstoorde zone (o.a. ziekenhuisterrein) en over het gehele plangebied meer of minder intacte bodemprofielen. Deze resultaten laten zien dat er in het onderzoeksgebied een variatie aan bodemverstoringen aangetroffen kan worden, maar dat deze het voorkomen van intacte bodemprofielen niet uitsluiten.

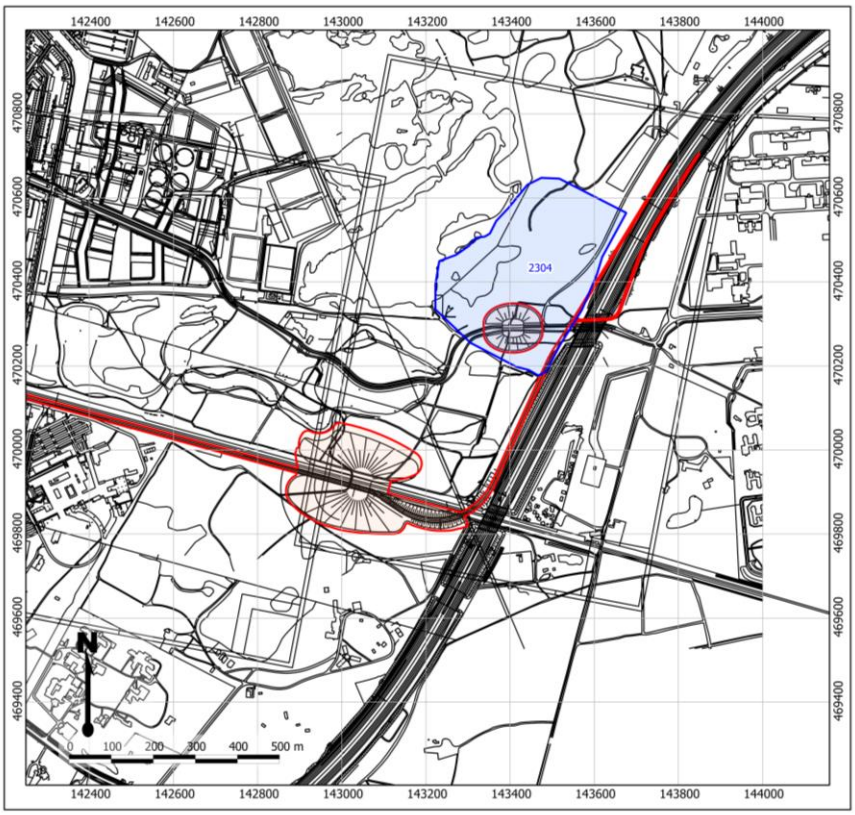
Direct ten noorden van het plangebied aan de Liebergerweg staat een viertal waarnemingen dicht bij elkaar geregistreerd: nummers 1.500, 35.167, 35.168 en 35.169 (ook te zien op de beleidskaart; zie blauwe cirkels op Bijlage 3):

- Waarneming 1.500 betreft een vondst uit 1913 van een fragment aardewerk 'met getand voorwerp' uit de Late Bronstijd – Vroege IJzertijd, gedaan in een grafveldcontext;
- Waarneming 35.168 betreft een aantal vondsten uit 1918-1922 iets westelijker, gedaan bij de bouw van een fabriek en het egaliseren van het terrein op de Oosterengweg. Het was nu duidelijk dat er hier sprake was van een vroegmiddeleeuws grafveld (7e/8e eeuw) van minimaal 50 x 30 m. Er werden (graf)kuilen met skeletresten waargenomen, met een rijke variatie aan bijgiften (zwaard, lanspunten, bronzen naald, armring, glazen kralen, ringetjes, kookpotten, etc.).
- Waarneming 35.169 betreft de vondst van nog eens twee spatha (zwaarden) bij de bouw van een ketelhuis op het terrein in 1964, wat erop wijst dat het grafveld groter was dan eerder vermoed.
- Waarneming 35.167 tenslotte betreft de proefsleuf die in 1974 is aangelegd bij de vervanging van de fabriek door een kantoorgebouw. uit de sleuf kwamen geen sporen of vondsten, wat het vermoeden bevestigde dat het grafveld niet tot hier doorliep. De gebouwen op het grafveld zelf zijn gesloopt zonder begeleiding, omdat het plan was geen nieuwbouw te plegen en enkel plantsoen aan te leggen waarbij het grafveld kon worden beschermd. Helaas werd bij die aanleg door de tuinarchitect wel degelijk aanzienlijk reliëf aangebracht, waardoor het grootste deel van het grafveld als verloren kan worden beschouwd. Bij de aanleg van een verdiepte parkeerplaats later is hetgeen resteerde van het grafveld waarschijnlijk nog grotendeels opgeruimd.

Op de Zuiderheide, ten oosten van de bebouwde kom van Hilversum, is een groot aantal waarnemingen gedaan die allemaal betrekking hebben op de vele grafheuvels, karrensporen en losse vondsten die in dit gebied zijn gedaan (voornamelijk uit de periode Neolithicum – Bronstijd). Het voert te ver om deze hier allemaal te beschrijven, maar er wordt volstaan met de constatering dat het heidegebied uitermate rijk is aan archeologische resten uit de prehistorie. De ‘Hilversum-cultuur’, gebaseerd op een typologie van aardewerkvormen uit de Vroege tot Midden-Bronstijd, is naar aanleiding van onderzoek in dit gebied gedefinieerd in de jaren ’50 van de vorige eeuw (www.oneindignoordholland.nl).

Plangebied Huizen-Blaricum

Ten noorden van de weg Stroomzijde, in de Blaricummermeent direct ten noorden van plangebied Huizen-Blaricum, staat monument 15.900 geregistreerd. Dit is een terrein van zeer hoge archeologische waarde, met sporen van bewoning uit de periode Paleolithicum – Bronstijd. Dit terrein is door middel van karterend booronderzoek onderzocht (onderzoeksmelding 7.232; Leijnse, 2005; Bijlage 18). Binnen het onderzochte terrein is een verspreiding van vuursteen op een verdronken dekzandlandschap aangetroffen. De sporen zijn afgedekt door een veenlaag. Het dekzandlandschap bevat reliëf en in de top van het zand is plaatselijk een podzol ontwikkeld. Vanaf het Midden-Neolithicum raakte het plangebied overdekt door veen. In het plangebied zou de top van het dekzand getuige de boorpuntenkaart (Bijlage 18) zich tussen 1 à 2 m –NAP bevinden. Direct ten noorden van de Stroomzijde – en daarmee het plangebied – bevindt zich tevens de hoogst gekarteerde top van het dekzand op het terrein (ondieper dan 50 cm –NAP), waarbij ook vuursteenvondsten zijn gedaan. Afgezien van dit onderzoek is er in het onderzoeksgebied rondom het plangebied geen relevant archeologisch onderzoek uitgevoerd. Qua waarnemingen zijn alleen 56.045 en 400.980 geregistreerd, op het monumententerrein van de Blaricummermeent. Hiermee zijn de vondsten geregistreerd die uit het verkennende en karterende booronderzoek naar voren zijn gekomen (voornamelijk houtskool, vuurstenen artefacten en gebroken kwarts). De meeste waarnemingen hebben een relatie met de stuwwal en bevinden zich meer naar het zuiden, rond Blaricum.



Figuur 6: Ligging van het geplande ecoduct over de Weg over Anna's Hoeve (uitsnede van Bijlage 1), op het mesolithische monumententerrein 2.304 (blauwe begrenzing).

8. Huidig gebruik, historische situatie en bodemverstoringen

Landschapstype	
Plangebied Hilversum-Laren	Stuwwal- en zandgebied, bebouwd
Plangebied Huizen-Blaricum	Zand- en getijdengebied, bebouwd
Historische bebouwing	
Plangebied Hilversum-Laren	Ja
Plangebied Huizen-Blaricum	Nee
Historisch gebruik	
Plangebied Hilversum-Laren	Bebouwing, verharding, bos- en heidegebied
Plangebied Huizen-Blaricum	Weide- en hooiland
Huidig gebruik	
Plangebied Hilversum-Laren	Stedelijk gebied, natuurgebied, infrastructuur
Plangebied Huizen-Blaricum	Stedelijk gebied, infrastructuur
Bodemverstoringen	
Plangebied Hilversum-Laren	Bestaande infrastructuur, bebouwing, afgravingen
Plangebied Huizen-Blaricum	Bestaande infrastructuur, bebouwing, afgravingen

Historische achtergronden en bewoningsgeschiedenis[3]

De bewoningsgeschiedenis van Het Gooi voert terug tot in het Midden-Paleolithicum. De aanwezigheid van hoge stuwwallen en een reliëfrijk dekzandlandschap zorgden voor goede vestigings- en activiteitenmogelijkheden voor jagers/verzamelaars en later vanaf het Neolithicum ook voor boeren. Vooral het principe van landschappelijke gradiënten oefende een grote aantrekkingskracht uit. Aangezien beken en bronnen ontbreken in Het Gooi moest drinkwater door middel van waterputten omhoog worden gehaald; het enige oppervlaktewater was te vinden in de vorm van vennen. Van deze in depressies in het zandgebied ontstane natte laagtes zijn tegenwoordig voorbeelden te zien in de vorm van de Laarder Wasmeren. Sporen en vondsten uit de Steentijd zijn overal in Het Gooi te vinden, vooral op de flanken van de stuwwallen en op dekzandruggen. Vanaf het Laat-Neolithicum worden grafheuvels opgeworpen, wat heden ten dage nog enkele van de meest zichtbare restanten uit het verleden zijn op de verschillende heidevelden tussen Hilversum, Laren en Bussum.

De introductie van de landbouw zorgde ervoor dat de mens een grotere invloed ging uitoefenen op het landschap van Het Gooi. Het kappen en branden van bos bracht zandverstuivingen en de aanwas van heide voort, wat op basis van het onderzoek van Sevink e.a. (2013) toch al eerder plaats vond dan voorheen gedacht. Het Gooi bleef relatief dicht bewoond in de Brons- en IJzertijd, waarbij het landschap lokaal weer meer bebost raakte door voortschrijdende bodemdegradatie. In de materiële cultuur wordt de overgang tussen deze perioden gemarkeerd door een verandering in grafritueel, waarbij grafheuvels veel meer gebruikt worden (alhoewel deze een kleiner formaat hadden dan daarvoor) en er uitgestrekte urnenvelden ontstaan zoals op de Westerheide.

De Late IJzertijd en overgang naar de Romeinse Tijd lijkt Het Gooi een bevolkingsafname te kennen. Of dit een daadwerkelijke teruggang betreft is echter niet volledig hard te maken, aangezien aardewerk uit deze

[3] Ontleend aan structuurvisie gemeente Hilversum, nota archeologiebeleid BEL-combinatie en nota archeologiebeleid gemeente Huizen

periode moeilijk te onderscheiden is van dat uit de Late Bronstijd – Vroege IJzertijd en resten uit de Romeinse Tijd een lagere zichtbaarheid kennen dan voorheen (minder tot geen grafheuvels meer bijvoorbeeld). De onrust die de val van het Romeinse Rijk met zich meebracht was ook in Het Gooi te merken, in de vorm van sterke bevolkingsdaling en het in onbruik raken van cultuurgrond.

Pas vanaf de 6e eeuw na Chr. start een herkolonisatie van het gebied, wat al gauw wordt gevolgd door agrarische expansie en bevolkingsgroei. Waarschijnlijk dateert het ontstaan van Hilversum uit deze periode; de oudste tot dusver opgegraven huisplattegrond is op de Westerheide aangetroffen en dateert uit de 12e-13e eeuw, maar er is ook het vroegmiddeleeuwse grafveld aan de Liebergerweg, welke in Hoofdstuk 7 is besproken. De groei zet zich in de Late Middeleeuwen door. De invloed van de mens op het landschap neemt ook nieuwe vormen aan, door de ontginning van de veengebieden. Hierdoor verandert het beeld van de lagere delen van Het Gooi sterk. Het is ook de tijd van de plaggendekken zoals de Hilversummer en Huizer Eng, waarbij zandgronden voor de landbouw worden verrijkt met opgebrachte plaggen. Dergelijke fenomenen kunnen onderliggende bodemlagen – en daarmee archeologische resten uit eerdere perioden – goed hebben afgedekt.

Hilversum groeit na 1850 sterk en verliest haar agrarisch karakter gauw. Ruwweg een derde van het omringende heidegebied wordt verkocht aan particulieren en niet-rendabel akkerland werd getransformeerd tot naaldbos, wat leidde tot een dichter en meer gesloten landschap. Met het gereedkomen van de spoorlijn tussen Amsterdam en Amersfoort wordt Hilversum een aantrekkelijke vestigingsplaats voor rijke Amsterdammers en later ook voor forensen van elders. De engen verdwijnen tenslotte onder de expanderende bebouwing.

Binnen de historische kern van Huizen is nog geen gravend archeologisch onderzoek gedaan. Booronderzoek heeft echter aanwijzingen opgeleverd voor bewoning op de stuwwal uit de Bronstijd (Structuurvisie gemeente Hilversum). Net als Hilversum ligt de oorsprong van Huizen zoals we dat nu kennen in de Middeleeuwen. Naar Drentse en Brabantse analogie was het van oorsprong een esdorp te noemen, met een min of meer driehoekige brink als centrale locatie (denk ook aan de Kerkbrink in Hilversum). In de 17e eeuw begon in het agrarisch ingestelde Huizen ook de visserij een rol te spelen, wat vanaf de 18e eeuw belangrijker werd dan de landbouw en in de 19e eeuw resulteerde in de aanleg van de haven (Klooster & Visser-Poldervaart, 2009). Het noordoosten van de gemeente Huizen, waar ook deelgebied Huizen ligt, was te drassig om voor andere doeleinden gebruikt te worden dan weideland (de Meent) en hooiland (Maatlanden).

Ten zuidoosten van het plangebied loopt de grens tussen de provincies Noord-Holland en Utrecht, respectievelijk tussen de gemeentes Blaricum en Eemnes. Deze grens, Gooyergracht of Goyersgracht genoemd, is eeuwen lang het toneel geweest van schermutselingen tussen de Hollanders en de Utrechters. Deze grens werd vanaf de 14e eeuw met palen uitgezet. De meest noordelijke hiervan is de zogenaamde Leeuwenpaal; hier werd in 1356 een houten paal neergezet, waarvandaan een denkbeeldige rechte lijn naar de Dom in Utrecht kon worden getrokken . Dit was de grens. In 1719 werd de houten paal vervangen door een stenen variant, net als andere palen langs de grens. Het meest zuidelijke puntje van plangebied Hilversum-Blaricum wordt gemarkeerd door deze provinciegrens en door de oorspronkelijke locatie van de Leeuwenpaal. Vandaag de dag is een replica van de paal te zien, die wegens de aanleg van de A27 verplaatst is naar de huidige locatie tussen de Randweg Oost en 't Harde ten zuiden van Huizen (www.tgooi.info).

Historische situatie

De historische situatie van beide plangebieden gedurende de laatste eeuwen is met behulp van historisch kaartmateriaal in grote lijnen inzichtelijk gemaakt.

Plangebied Hilversum-Laren

In figuren 2-3 en 7-11 is de historische ontwikkeling van Hilversum en diens omgeving te zien. Op de Nieuwe Kaart van Gooilandt, vervaardigd rond 1725 door H. Post in opdracht van R. en I. Ottens, is te zien hoe de kern van Hilversum omringd wordt door engen. Daarbuiten is het reliëfrijke zandlandschap zichtbaar, dat doorsneden wordt door wegen en paden. In het plangebied komen ook paden voor, evenals een klein meertje bij de Munnike Bergen (Munnikenberg, tegenwoordig nabij het Tergooi-ziekenhuis). Ter plaatse van het grote ecoduct is een landscheiding te zien. Omstreeks 1873 ligt het volledige plangebied nog in onbebouwd gebied, hoewel de hoofdinfrastructuur wel al te ontwaren is (de spoorlijnen). Het oostelijke deel is sterk bebost en in cultuur gebracht. In 1920 is de bebouwing van Hilversum al ver richting het oosten opgerukt. De Ooster Engh resteert nog. Het (Groot) Wasmeer was eind 19e eeuw al op de kaart zichtbaar, maar de tegenwoordige situatie van het Wasmerengebied[4] wordt in 1952 pas echt duidelijk. De helft van het plangebied bevindt zich inmiddels in bebouwd gebied, daarbuiten resteert bos en heide. In 1989 is dat bos- en heide gebied een gemengd geheel geworden, in de zin dat de bebossing nu ook in het Wasmerengebied is doorgedrongen. De oostrand van Hilversum heeft min of meer zijn huidige vorm aangenomen, met het voormalig Philips-complex, de zuiveringsinstallatie en het ziekenhuis op de grens tussen dorp en het buitengebied. De A27 loopt inmiddels ten oosten van Hilversum. De Wasmeren werden in de 20e eeuw gebruikt om het afval van Hilversum in te lozen, wat tot gevolg had dat de resulterende zware vervuiling middels saneringen moest worden verholpen. Naar aanleiding van die werkzaamheden zijn onderzoeken zoals die van Sevink (2013) uitgevoerd.

Plangebied Huizen-Blaricum

De historische ontwikkeling van Huizen en diens omgeving is te volgen in figuren 4 en 12-15. Op de kaart uit 1725 is te zien dat de historische grens tussen de provincies Utrecht en Noord-Holland direct ten zuiden van het plangebied ligt (met de Leeuwenpaal op de hoek). Door het plangebied zelf lopen ogenschijnlijk ook twee waterlopen. De kronkelige waterloop die diagonaal door de noordoostelijke hoek van het plangebied loopt is de Viersloot, naar verluidt de enige natuurlijke Gooise beek die naar de Zuiderzee stroomde. De beek ontsprong bij 't Harde en stroomde vanaf daar over de meent naar zee. Het is waarschijnlijk dat de meer hoekige waterloop die op de kaart zichtbaar is en door het plangebied loopt een kanaal is, gegraven ter aanvulling op de Viersloot voor de waterhuishouding in het gebied (gooiersgracht-viersloot.blogspot.nl). De oude kern van Huizen wordt rond 1830-1850 en in 1894 omringd door deze Maatlanden, de meeste nu met een naam die verwijst naar één van de kernen in Het Gooi (bijvoorbeeld Huizermeent, Laardermeent en Bussemermeent). Tevens is De Bijvang te zien, welke later de naam zou geven aan de wijk Bijvanck waar het deelgebied Huizen thans deel van uitmaakt. Deze situatie duurt voort tot in de 20e eeuw; op de kaart van 1954 zijn de Maatlanden nog steeds aanwezig, maar nu wel strak verkaveld. Er is een gerede kans dat hier afgraving en/of ophoging bij aan te pas is gekomen, wat voor bodemverstoring kan hebben gezorgd.. Het plangebied is nog steeds onbebouwd in deze periode en wordt alleen door een tweetal wegen doorsneden. Twintig jaar later is ook Huizen uitgebreid richting het oosten, hoewel de situatie ten opzichte van 1954 in het tracé zelf nog niet is veranderd. De projectie van de nog aan te leggen A27 is nu zichtbaar. De bouw van de wijk Bijvanck begon in die zeventiger jaren, toen Huizen als groeikern werd aangewezen. Omdat het grondgebied van Blaricum echter ook nodig was voor de aanleg loopt de gemeentegrens nu door deze wijk en daarmee ook door het plangebied Huizen-Blaricum.

[4] Het Wasmerengebied dankt zijn naam aan het feit dat de boeren hier vroeger hun schapen wasten (www.plaatsengids.nl).

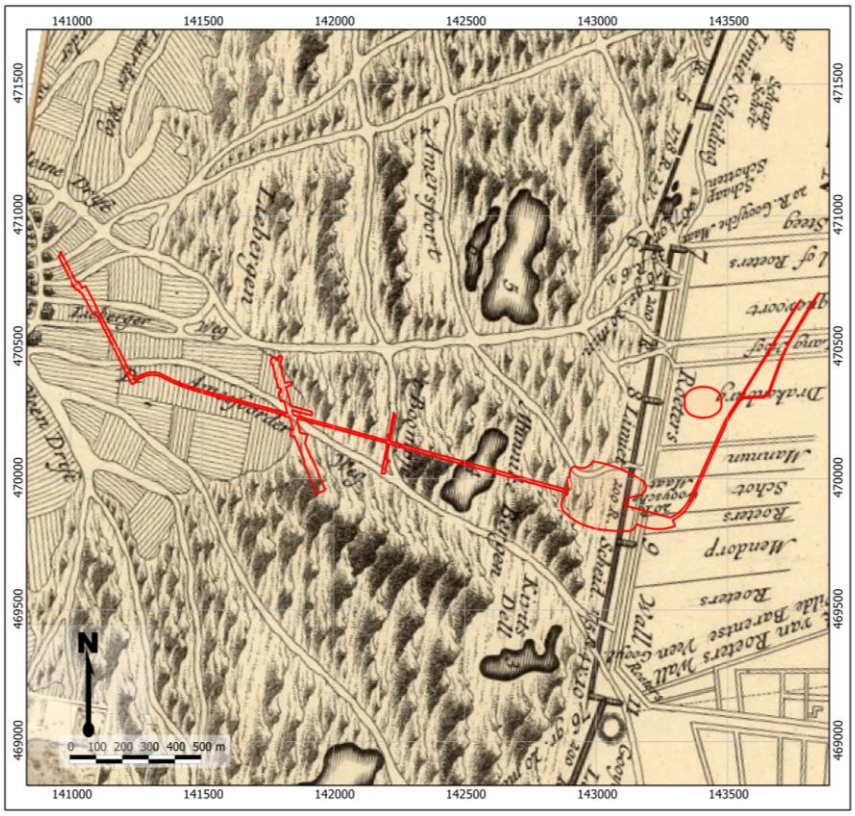
Huidig gebruik en bodemverstoringen

Plangebied Hilversum-Laren

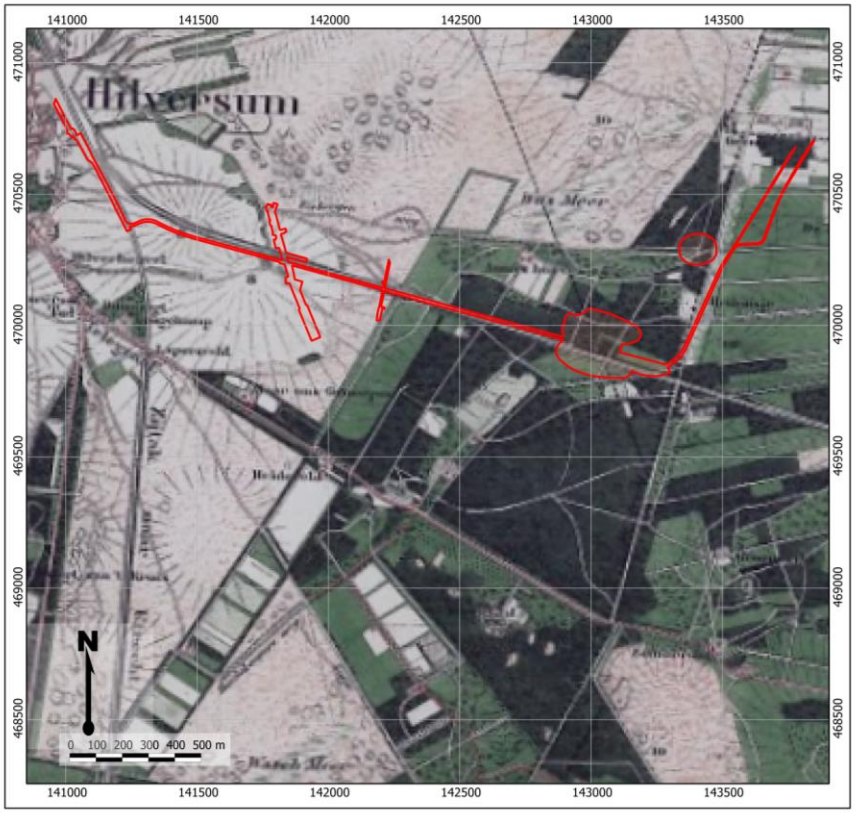
Dit plangebied bestaat heden ten dage voor de helft uit bebouwde kom (westelijk deel) en voor een deel uit bos en heide (oostelijk deel). De vroege aanleg van de infrastructuur in dit gebied – paden, spoorlijnen, maar later ook de A27 en kleinere wegen in Hilversum zelf – zullen de bodem ter plaatse in het plangebied in elk geval ten dele hebben verstoord – het is alleen niet te zeggen op basis van bureauonderzoek exact waar en in welke mate. Het meeste bos in het oostelijk deel is aangeplant in de 19e eeuw, wat ook voor bodemverstoring kan hebben gezorgd. In het Bodemloket is te zien dat in het plangebied wel veel milieukundig onderzoek heeft plaatsgevonden, maar dat deze tot nu toe niet tot een sanering hebben geleid in het plangebied zelf, waarbij de bodem kan zijn verstoord (figuur 15). Uit het historisch kaartmateriaal blijkt dat plangebied Hilversum-Laren door de eeuwen heen steeds meer in cultuur werd gebracht vanuit de kern van Hilversum en dat er in het hele plangebied bodemverstoringen te verwachten zijn ten gevolg van aanleg van bebouwing, verharding, bosaanplant, ontginning en afgraving. Wat betreft het laatste moet gedacht worden aan bijvoorbeeld afzanding, zoals ook in het voormalig zandwinningsgebied Crailo tussen Hilversum-Noord en Bussum-Zuid heeft plaatsgevonden vanaf de 19e eeuw, o.a. ten behoeve van de spoorlijn tussen Amsterdam en Amersfoort.

Plangebied Huizen-Blaricum

Dit plangebied omzoomt tegenwoordig de wijk Bijvanck. Tot in de tweede helft van de 20e eeuw was dit gebied onbebouwd en in gebruik als wei- en hooiland. De aanleg van de wijk en de ontsluitende infrastructuur zal de bodem in elk geval ten dele hebben verstoord. Voor het realiseren van de wijk was echter wel ophoging met circa 2 m zand nodig, volgens de nota archeologiebeleid van de gemeente Huizen. Het is dus mogelijk dat deze laag als afdekking heeft gefungeerd voor archeologische resten, maar het is eveneens mogelijk dat dit ogenschijnlijk dikke dek voor zetting en compactie heeft gezorgd. Het Bodemloket toont alleen in de noordoostelijke hoek van het plangebied, aan de Bovenmaatweg, een klein terrein dat is gesaneerd en waar de bodemverstoring mogelijk dieper en omvangrijker is dan elders (figuur 16). Al met al is te stellen dat er zeer waarschijnlijk sprake is van bodemverstoringen in het plangebied, maar de exacte aard en omvang hiervan is op basis van dit bureauonderzoek niet vast te stellen.

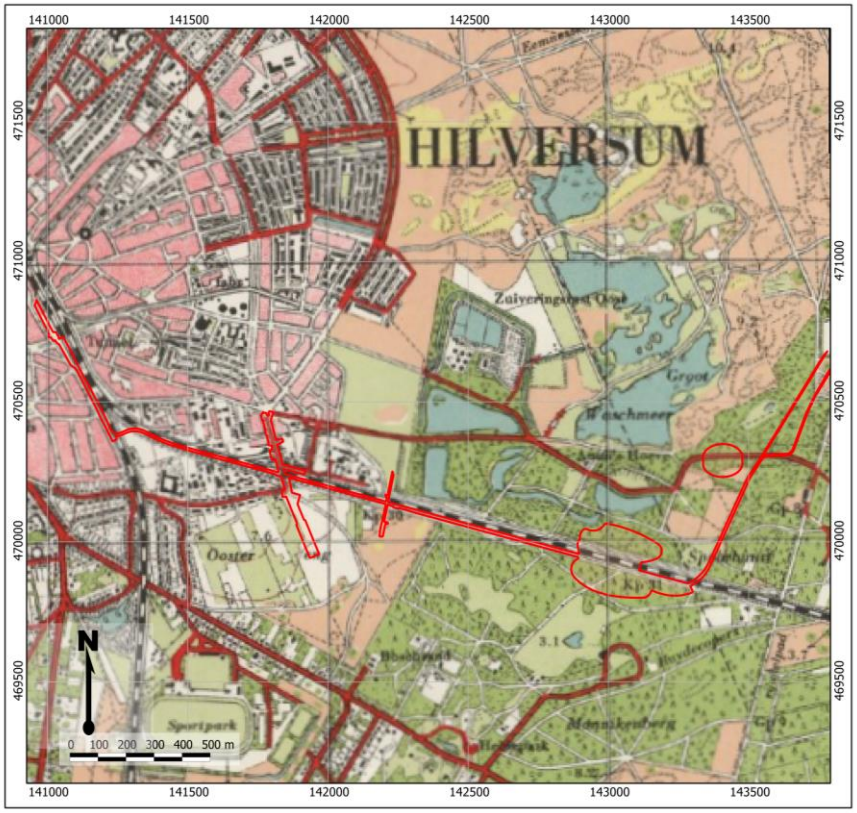


Figuur 7: Plangebied Hilversum-Laren (rode begrenzing) op de kaart van Post, circa 1725.



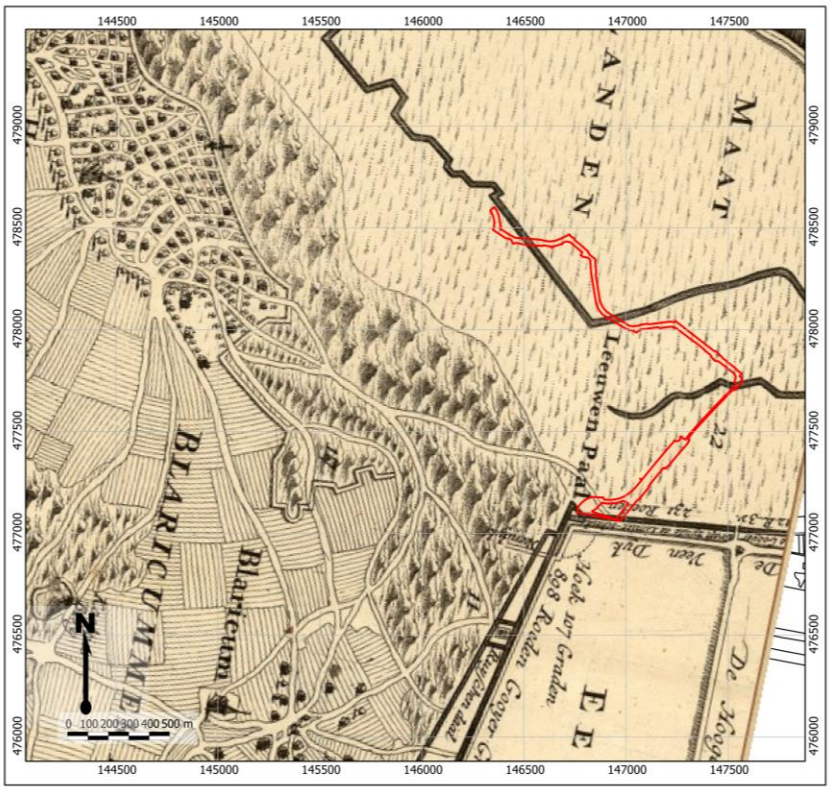
Figuur 8: Plangebied Hilversum-Laren (rode begrenzing) op de TMK van 1873.

Figuur 9: Plangebied Hilversum-Laren (rode begrenzing) op de TMK van 1920.

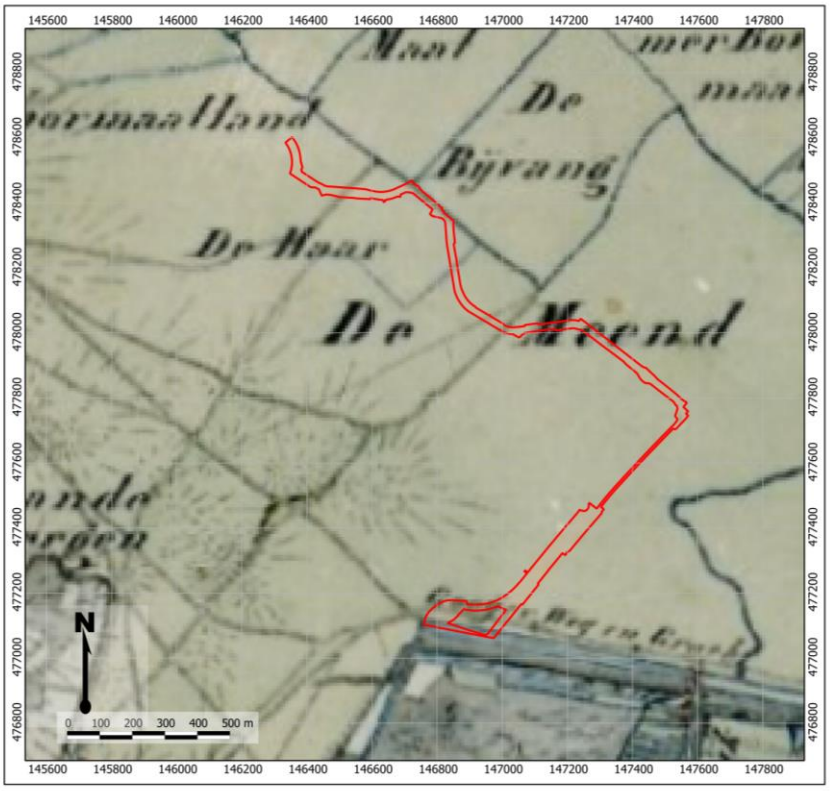


Figuur 10: Plangebied Hilversum-Laren (rode begrenzing) op de topografische kaart van 1952.

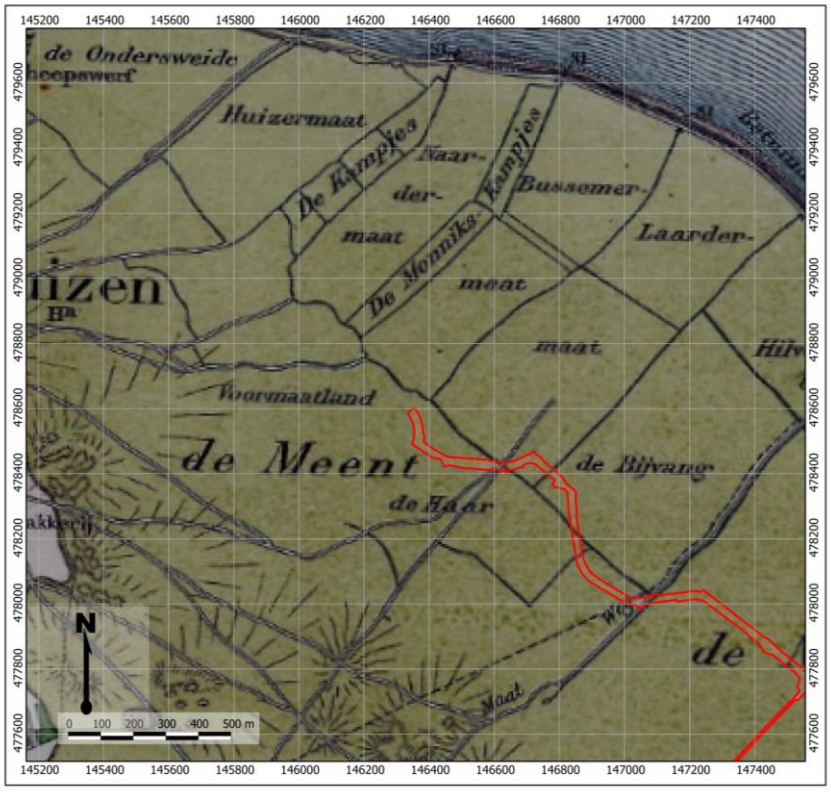
Figuur 11: Plangebied Hilversum-Laren (rode begrenzing) op de topografische kaart van 1989.



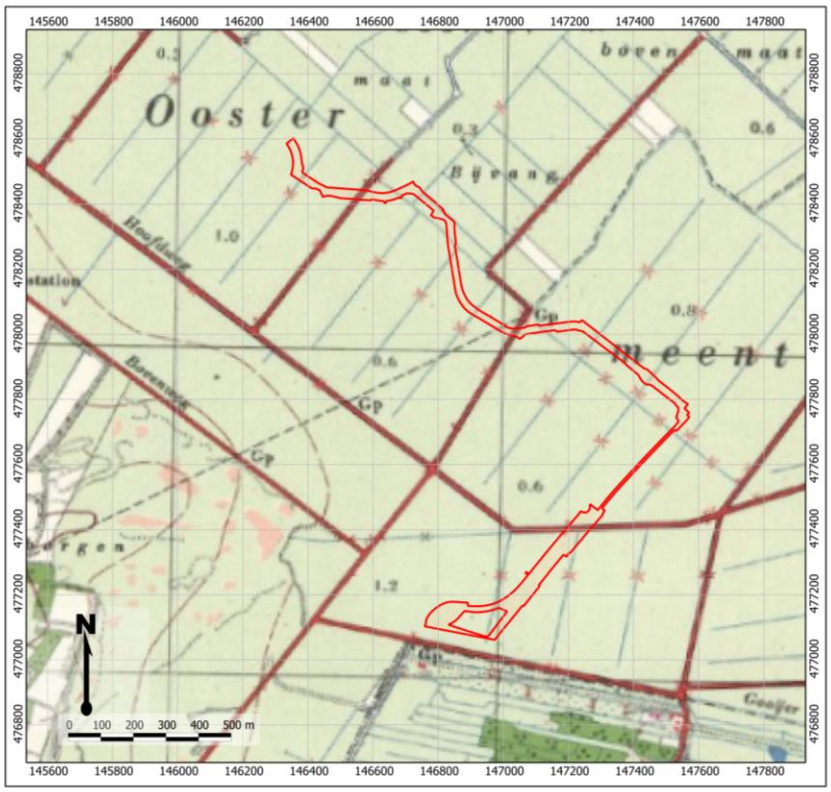
Figuur 12: Plangebied Huizen-Blaricum (rode begrenzing) op de kaart van Post, circa 1725.



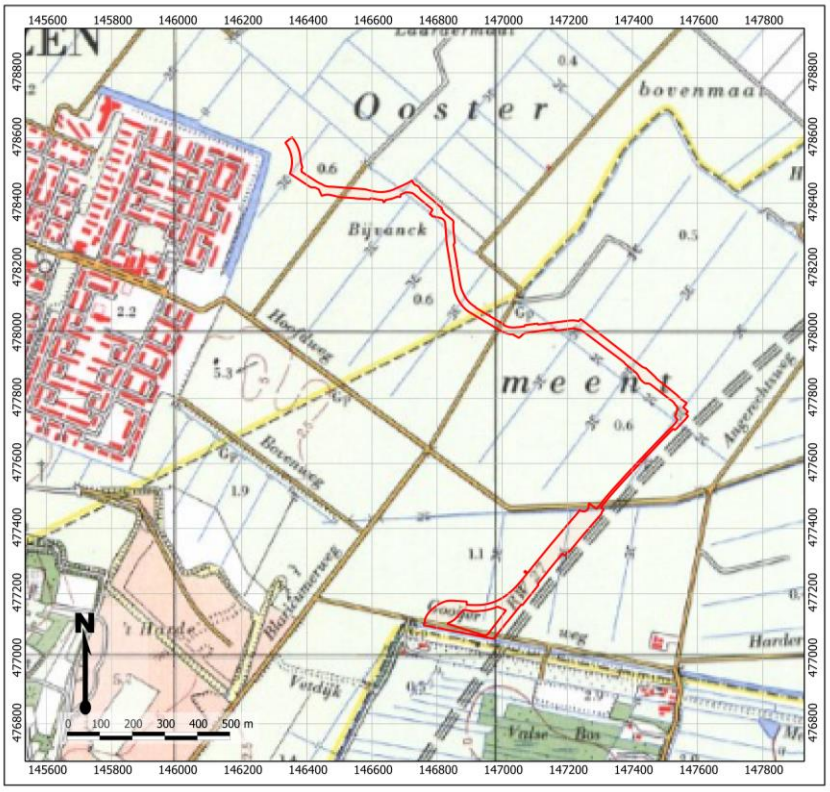
Figuur 13: Plangebied Huizen-Blaricum (rode begrenzing) op de TMK van 1830-1850.



Figuur 14: Plangebied Huizen-Blaricum (rode begrenzing; deels) op de TMK van 1894.



Figuur 15: Plangebied Huizen-Blaricum (rode begrenzing) op de topografische kaart van 1954.



Figuur 16: Plangebied Huizen-Blaricum (rode begrenzing) op de topografische kaart van 1974.

9. Gespecificeerde archeologische verwachting

Kans op archeologische waarden	
Plangebied Hilversum-Laren	Laag tot hoog
Plangebied Huizen-Blaricum	Laag tot hoog
Periode	
Plangebied Hilversum-Laren	Paleolithicum – Nieuwe Tijd
Plangebied Huizen-Blaricum	Paleolithicum – Bronstijd
Complextypen	
Plangebied Hilversum-Laren	Nederzetting, grafveld, sporen van landgebruik
Plangebied Huizen-Blaricum	Nederzetting, sporen van landgebruik
Stratigrafische positie	
Plangebied Hilversum-Laren	Top stuwwal- en sneeuwsmeltwaterafzettingen, top dek- en stuifzand (o.a. begraven podzolbodems)
Plangebied Huizen-Blaricum	Top dekzand (verdronken en opgehoogd)
Diepteligging	
Plangebied Hilversum-Laren	Vanaf maaiveld
Plangebied Huizen-Blaricum	Vanaf circa 50 cm –Mv

Aanwezigheid en dichtheid

De archeologische verwachting in de plangebieden Hilversum-Laren en Huizen-Blaricum is zeer divers, wat te maken heeft met de landschappelijke variatie in Het Gooi. Vooral in het plangebied Hilversum-Laren zijn er meerdere zones met een middelhoge of hoge verwachting aan te wijzen, gebaseerd op de aangetoonde aanwezigheid van archeologische resten en de landschappelijke kenmerken van het gebied. Hoge/droge locaties en overgangen daarvan naar lager gelegen gebied, zoals de (flanken van de) stuwwal en het reliëfrijke dekzandgebied, hadden al vanaf het Paleolithicum een bijzondere aantrekkingskracht op de mens voor wat betreft bewoning en begraving. In het licht van dat laatste waren zichtlocaties belangrijk; grafheuvels zoals op de Zuiderheide ten oosten van Hilversum lagen naast de wegen die door het gebied voerden. Ook het vroegmiddeleeuwse grafveld aan de Liebergerweg in Hilversum lag op een deel van de stuwwal, dus op een hogere locatie ten opzichte van het omringende landschap. Ook het lager gelegen zandgebied, met dekzandkopjes en vennetjes, was bruikbaar voor de mens, vooral als jachtterrein. Voorbeelden hiervan zijn het mesolithische monumententerrein bij de Laarder Wasmeren en het op een gegeven moment verdronken dekzandlandschap bij Huizen op het monumententerrein van de Blaricummermeent. Het plangebied Huizen-Blaricum was in zijn geheel lager gelegen dan Hilversum-Laren en ontbeert de echt hoge locaties zoals de stuwwal. De invloed van het water zorgde er op een gegeven moment voor dat bewoning in dit plangebied niet meer mogelijk was, waardoor de verwachting voor de periode na de Bronstijd lager is. Daarbij is dit plangebied in elk geval in de Nieuwe Tijd voornamelijk als weide- en hooiland gebruikt en is het pas veel later bebouwd geraakt dan plangebied Hilversum-Laren; de kern van Hilversum dateert uit de Middeleeuwen en in de daaropvolgende eeuwen breidde het dorp zich rap verder uit.

Stratigrafische positie en diepteligging
Archeologische resten in hoger gelegen gebieden zoals de stuwwal zijn reeds vanaf maaiveld te verwachten in de top van stuwwal- en sneeuwsmeltwaterafzettingen, alsook in de top van dek- en stuifzandafzettingen in het wat lager gelegen zandgebied. Archeologisch onderzoek heeft uitgewezen dat in het dek- en stuifzandgebied begraven en intacte podzolbodems aanwezig kunnen zijn. Dergelijke bodems zijn aan de oostrand van Hilversum aangetoond vanaf een diepte van circa 40 cm –Mv, wat betekent dat er een grote kans is dat deze door de voorgenomen bodemingrepen verstoord kunnen worden. In het verdronken dekzandlandschap direct ten noorden van Huizen ligt de top van het dekzand iets dieper; op het Blaricummermeent-monument is deze middels booronderzoek vanaf circa 50 cm –Mv vastgesteld. Het is niet bekend of de ophoging die volgens de beleidsnota van Huizen (2007) heeft plaatsgevonden in het kader van de aanleg van de wijk Bijvanck aanwezig is in het plangebied en wat deze voor effect heeft gehad op eventueel aanwezige archeologische resten.

Complextypen
Voor wat betreft de periode Paleolithicum – Nieuwe Tijd kunnen in beide plangebieden nederzettingsterreinen worden verwacht, hetzij in de vorm van (seizoensgebonden) jachtkampementen – vooral in de oudere perioden in het dekzandgebied met vennetjes – hetzij in de vorm van een meer sedentaire bewoningsvorm (boerderijen) op de hogere gronden. Qua sporen van begraving is in Hilversum een vroegmiddeleeuws grafveld bekend op een deel van de stuwwal. Daarnaast is er sprake van meerdere grafheuvels uit de periode Neolithicum – Bronstijd in het tegenwoordige heidegebied. Ook kunnen sporen van landgebruik worden aangetroffen, bijvoorbeeld in de vorm van ontginnings- of erfgreppels en paden door het zandgebied. Nederzettingscomplexen kunnen zich kenmerken door een verzameling grondsporen, een vondstlaag of een dichte vondstenstrooiing van onder andere fragmenten aardewerk en bewerkt vuursteen, hetgeen met name afhankelijk is van de langdurigheid en/of intensiteit van eventuele bewoning op die plek. Daarentegen zullen sporen van kortstondige bewoning en landgebruik zich kenmerken door (kleinschalige) grondsporen in plaats van de aanwezigheid van vondstmateriaal. Derhalve kan over de aanwezigheid van laatstgenoemde complexen enkel uitspraken gedaan worden op basis van de opbouw en de mate van intactheid van de bodem. Deze is naar verwachting in delen van het plangebied door bodemingrepen aangetast, maar in hoeverre daardoor eventueel aanwezige archeologische resten verdwenen zijn, is niet bekend.

Verwachtingenkaarten
In Bijlage 19 en 20 zijn de archeologische verwachtingen voor beide plangebieden binnen de in dit onderzoek gehanteerde plangrenzen inzichtelijk gemaakt, in een verdeling van lage/middelhoge/hoge verwachting. De begrenzingen zijn gebaseerd op de gemeentelijke beleidskaarten. Daarbij is het terrein dat op de kaart van Huizen ondergrenzen van 10.000 m^2 en 220 cm –Mv heeft voorlopig als lage verwachting opgenomen. Monumententerreinen en hun buffers zijn als hoge verwachtingszones beschouwd. Op de kaart van plangebied Hilversum-Laren is ook het tweede ecoduct meegenomen (noordoostelijk van het tracé), ondanks de ligging daarvan buiten de in dit onderzoek gehanteerde plangrenzen. Wegens de ligging op een monumententerrein heeft deze locatie een hoge verwachting.

10. Conclusie en Advies

Conclusie

Uit het bureauonderzoek blijkt dat de HOV-verbinding gepland is in een landschappelijk divers en archeologisch rijk gebied. Het Gooi kent namelijk een veelheid aan archeologische vondsten en sporen. In de plangebieden Hilversum-Laren en Huizen-Blaricum bevinden zich daarom ook meerdere zones met een middelhoge tot hoge verwachting, alsook een aantal archeologische monumenten. Archeologisch onderzoek in (de directe omgeving van) de plangebieden heeft resten van (pre-)historische bewoning en begraving opgeleverd, in datering variërend van het Paleolithicum tot en met de Nieuwe Tijd:

Plangebied Hilversum-Laren

- Het westelijk deel van plangebied Hilversum-Laren ligt in de bebouwde kom van het dorp. De verwachting is hier met name afhankelijk van de mate van moderne verstoring die de aanleg van de bebouwing, verharding en infrastructuur met zich mee heeft gebracht. Kenmerkende zones met een hoge verwachting zijn de historische kern van Hilversum en een voormalig vroegmiddeleeuws grafveld met mogelijk nog resterende resten bij de Liebergerweg op een deel van de stuwwal;
- Het oostelijk deel van plangebied Hilversum-Laren betreft het bos- en heidegebied en de overgang van de bebouwde kom naar die zone. Hier zal naast de aanleg van bebouwing, verharding en infrastructuur ook bosaanplant voor verstoring van het archeologisch bodemarchief hebben gezorgd. Eerder archeologisch onderzoek heeft langs de gehele bebouwde oostrand intacte begraven podzolbodems in het dekzand aangetoond, die erop wijzen dat de verstoring niet volledig is geweest. Daarbij zijn in het bos- en heidegebied meerdere waarnemingen van prehistorische bewoning en begraving aanwezig, waaronder bekende resten uit het Mesolithicum op de plek waar het ecoduct over de Weg over Anna's Hoeve gepland staat. Dit stuk van plangebied Hilversum-Laren bevindt zich tevens in een provinciaal aardkundig monument, waar vergravingen, ontgrondingen en egalisaties niet zonder meer mogen plaatsvinden. Ten behoeve van de realisatie van de HOV dient voor deze handelingen ontheffing te worden aangevraagd, waarbij de provincie in haar afweging ook het maatschappelijke belang van de realisatie van de HOV zal meenemen. Aan de ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden, in het belang van de bescherming of instandhouding van het aardkundig monument.
- In plangebied Hilversum-Laren zijn archeologische resten voornamelijk te verwachten in de top van stuwwal- en sneeuwsmeltwaterafzettingen, alsook in de top van dek- en stuifzandafzettingen. Hierbij moet ook terdege rekening worden gehouden met begraven podzolbodems. Afhankelijk het gebruik en de verstoringen in latere eeuwen kunnen deze archeologisch relevante lagen reeds vanaf maaiveld of dicht daaronder voorkomen. Zo zijn begraven podzolbodems aan de oostrand van Hilversum aangetoond vanaf een diepte van circa 40 cm –Mv.

Plangebied Huizen-Blaricum

- Plangebied Huizen-Blaricum heeft in het gemeentelijk beleid voor een groot deel een archeologische verwachting beneden 220 cm –Mv, wegens het ophogen van de bodem voorafgaand aan de realisatie van de wijk Bijvanck. Het is echter niet bekend of deze ophoging ook in het plangebied aanwezig is en, zo ja, wat het effect hiervan is geweest op eventuele archeologische resten. Het tracé doorsnijdt deels het archeologisch monument van de Blaricummermeent en de bufferzone ervan, wat in relatie staat tot een verdronken dekzandlandschap met bewoningssporen uit de periode Paleolithicum – Bronstijd. Ook in dit plangebied zal bodemverstoring hebben plaatsgevonden, voornamelijk in de vorm van infrastructuur. De ophoging van het terrein kan echter deze verstoring hebben beperkt.

- Het relevante archeologisch niveau in plangebied Huizen-Blaricum bestaat uit de top van het dekzand. De hoogste top is nagenoeg direct ten noorden van het tracé gekarteerd op het Blaricummermeent-monument (ten noorden van de weg Stroomzijde), op circa 50 cm –Mv. In het plangebied zelf kan deze top begraven zijn onder een ophoogpakket, maar dat is niet met zekerheid te stellen op basis van dit bureauonderzoek.

Effectbeoordeling en advies

De realisatie van de HOV-verbinding heeft een negatief tot sterk negatief effect op (eventueel aanwezige) archeologische waarden in het gebied. Geadviseerd wordt om zoveel mogelijk te streven naar behoud *in situ* van het oorspronkelijke reliëf – zeker daar waar het aardkundig monument betreft – en van (eventueel aanwezige) archeologische waarden. Om inzicht te krijgen in de daadwerkelijke archeologische waarden in het plangebied wordt tevens geadviseerd om archeologisch veldonderzoek uit te voeren, op de plekken waar door de geplande bodemingrepen eventuele archeologische waarden kunnen worden verstoord. De risicozones waar archeologische waarden aanwezig (kunnen) zijn betreffen in elk geval de middelhoge of hoge archeologische verwachtingszones, alsook de monumententerreinen (inclusief bufferzone). Deze zones zijn gebaseerd op de gemeentelijke beleidskaarten, die op hun beurt voor het merendeel zijn gestoeld op de bodem- en geomorfologische kaarten. Het is echter ook niet uitgesloten dat zich in de lage verwachtingszones op de kaarten nog archeologische resten (kunnen) bevinden, aangezien het door gebrek aan informatie over aard en omvang van bodemverstoringen niet mogelijk is om deze zones op basis van het bureauonderzoek af te schrijven. Daarbij is er sprake van een voorlopig ontwerp en zijn de daadwerkelijke aard en omvang van de bodemingrepen nog niet vastgesteld, waardoor archeologisch risicozones binnen de plangebieden nog niet verder gedifferentieerd kunnen worden. De voorlopige archeologische risicozones zijn in de vorm van verwachtingenkaarten opgenomen in Bijlage 19-20 (zie Hoofdstuk 9 voor een korte toelichting op deze kaarten).

Het is aan te bevelen om archeologisch inventariserend veldonderzoek uit te voeren in beide plangebieden, in eerste instantie uit te voeren in de vorm van een verkennend booronderzoek langs het gehele tracé, om de bodemintactheid in de verschillende archeologische risicozones vast te stellen en indien mogelijk de aanwezigheid van archeologische resten aan te tonen. De resultaten kunnen worden aangevuld met een veldverkenning tijdens het booronderzoek en een (verdere) analyse van het AHN en wellicht luchtfoto's. Met dit vervolgonderzoek kan de archeologische verwachting worden aangescherpt, waardoor het archeologisch risico inzichtelijker wordt gemaakt en daardoor mogelijk een differentiatie kan worden aangebracht binnen de plangebieden in de vorm van risicozones. Deze zones kunnen vervolgens als gebieden met een archeologische dubbelbestemming worden opgenomen in het PIP ('Waarde – Archeologie'). Aan deze gebieden kunnen dan vrijstellingsgrenzen qua oppervlakte en diepte worden gekoppeld. Geplande bodemingrepen die de specifieke vrijstellingsgrenzen van een gebied met een dubbelbestemming overschrijden, zijn dan archeologisch onderzoeksplichtig bij het aanvragen van een omgevingsvergunning.

Het is aan te bevelen om als richtlijn een afstand van 50 m tussen elke boring te hanteren[5]. Gezien de aanwezigheid van begraven podzolbodems in Hilversum, de mogelijke aanwezigheid van resten onder een ophoogdek in Huizen en het feit dat de exacte dieptes van alle bodemingrepen nog niet bekend zijn, wordt als voorlopige richtlijn een boordiepte van 3,00 m –Mv aanbevolen. Bij het plannen van het booronderzoek dient zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met voor de hand liggende

[5] Dhr. B. Smit van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) stelt in een reactie aan de provincie Noord-Holland voor om de boringen om de 25 meter te zetten. Dit vanwege het feit dat er waarschijnlijk maar één raai boringen gezet zal kunnen worden, gezien de lijnvormige plangebieden. Bij interpretatie van de boorgegevens beveelt dhr. Smit tevens aan om naast informatie uit de onderzoeken bij de Blaricummermeent ook de boorgegevens van het tracé van de A27 (Exaltus, 1994) te gebruiken. Ook stelt dhr. Smit voor om de locaties vast te stellen van veensquenties, die wellicht bemonsterd kunnen worden voor archeobotanisch of dateringsonderzoek. Dit kan helpen bij het beoordelen van de mogelijke aanwezigheid van organische archeologische resten.

bodemverstoringen, zoals zones direct naast of ter plaatse van bestaande wegen en spoorlijnen. Bovenstaande betreft een advies. Een daadwerkelijk besluit over het wel of niet uitvoeren van vervolgonderzoek dient genomen te worden door de bevoegde overheid inzake archeologie, in deze de provincie Noord-Holland (tot aan vaststelling van het PIP).

11. Geraadpleegde bronnen

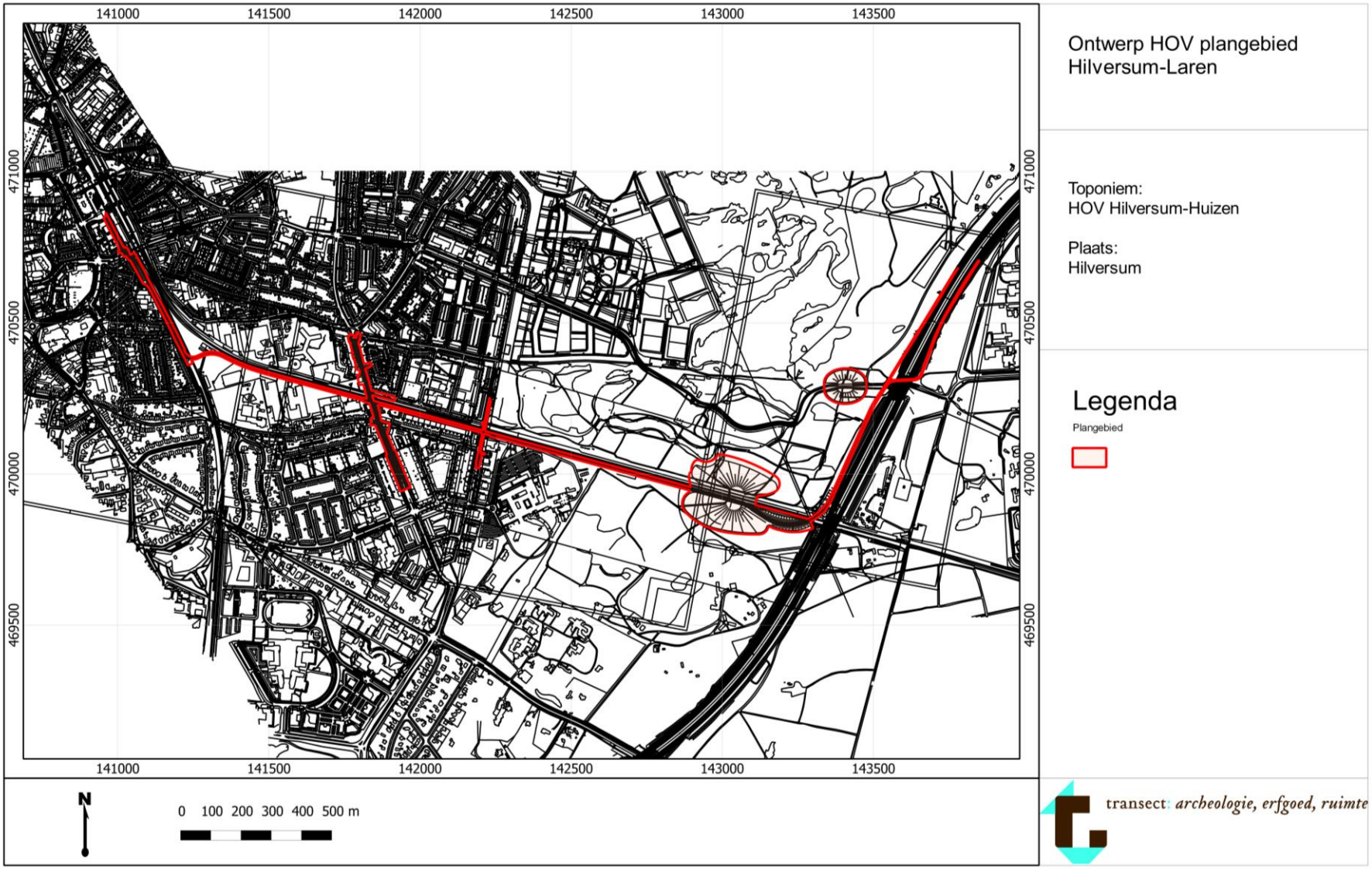
Archeologische kaarten en databestanden:

- Archeologische Monumenten Kaart (AMK), Rijksdienst voor Cultureel erfgoed (RCE), Amersfoort, 2007.
- Archeologisch Informatie Systeem II (Archis2), Rijksdienst voor Cultureel erfgoed (RCE), Amersfoort, 2007.
- Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden, 3e generatie, IKAW, Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), Amersfoort, 2008.
- www.ahn.nl
- www.ruimtelijkeplannen.nl
- www.watwaswaar.nl
- www.bodemloket.nl
- www.dinoloket.nl
- www.bodemdata.nl
- www.tgooi.info
- www.oneindignoordholland.nl
- gooiersgracht-viersloot.blogspot.nl
- Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie provincie Noord-Holland
- Archeologische beleidskaart gemeente Hilversum en structuurvisie (De Ondergrondse Stad)
- Archeologische beleidskaart gemeente Huizen en nota archeologiebeleid
- Archeologische beleidskaart BEL-combinatie (gemeenten Blaricum, Eemnes en Laren) en nota archeologiebeleid

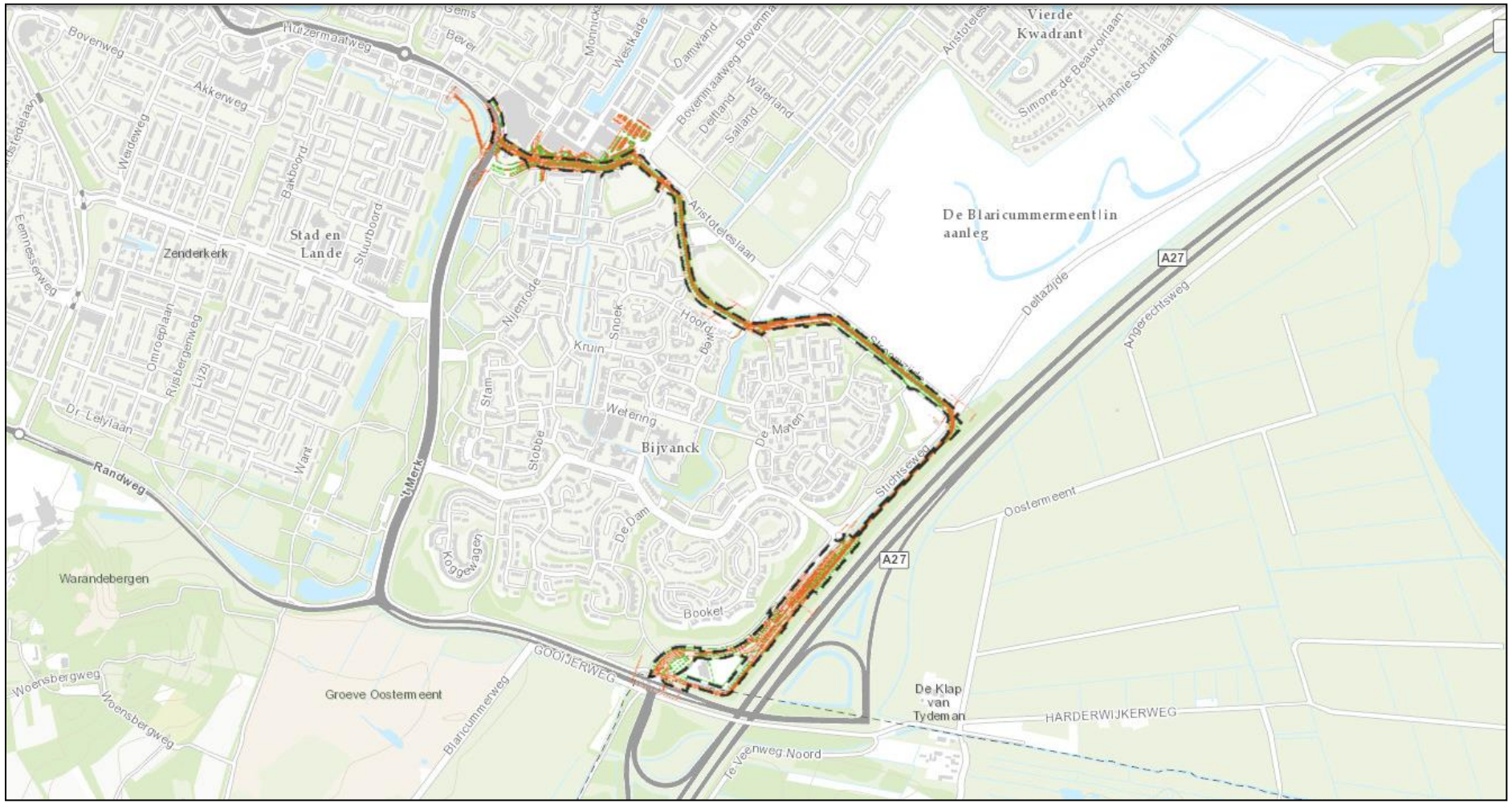
Literatuur:

- Bakker, H. de, 1966. *De subgroepen van het systeem voor bodemclassificatie voor Nederland*. In: Boor en Spade.
- Bakker, H. de en J. Schelling, 1989. *Systeem van bodemclassificatie voor Nederland. De hogere niveaus*. Wageningen.
- Berendsen, H.J.A., 2000. *Landschappelijk Nederland*. Assen (Fysische geografie van Nederland). Derde, geheel herziene druk.
- Berendsen, H.J.A., 2005. *De vorming van het land*. Assen (Fysische geografie van Nederland). Vierde, geheel herziene druk.
- Jonge, N. de & W.A. van Breda, 2010. *Anton Philipsweg te Hilversum. Een Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek.* ADC-rapport 2467. Amersfoort.
- Lange, C. de & C. Wallenburg, 1965. *Toelichting op de bodemkaart Kaartblad 25 Oost*. Stiboka. Wageningen.
- Leijnse, K., 2005. *Plangebied Blaricummermeent, gemeente Blaricum: een inventariserend archeologisch onderzoek (karterend booronderzoek 2e fase)*. RAAP-rapport 1171. Weesp.
- Mulder, E.F.J. de, M.C. Geluk, I.L. Ritsema, W.E. Westerhoff & T.E. Wong, 2003. *De ondergrond van Nederland.* Houten.
- Provincie Noord-Holland, 2010. *Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit*. Haarlem.
- Sevink, J., E.A. Koster, B. van Geel & J. Wallinga, 2013. Drift sands, lakes, and soils: the multiphase Holocene history of the Laarder Wasmeren area near Hilversum, the Netherlands. In: *Netherlands Journal of Geosciences*, volume 9, no. 4., pp. 234-266.
- Visser-Poldervaart, M. & B. Klooster, 2009. *Beleidsnota Archeologie gemeente Huizen*. Haarlem.
- Zagwijn, W.H. & C.J. van Staalduinen, 1975. *Toelichtingen bij Geologische overzichtskaarten van Nederland. Rijks Geologische Dienst*. Haarlem.

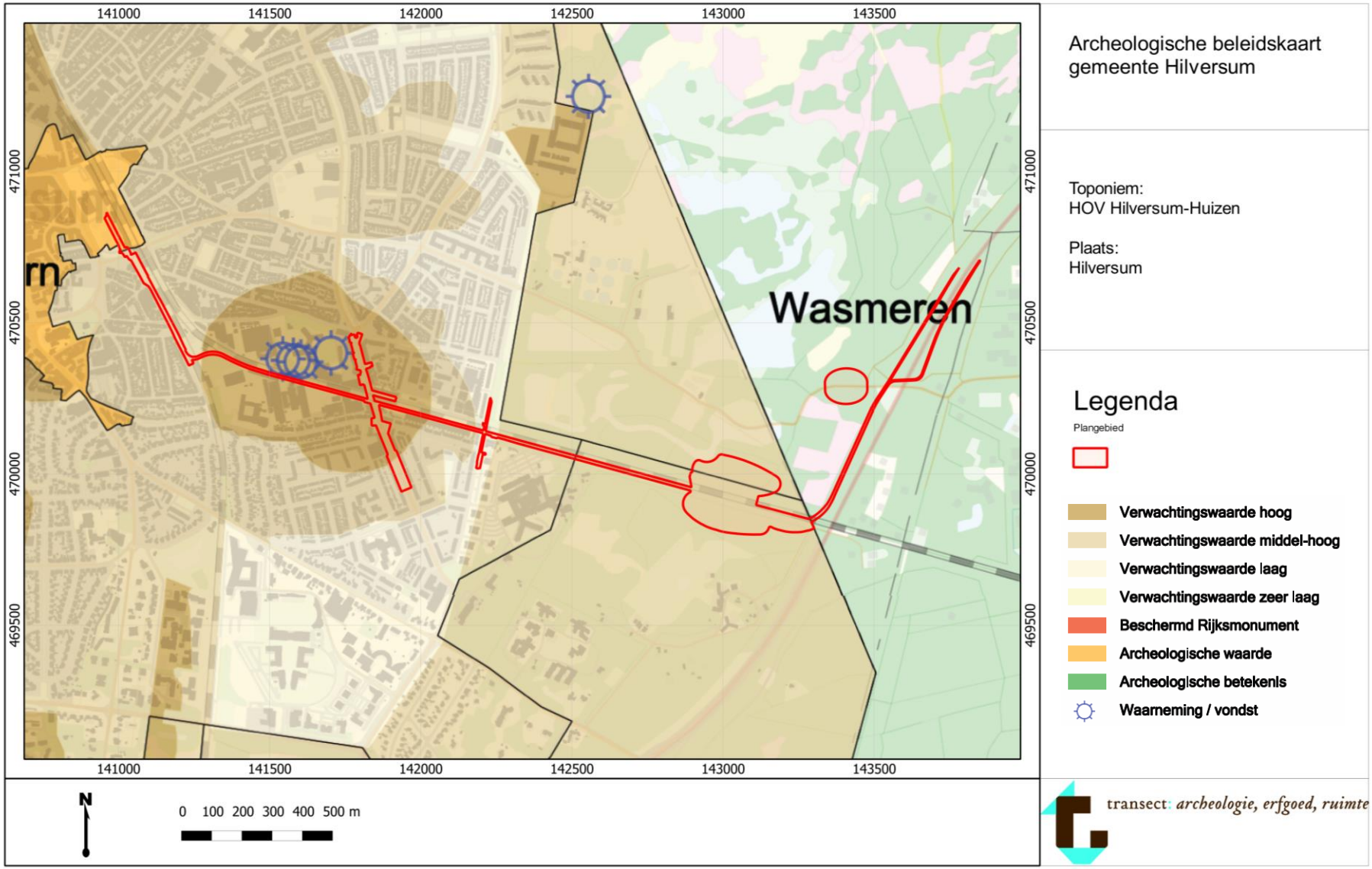
Bijlage 1: Ontwerp HOV plangebied Hilversum-Laren



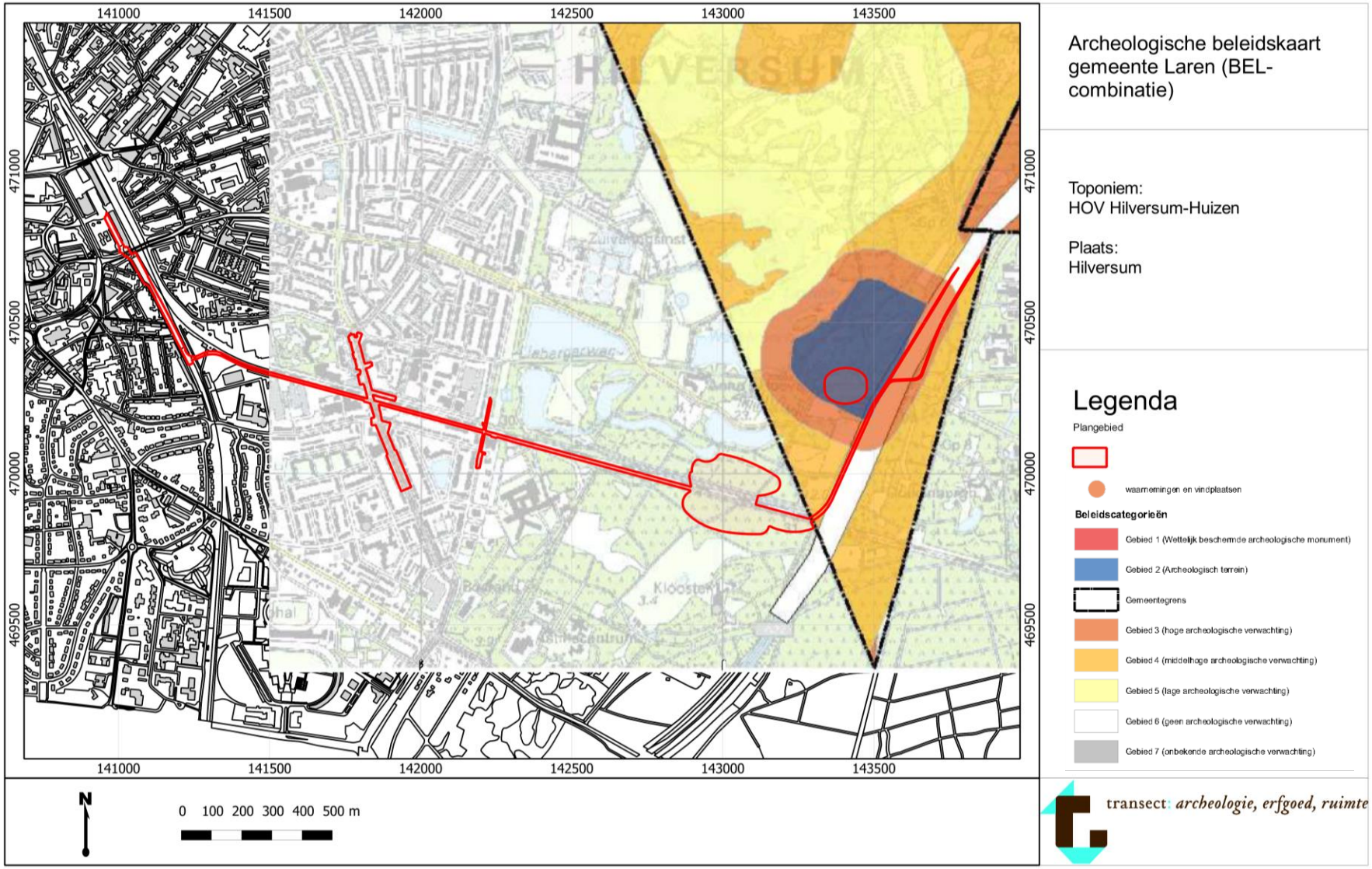
Bijlage 2: Ontwerp HOV plangebied Huizen-Blaricum



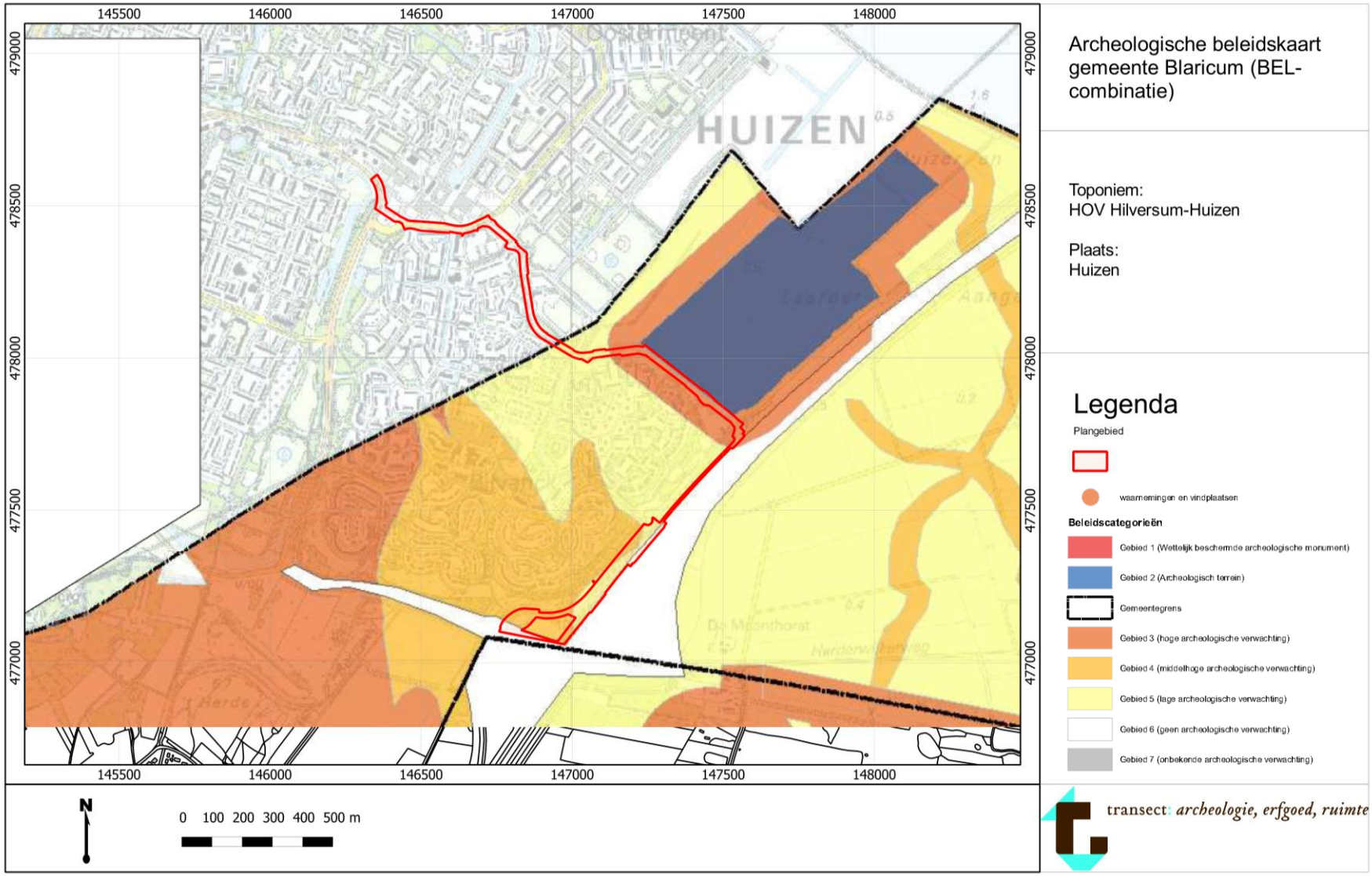
Bijlage 3: Archeologische beleidskaart gemeente Hilversum



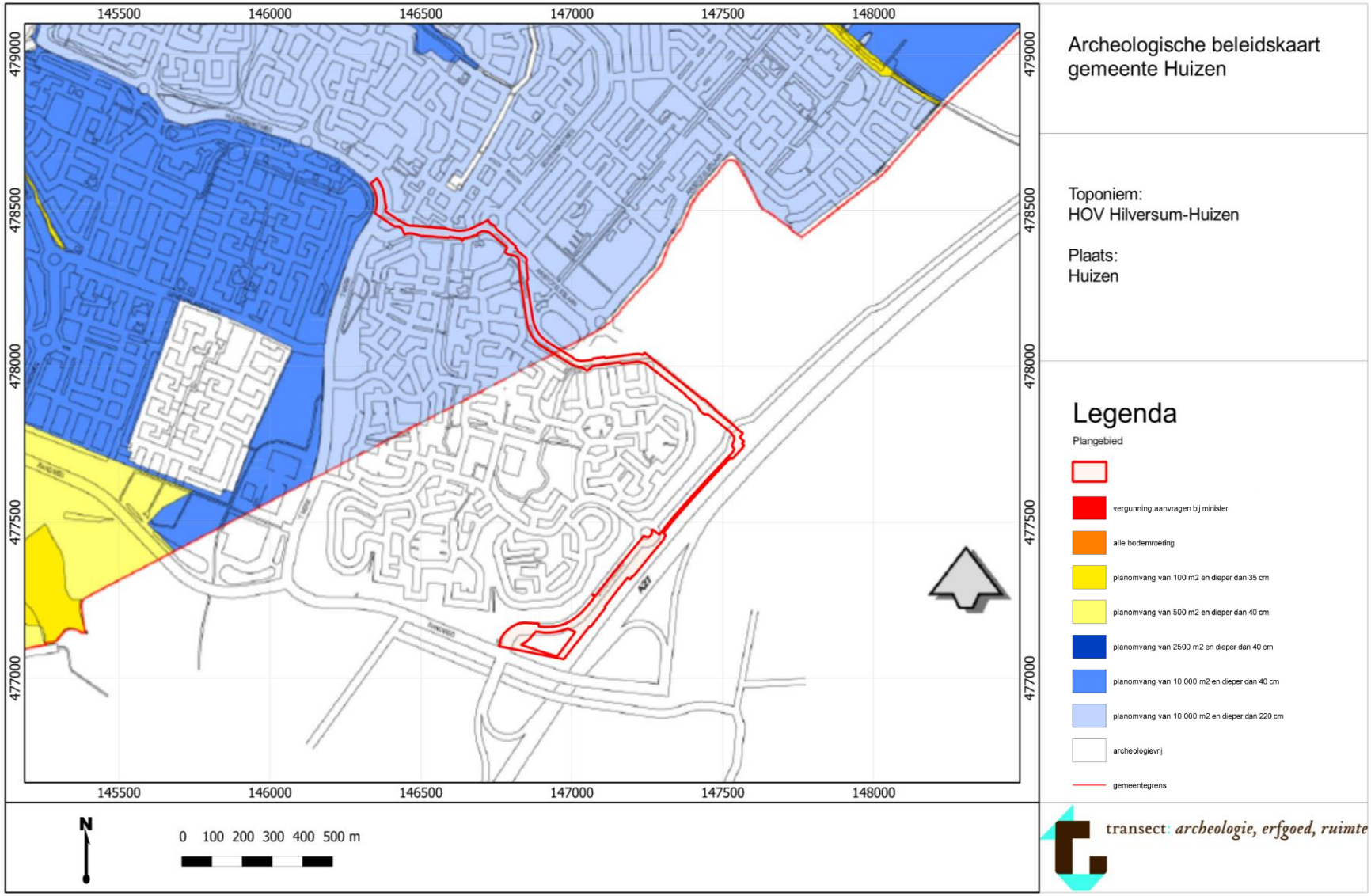
Bijlage 4: Archeologische beleidskaart gemeente Laren (BEL-combinatie)



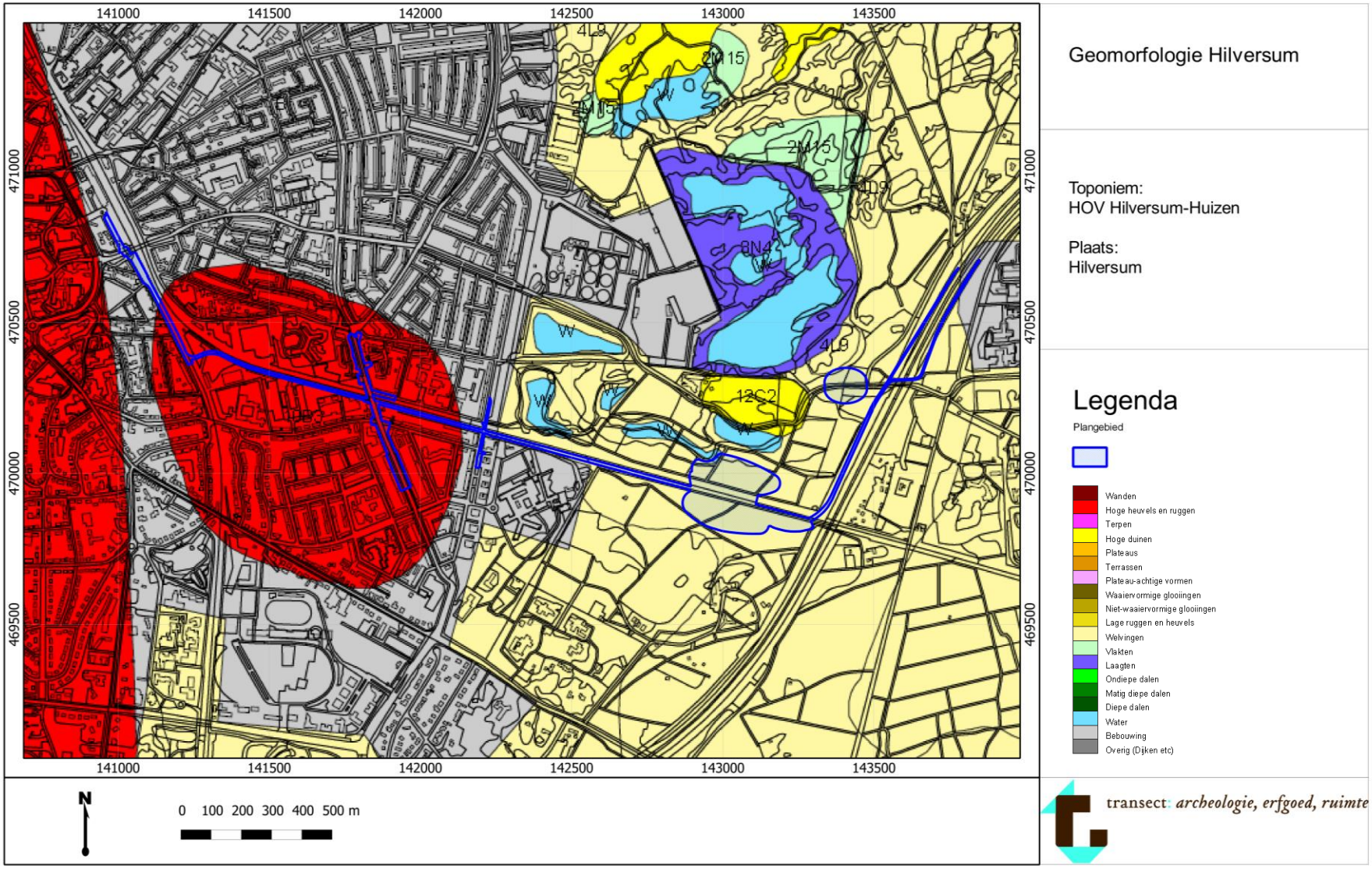
Bijlage 5: Archeologische beleidskaart gemeente Blaricum (BEL-combinatie)



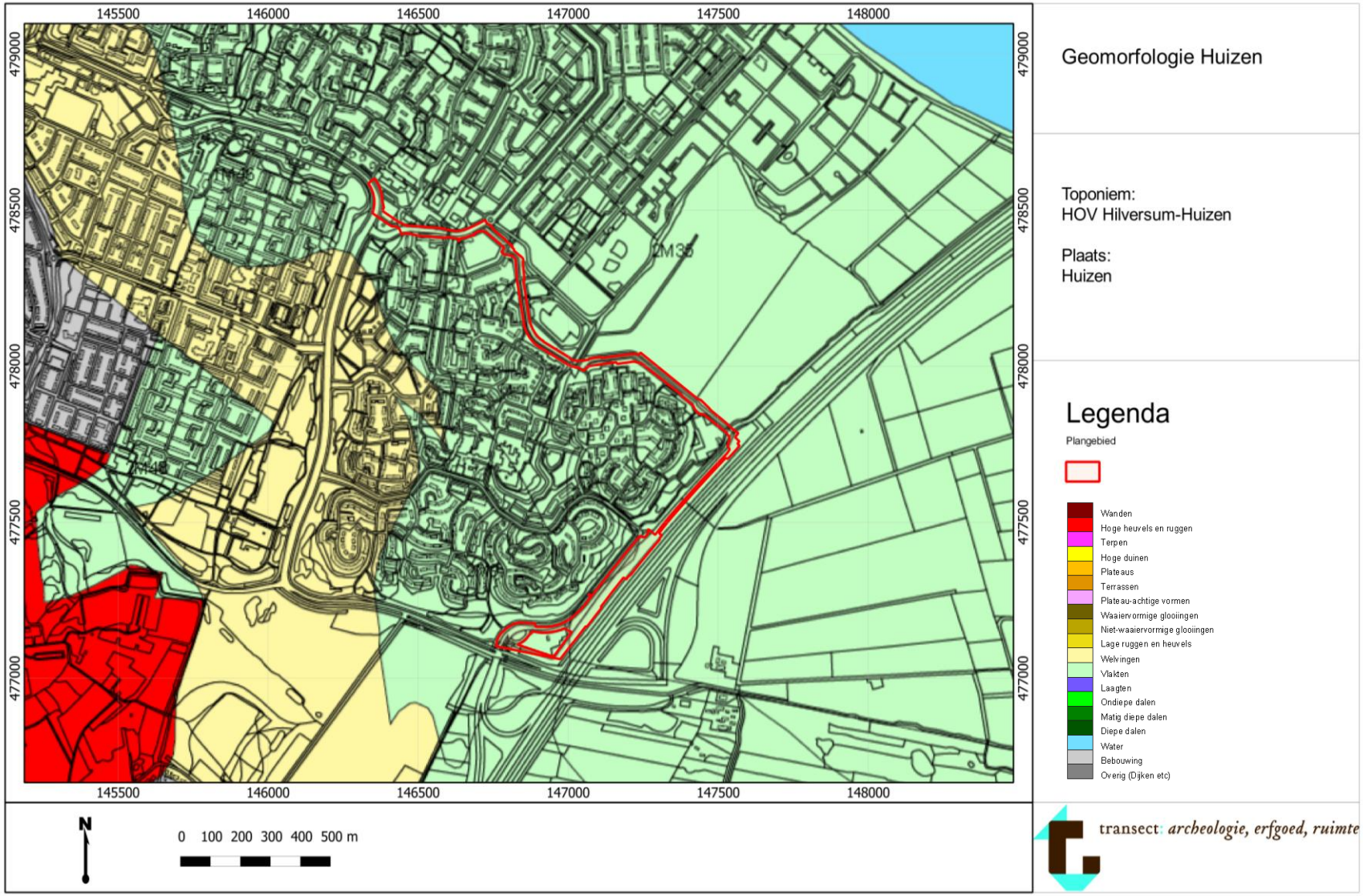
Bijlage 6: Archeologische beleidskaart gemeente Huizen



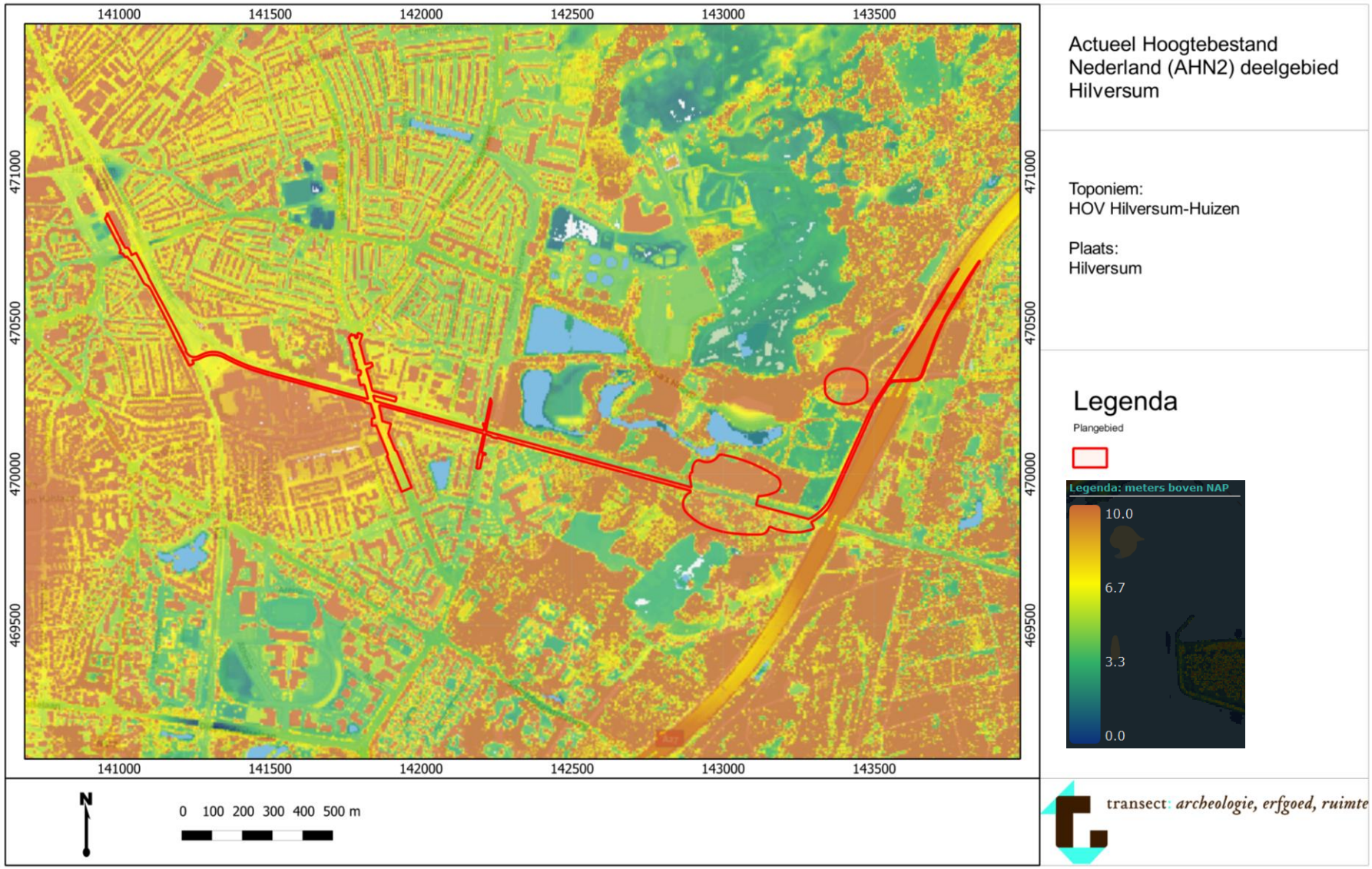
Bijlage 7: Geomorfologie plangebied Hilversum-Laren



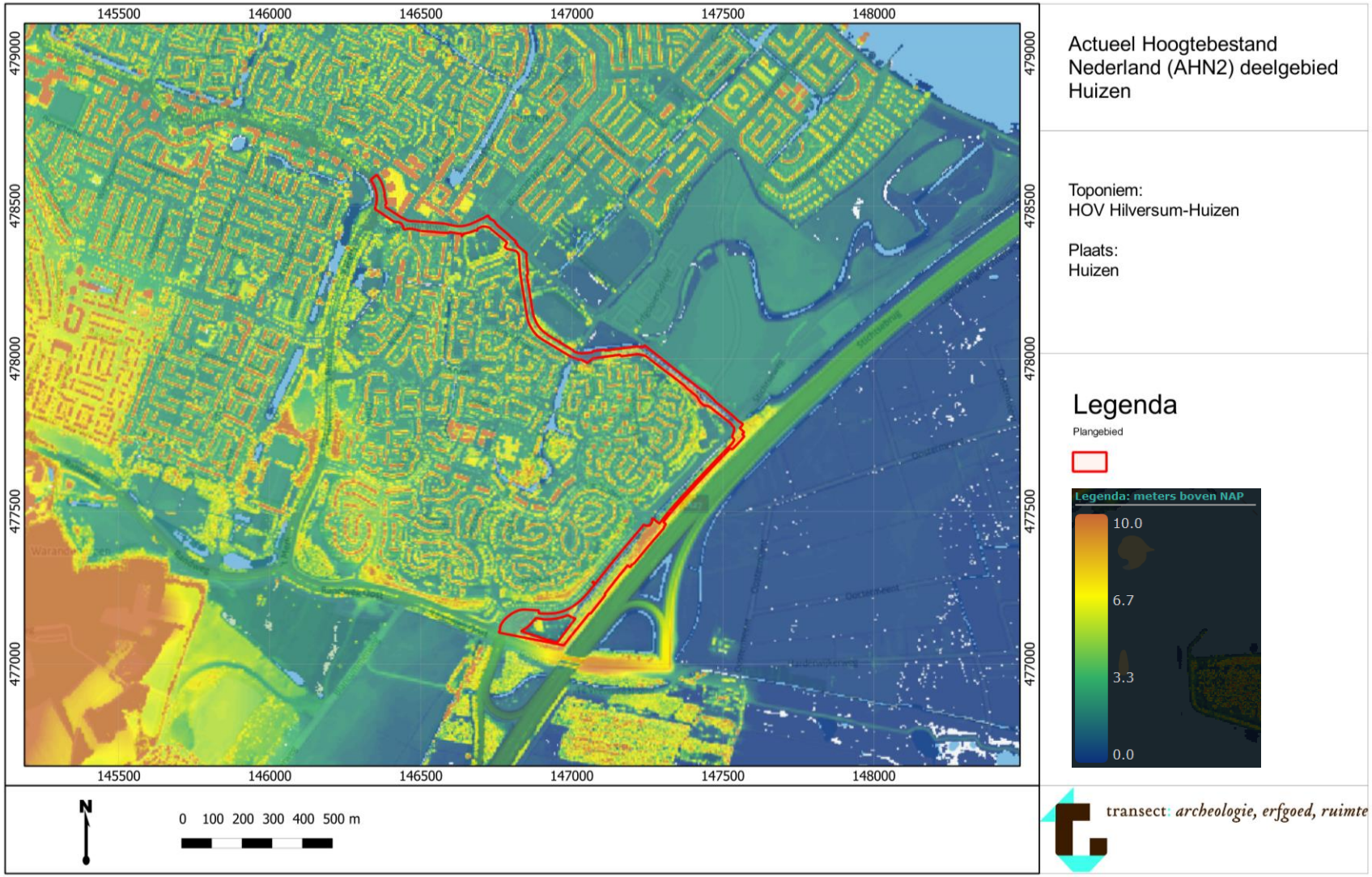
Bijlage 8: Geomorfologie deelgebied Huizen



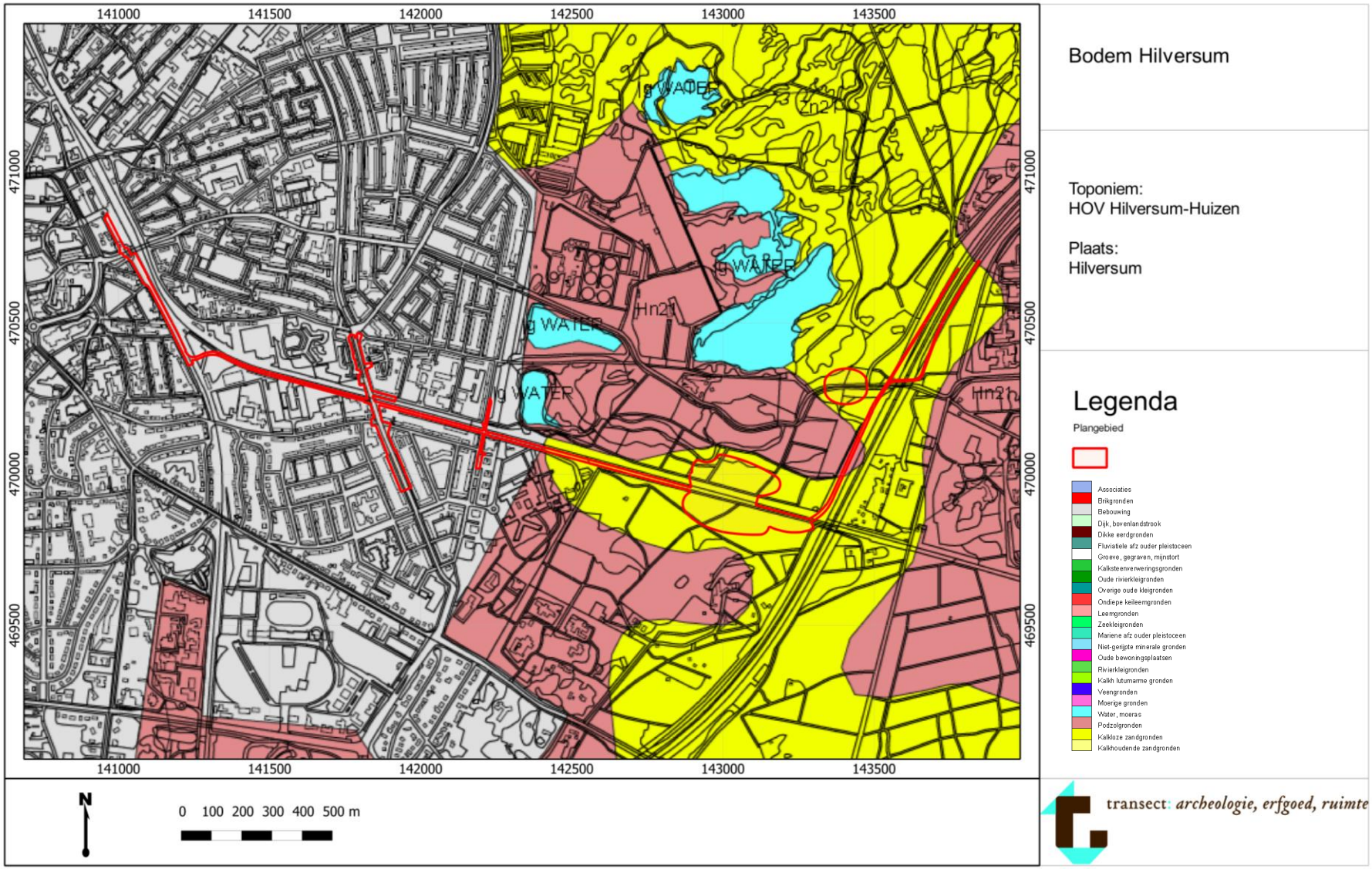
Bijlage 9: Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN2) plangebied Hilversum-Laren



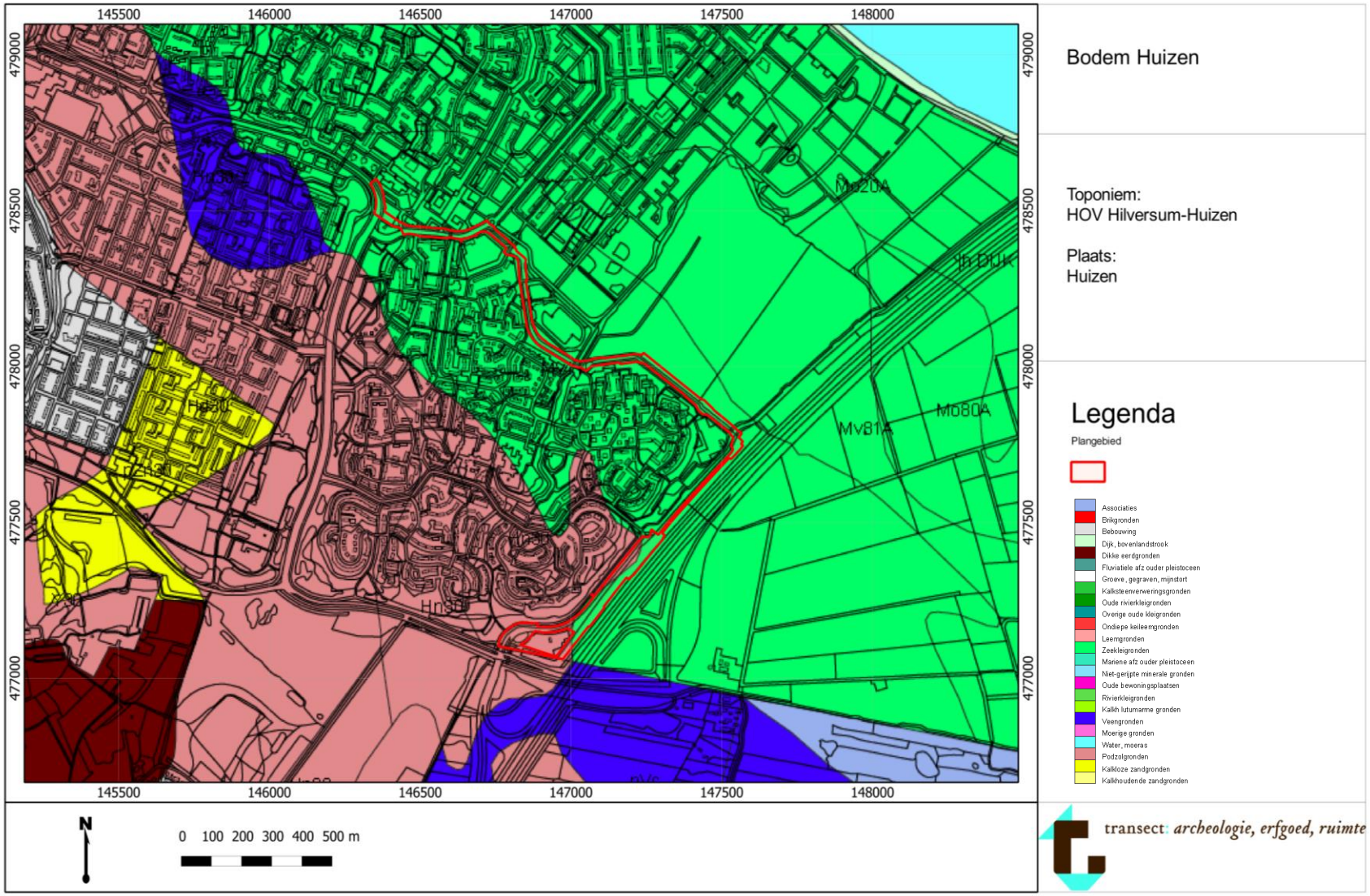
Bijlage 10: Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN2) plangebied Huizen-Blaricum



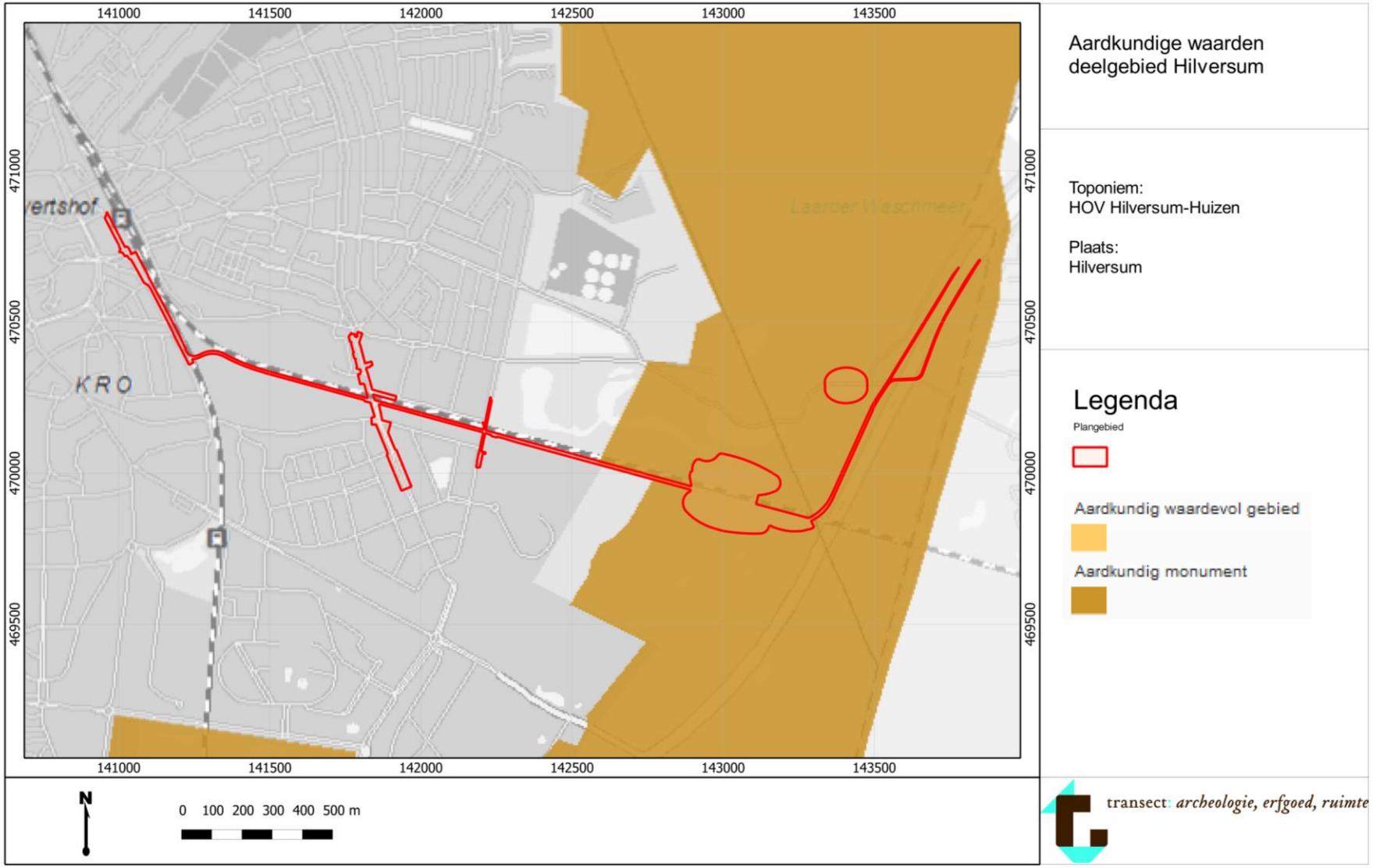
Bijlage 11: Bodem plangebied Hilversum-Laren



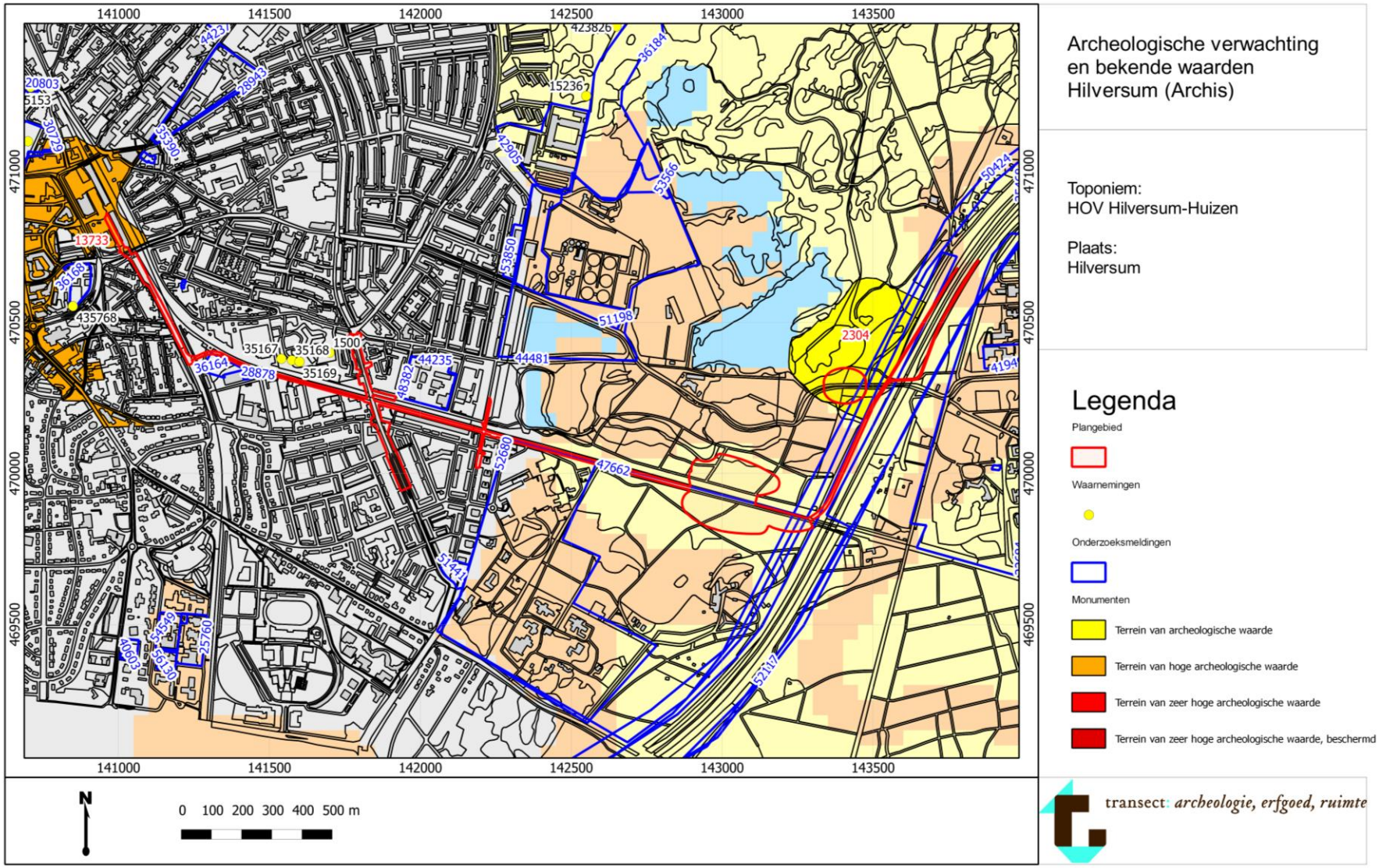
Bijlage 12: Bodem plangebied Huizen-Blaricum



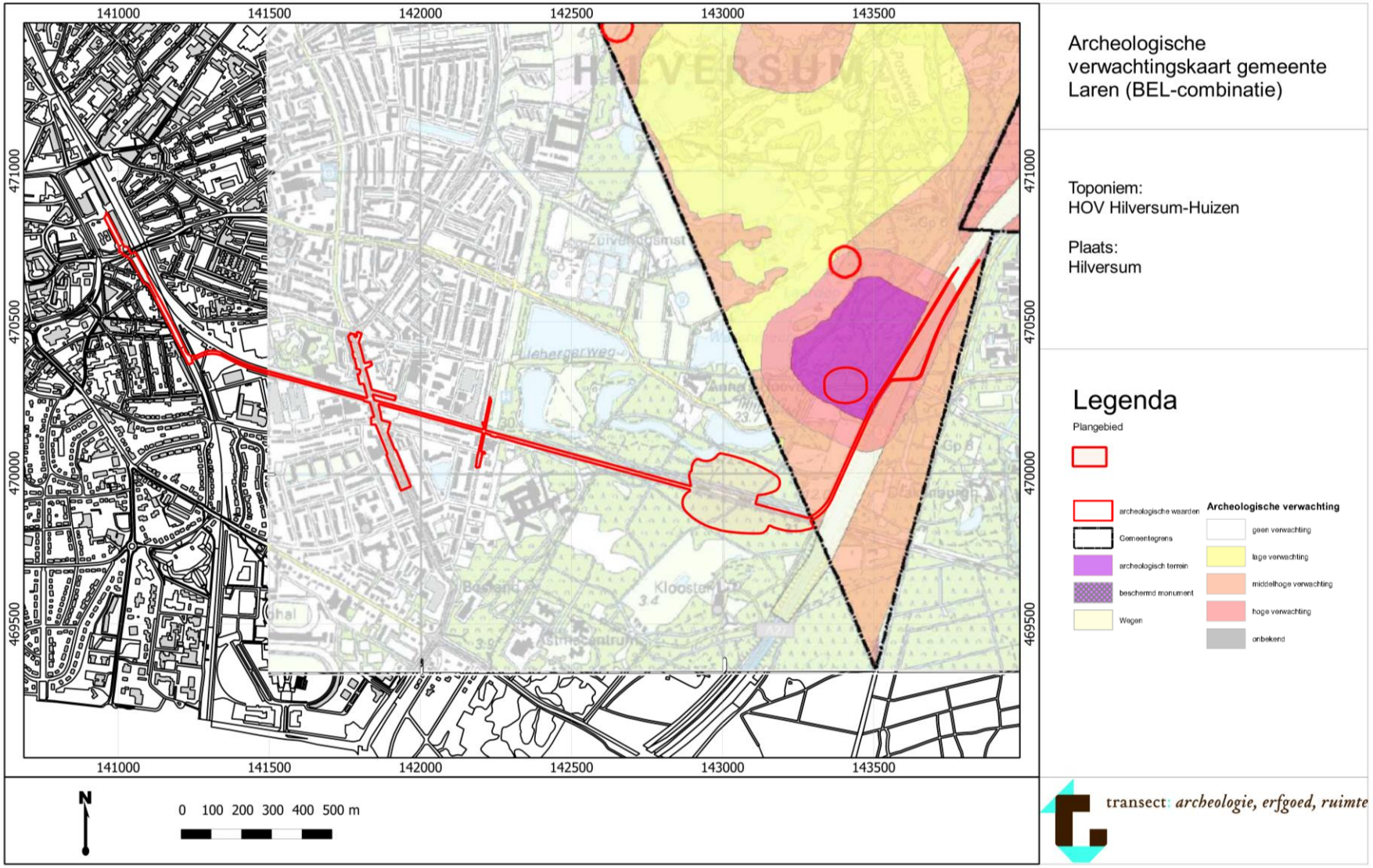
Bijlage 13: Aardkundige waarden plangebied Hilversum-Laren



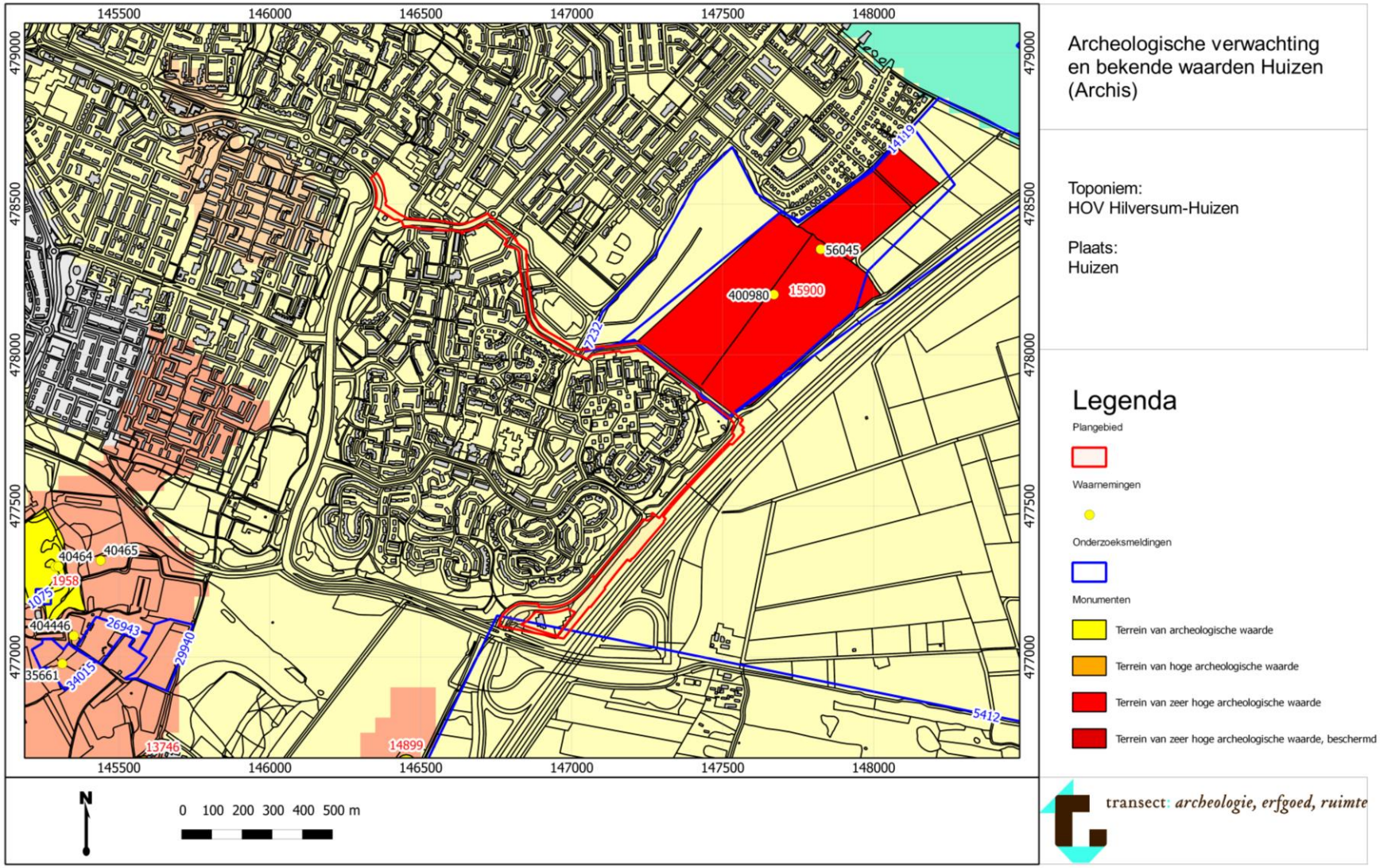
Bijlage 14: Archeologische verwachting en bekende waarden plangebied Hilversum-Laren (Archis)



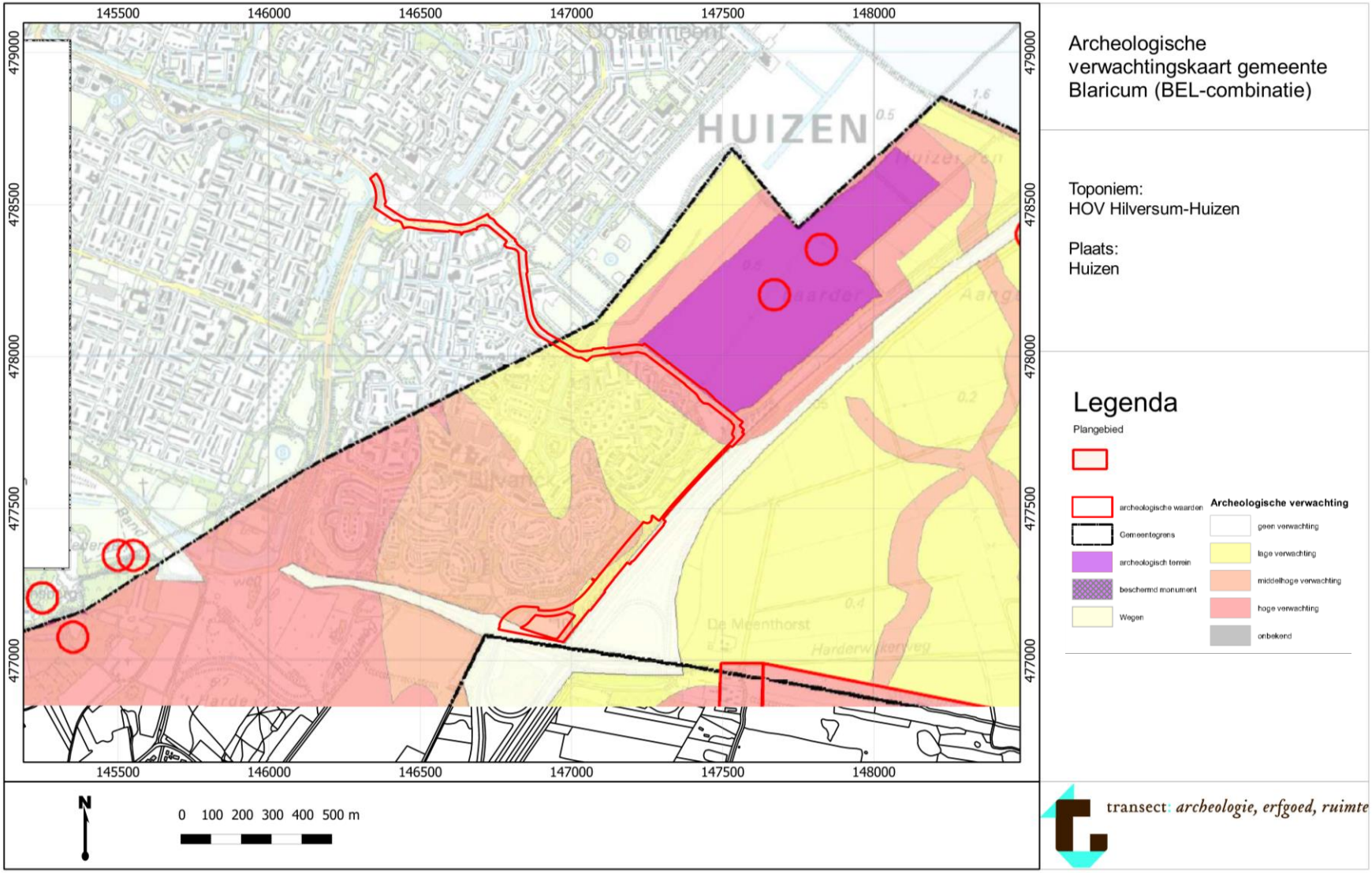
Bijlage 15: Archeologische verwachtingskaart gemeente Laren (BEL-combinatie)



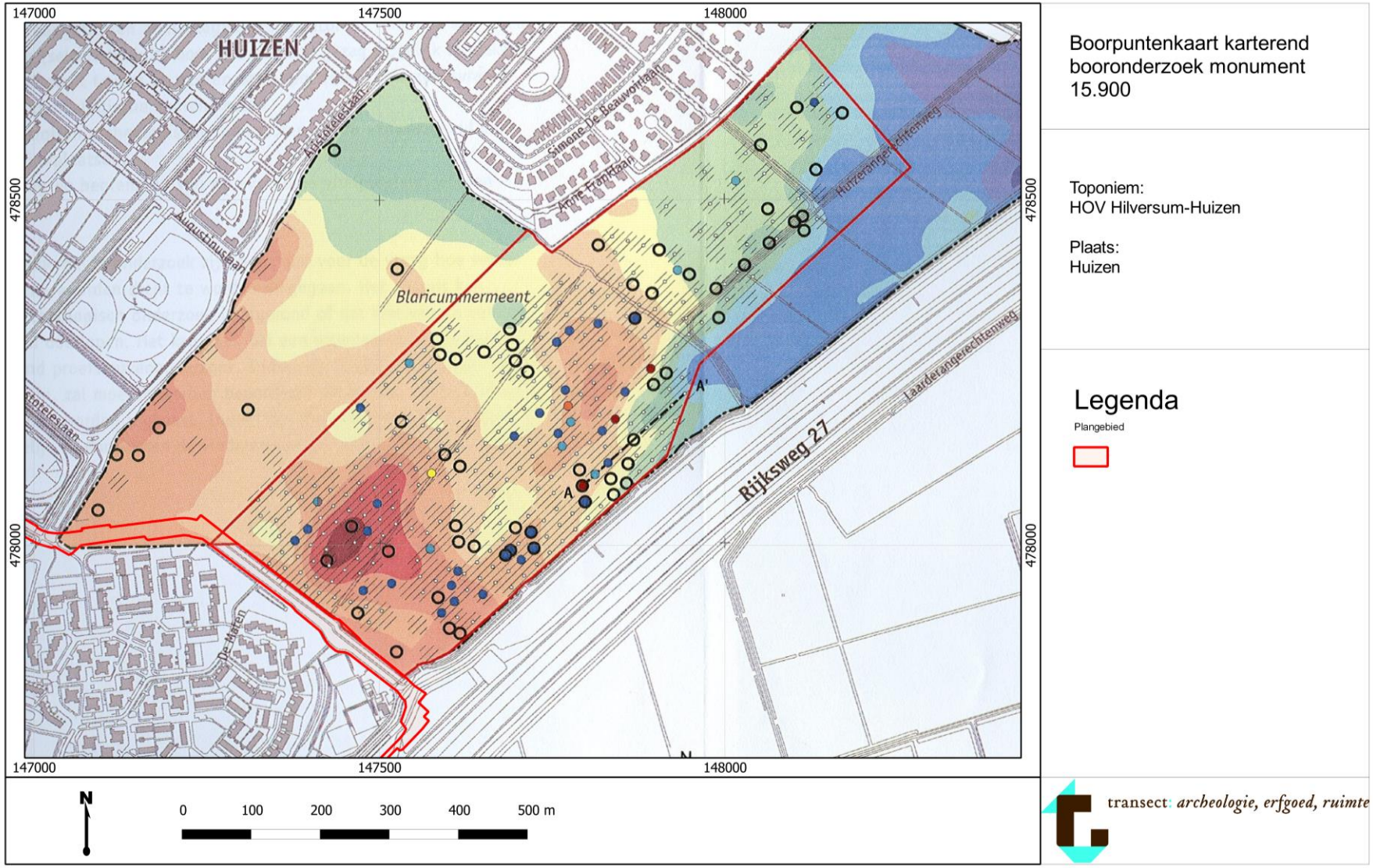
Bijlage 16: Archeologische verwachting en bekende waarden plangebied Huizen-Blaricum (Archis)



Bijlage 17: Archeologische verwachtingskaart gemeente Blaricum (BEL-combinatie)



Bijlage 18: Boorpuntenkaart karterend booronderzoek monument 15.900 (plangebied Huizen-Blaricum)



Plangebied Blaricummermeent
Gemeente Blaricum

Resultaten booronderzoek

legenda

boringen

- boring
- met veel houtskool
- met vuursteen; debitage / afslag
- met vuursteen; mogelijk antropogeen
- met kwarts; afslag
- verbrande hazelnoot
- mogelijk verbrande hazelnoot
- met vuursteen; mogelijk antropogeen en met aardewerk
- 102 boornummer
- zone met houtskool

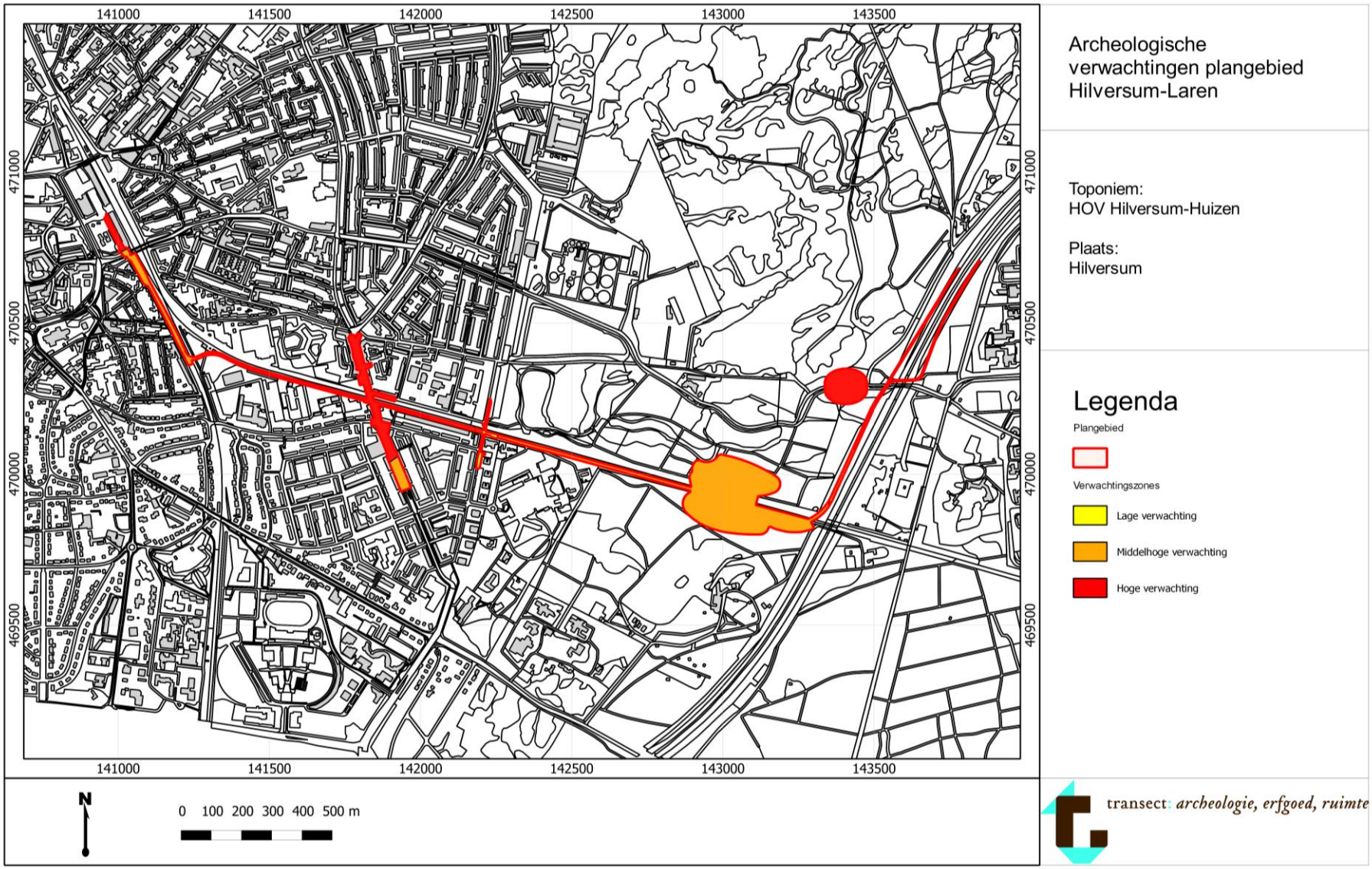
top dekzand in cm. t.o.v. NAP

- hoger dan -50
- -100 tot -50
- -150 tot -100
- -200 tot -150
- -250 tot -200
- -300 tot -250
- -350 tot -300
- -400 tot -350
- -450 tot -400
- -500 tot -450
- -550 tot -500
- lager dan -550

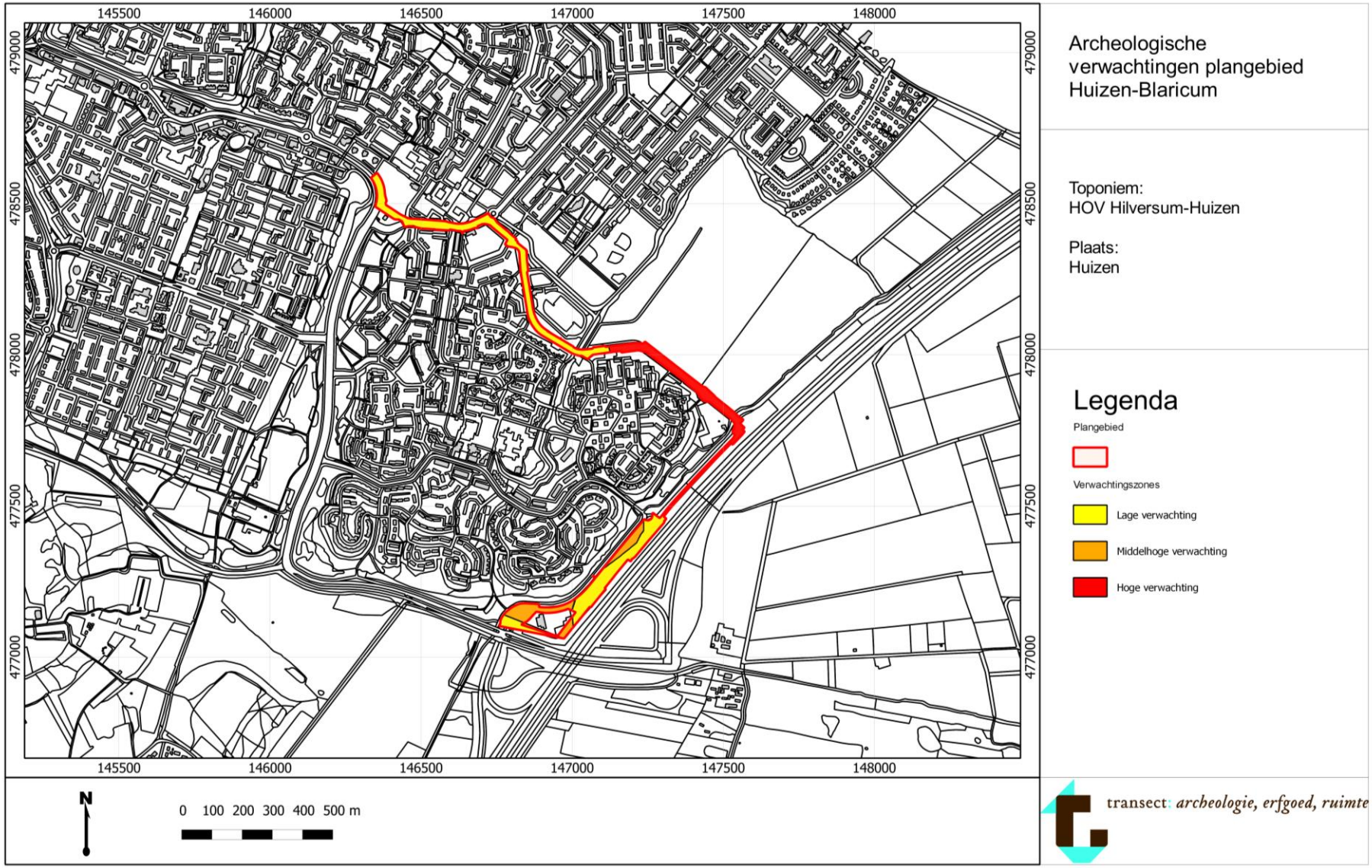
overig

- A A' boorraai met raailetters
- grens plangebied
- grens onderzoeksgebied tweede karterende fase

Bijlage 19: Archeologische verwachtingen plangebied Hilversum-Laren



Bijlage 20: Archeologische verwachtingen plangebied Huizen-Blaricum



transect: archeologie, erfgoed, ruimte

Transect-rapport 642

HOV-busbaan Hilversum

Gemeenten Hilversum en Laren (NH)

Archeologisch Inventariserend Veldonderzoek
(IVO; verkennende fase)

Auteur	Drs. A.J. Wullink
Versie	Concept 1.1
Projectcode	15010027
Datum	04-07-2015
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland Houtplein 33 2012 DE Haarlem
Uitvoerder	Transect Australiëlaan 5-a 3526 AB Utrecht
Onderzoeksmelding	66.515 3526 AB Utrecht
Bevoegde overheid	Provincie Noord-Holland
Beheer documentatie	Transect, Utrecht
Foto voorblad	Foto ter plaatse van het toekomstige ecoduct

Autorisatie		
Naam	Datum	Paraaf
Drs. S. Hakvoort (Senior archeoloog)	04-05-2015	

ISSN: 2211-7067

© Transect, Utrecht

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgevers.

Transect aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.

transect: archeologie, erfgoed, ruimte

Australiëlaan 5-a
3526 AB Utrecht

T: 030-7620705
F: 030-76207[illegible]
E: informatie@

Samenvatting

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Transect een inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende fase, door middel van boringen, uitgevoerd. De aanleiding voor het onderzoek is het voornemen om in het plantrace een vrije busverbinding te realiseren tussen Hilversum en Huizen, de zogenoemde HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-verbinding. Om deze herontwikkeling mogelijk te maken moeten in twee plangebieden binnen het tracé bestemmingsplanwijzigingen plaatsvinden: plangebied Hilversum-Laren (gemeenten Hilversum en Laren) en plangebied Huizen-Blaricum (gemeenten Huizen en Blaricum). Het onderhavige rapport betreft het onderzoek voor het plangebied Hilversum – Laren.
Het booronderzoek vormt het vervolg op het eerder in dit kader uitgevoerde bureauonderzoek.

Op basis van het verkennend booronderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

- Binnen grote delen van het tracé komen nog potentiële archeologische niveaus voor, in de vorm van (deels) intacte podzolbodems of overstoven (Allerød-)bodems. Het archeologische niveau is direct aan het maaiveld aanwezig of onder een afdekkende laag (verstoring, ophoging, stuifzand, veen of zeeklei). Deze afdekking varieert in dikte van 10 tot 300 cm.
- In één boring zijn in een begraven niveau houtskoolbrokken waargenomen, welke mogelijk een archeologische indicator vormen voor een vindplaats.
- In een ander deel van het plangebied is het potentiële archeologische niveau verdwenen of niet aanwezig geweest.
- Verder zijn er twee delen van het plangebied die om verschillende redenen (ophoging, kabels en leidingen, verontreinigingen) niet afdoende zijn onderzocht om de archeologische verwachting vast te stellen.

Advies

Op basis van de resultaten worden de volgende adviezen worden gegeven:

- *Verwachtingszones 1, 4 en 7:* In deze zones is sprake van een middelhoge verwachting of is de verwachting niet voldoende vastgesteld. De gebieden zijn door verhardingen, ophogingen en kabels en leidingen slecht toegankelijk voor onderzoek. Geadviseerd wordt om hier aanvullend onderzoek te laten plaatsvinden of eventuele toekomstige werkzaamheden archeologisch te begeleiden.
- *Verwachtingszones 6, 9, 10, 11, 12, 14 en 20:* In deze zones zijn intacte potentiële archeologische niveaus aanwezig. Geadviseerd wordt om hier een inventariserend veldonderzoek, karterende fase, ui t te voeren. Dit onderzoek heeft tot doel eventueel aanwezige vindplaatsen op te sporen. Geadviseerd wordt om dit onderzoek door middel van booronderzoek uit te voeren.
- *Verwachtingszone 8:* Deze zone is nog niet voldoende onderzocht. Voor het noordelijke deel wordt geadviseerd om deze als nog te onderzoeken wanneer er meer bekend is over de milieukundige situatie. Het zuidelijke deel kan pas worden onderzocht als de heuvel wordt afgegraven.
- *Verwachtingszones 3, 5 en 21:* Deze zones hebben een lage verwachting en zijn afdoende onderzocht. Geadviseerd wordt om deze locaties vrij te geven.

Inhoud

1. Aanleiding 6
2. Aard en doel van het archeologisch vooronderzoek 7
3. Afbakening van het onderzoeksgebied 9
4. Archeologische verwachting 11
5. Werkwijze 13
6. Resultaten veldonderzoek 14
7. Beantwoording onderzoeksvragen 36
8. Conclusies en advies 40
9. Geraadpleegde bronnen 41

Bijlage 1: Kaarten bij deelgebied 1: Hilversum, stationsgebied 42

Bijlage 2: Kaarten bij deelgebied 2: Hilversum, spoortracé 1 48

Bijlage 3: Kaarten bij deelgebied 3: Hilversum, Oosterengweg 54

Bijlage 4: Kaarten bij deelgebied 4: Hilversum, spoortracé 2 60

Bijlage 5: Kaarten bij deelgebied 5: Hilversum, fietstunnel en deelgebied 6: Hilversum, Anna's Hoeve 66

Bijlage 6: Kaarten bij deelgebied 7: Hilversum, spoortracé 3 71

Bijlage 7: Kaarten bij deelgebied 8: Hilversum, ecoduct 76

Bijlage 8: Kaarten bij deelgebied 9: Laren, westelijk tracé en deelgebied 10: Laren, oostelijk tracé 82

Bijlage 12: Archeologische verwachtingskaarten 88

Bijlage 13: Legenda bij de boorstaten (NEN5104) 94

Bijlage 14: Boorstaten 95

1. Aanleiding

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Transect een inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende fase, door middel van boringen, uitgevoerd.

De aanleiding voor het onderzoek is het voornemen om in een tracé een vrije busverbinding te realiseren tussen Hilversum en Huizen, de zogenoemde HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-verbinding. Om deze herontwikkeling mogelijk te maken moeten in twee plantracés binnen het tracé bestemmingsplanwijzigingen plaatsvinden: plangebied Hilversum-Laren (gemeenten Hilversum en Laren) en plangebied Huizen-Blaricum (gemeenten Huizen en Blaricum). Het onderhavige rapport betreft het onderzoek voor het plangebied Hilversum – Laren.

Om de HOV-verbinding juridisch-planologisch mogelijk te maken dient een Provinciaal InpassingsPlan (PIP) opgesteld te worden. Hierin dienen alle ter zake doende belangen meegewogen te worden, waaronder ook de archeologische waarde van het gebied. Archeologische resten kunnen immers in beide gebieden als gevolg van de realisatie van de busbaan worden verstoord.

Het inventariserend veldonderzoek volgt op een bureau-onderzoek dat in 2014 is uitgevoerd door Transect (Pape, 2014). In dit bureau-onderzoek wordt de aanbeveling gedaan om een inventariserend veldonderzoek, verkennende fase, door middel van boringen uit te voeren, waarvan de wijze van uitvoering is vastgelegd in een Programma van Eisen (PvE, Kerkhoven, 2015). Het archeologisch onderzoek is uitgevoerd in overeenstemming met dit PvE en de eisen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), versie 3.3.

2. Aard en doel van het archeologisch vooronderzoek

In het bureau-onderzoek is geadviseerd om een inventariserend veldonderzoek, verkennende fase, door middel van boringen uit te voeren. Voor dit verkennend booronderzoek is een Programma van Eisen (PvE) beschikbaar (Kerkhoven, 2015).

Het doel van het verkennend booronderzoek is het toetsen en waar mogelijk bijstellen van de gespecificeerde archeologische verwachting uit het bureauonderzoek, door het verzamelen van informatie over de feitelijke bodemopbouw, bodemreliëf en bodemintactheid in het plangebied. Daarnaast is het doel om zoveel mogelijk informatie te verzamelen over de feitelijke dan wel verwachte aanwezigheid van archeologische waarden in het plangebied. Hiermee ontstaat inzicht in de landschapsvormende processen en landschappelijke eenheden uit het verleden, alsook het gebruik van het landschap in het verleden door de mens. Op basis hiervan kunnen de archeologische verwachtingszones in het plangebied scherper worden afgebakend en kan een besluit worden genomen over eventueel noodzakelijke vervolgmaatregelen, zoals vervolgonderzoek en/of mitigerende maatregelen.

De belangrijkste vraag waar het verkennend booronderzoek antwoord op moet geven, is waar binnen het plangebied sprake is van een gerede kans op behoudenswaardige archeologische waarden. Afgeleide vragen zijn wat de begrenzingen van deze archeologisch kansrijke zones zijn en in hoeverre de voorgenomen bodemingrepen tot verstoring van eventueel aanwezige archeologische waarden in het plangebied kunnen leiden. Het onderzoek beoogt de volgende onderzoeksvragen te beantwoorden.

Geomorfologie, bodem en landschapsgenese:

- Hoe ziet de bodemopbouw in het plangebied er uit, in termen van lithologische kenmerken en eenheden en wat zegt dit over de lithogenese van het onderzoeksgebied?
- Wat is de opbouw, reliëf en de gaafheid van de top van het pleistocene oppervlak?
- Welke erosieve/post-depositionele en bodemverstorende processen zijn te onderscheiden en wat is de aard, ruimtelijke begrenzing en diepte van bodemverstoringen en erosieve processen?
- Zijn in het plangebied vennen of andere laagtes aanwezig? Waar liggen deze en wat is hun ruimtelijke begrenzing?
- Waar is sprake van oude bouwlanddekken? Wat is hun ruimtelijke spreiding en dikte? Valt er iets te zeggen over fasering binnen de oude bouwlanddekken?
- Zijn er antropogene bodemlagen herkend, die aan bijv. grafheuvels of nederzettingslagen kunnen worden gerelateerd.
- Is er sprake van oude bodems in het dekzand (paleosolen)? Wat is hun ruimtelijke begrenzing en hoe diep liggen deze?
- Is er sprake van overstoven akkers of nederzettingsterreinen? Wat is hun ruimtelijke begrenzing en hoe diep liggen deze?

Archeologische verwachtingen:

- Waar binnen het plangebied bevinden zich archeologisch relevante niveaus? Wat is hun ruimtelijke begrenzing en hoe diep liggen deze?
- Is in de boringen sprake van archeologische indicatoren in de vorm van antropogene/archeologische lagen, bewerkt vuursteen, keramiek (waaronder aardewerk), verkoolde hazelnootschillen, houtskool, enzovoort? Wat is de begrenzing van eventuele vindplaatsen (voor zover te reconstrueren valt op basis van de verkennende boringen)?

- Kan er iets worden gezegd over de aard en datering van in het plangebied geconstateerde archeologische waarden.
- In hoeverre zijn de archeologische verwachtingszones en potentiële archeologische niveaus in het plangebied intact?
- Wat is de archeologische verwachting van het plangebied en in hoeverre is deze te differentiëren in laag, middelhoog en hoog?
- Komt de archeologische verwachting uit het verkennend booronderzoek overeen met die uit het bureauonderzoek? Waar zitten verschillen en overeenkomsten en hoe zijn deze te verklaren?

3. **Afbakening van het onderzoeksgebied**

Gemeente	
Plangebied Hilversum-Laren	Hilversum, Laren
Plaats	
Plangebied Hilversum-Laren	Hilversum
Toponiem	Hilversum-Laren
Kaartblad	
Plangebied Hilversum-Laren	32A
Centrumcoördinaat	
Plangebied Hilversum-Laren	142.199 / 470.156

Het plangebied ligt binnen de gemeenten Hilversum en Laren en heeft in het ontwerp een oppervlakte van circa 14,1 ha en een lengte van circa 3,8 km. Het plangebied begint bij het trein- en busstation van Hilversum, aan de Spoorstraat. Vervolgens loopt het een stuk parallel aan het Wandelpad, om daarna naar het oosten af te buigen langs de spoorlijn naar Amersfoort. Het tracé blijft parallel aan de spoorlijn lopen tot de A27, alwaar de HOV de snelweg zal volgen tot aan Huizen. Een alternatief tracé loopt oostelijk van de A27. De Oosterengweg zal rondom de kruising met de busbaan worden gereconstrueerd. Ten westen van de Oosterengweg en ten noorden van het spoor wordt ook een tijdelijke constructieweg gerealiseerd. Ter hoogte van de Van Linschotenlaan en de Anthony Fokkerweg komt een fietstunnel. De Anthony Fokkerstraat zelf zal worden verlegd over het terrein van Anna's Hoeve. Ten westen van de A27 zal een ecoduct worden aangelegd. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1 en 2.

Figuur 1 Ligging van het westelijke deel van het plangebied Hilversum-Laren

Figuur 1 Ligging van het oostelijke deel van het plangebied Hilversum-Laren

4. **Archeologische verwachting**

Hieronder wordt de te toetsen archeologische verwachting uit het bureau-onderzoek(Pape, 2014) weergegeven

- In het hele plangebied is sprake van een hoge verwachting op archeologische resten uit de periode Laat-Paleolithicum B (18.000-8.800 voor Chr.) tot en met de Nieuwe tijd (1500-heden). Deze kunnen bestaan uit nederzettingen, grafcontexten (grafvelden, grafheuvels, vlakgraven, urnenvelden), oude infrastructuur (o.a. prehistorische wegen, karrensporen, e.d.) en andere sporen van landgebruik, zoals oude akkers, waaronder overstoven akkers uit de Bronstijd-IJzertijd en (Vroege-) Middeleeuwen. In het hele gebied kunnen in het dekzand oude bodems voorkomen (paleosolen), waarin sporen van laatpaleolithische extractiekampementen mogen worden verwacht.
- Voor wat betreft het westelijke deel van het plangebied, in de zone aan de Liebergerweg, is sprake van een specifieke hoge verwachting op een vroegmiddeleeuws grafveld. Delen hiervan zijn in het verleden verstoord, maar andere delen kunnen nog intact zijn. Daarbij komt dat de bijbehorende nederzetting nog niet is gevonden. Deze zou zich ter hoogte van het plangebied kunnen bevinden.
- Tussen het Laarder Wasmeer en de A27 is sprake van een vondstcomplex uit het Mesolithicum (8.800-4.900 voor Chr.). Aard en omvang zijn verder onbekend.
- In het plangebied kunnen vennetjes aanwezig zijn. Deze hebben een zeer hoge verwachting op archeologische waarden uit specifiek de periode van het Laat-Paleolithicum B (18.000-8.800 voor Chr.) tot en met de Middeleeuwen (450-1500 na Chr.).
- Voor wat betreft complextypen vertegenwoordigt het plangebied een hoge tot zeer hoge verwachting op resten van aggregatienederzettingen, basiskampen en extractiekampen uit het Jong-Paleolithicum B t/m het Mesolithicum. Deze manifesteren zich doorgaans hoofdzakelijk als concentraties van bewerkt vuursteen, verkoolde hazelnootschillen en houtskool. Daarnaast kunnen gecalcineerde botfragmenten worden verwacht. Onverbrand bot zal vanwege het zure en zuurstofrijke bodemmilieu nauwelijks bewaard zijn gebleven, behalve in diepe en humeuze grondsporen. Zij bestaan bovendien vaak uit meerdere haardkuilen, die zich kenmerken door een met zwarte as en houtskool vermengde zandige bodem. Door het uitruimen van haardkuilen kan houtskool in de nederzettingslaag terecht zijn gekomen. De kleinste te verwachten vuursteenfractie bestaat uit microdebitage. Aangezien bij het bewerken van vuursteen hier veel van vrijkomt, vormen zij meestal de grootste component van vuursteenassemblages i.c. vondstconcentraties uit de steentijd. Dit is dus voor het opsporen van steentijdvindplaatsen een belangrijke indicator.
- Vanaf het Neolithicum (5200-2000 voor Chr.) ontstaan ook langzamerhand grotere (semi-)permanente nederzettingen met complexere structuren (boerderijen, erven, greppelstructuren, e.d.). Dergelijke nederzettingsterreinen zijn ook te herkennen aan vondstconcentraties, waarbij aardewerk een steeds grotere rol speelt. Voor wat betreft de Bronstijd (2000-800 voor Chr.) en de IJzertijd-Romeinse tijd (800 voor Chr. – 450 na Chr.) kenmerken nederzettingsterreinen zich verhoudingsgewijs meer door grondsporen dan door vondstconcentraties. Deze zijn dan ook zonder gravend onderzoek doorgaans lastig op te sporen. Vaak zijn dergelijke nederzettingsterreinen naderhand afgedekt met een oud bouwlanddek/enkeerdgrond en hierdoor goed bewaard gebleven. De aanwezigheid van oude bouwlanddekken is dus indicatief voor de aanwezigheid van goed geconserveerde nederzettingsterreinen uit deze periode. Soms is

onder het oud bouwlanddek nog een deel van de nederzettingslaag bewaard gebleven. Deze is in zandgronden ook wel te herkennen aan een vaal grijsbruine laag, al dan niet met vondstmateriaal.

- Speciale aandacht dient te zijn voor grafheuvels. Deze komen in vrij grote getalen in het onderzoeksgebied voor. Zij kenmerken zich door een antropogene (plaggen-)laag die niet altijd even goed is te herkennen.

5. **Werkwijze**

Methode	Inventariserend veldonderzoek, verkennende fase, door middel van boringen
Boorgrid	• In een raai, met om de 25 m een boring. • Ter plaatse van het toekomstige ecoduct zijn de boringen in een grid van 50 x 50 m geplaatst.
Aantal boringen	201
Techniek	Edelmanboor 7 cm, gutsboor3 cm.
Boordiepte	Maximaal 300 cm –Mv

Het inventariserend veldonderzoek is uitgevoerd als een verkennend booronderzoek. In het Programma van Eisen is voorzien in 201 boringen. In het tracé zijn de boringen om de 25 meter geplaatst. Ter plaatse van het toekomstig ecoduct zijn de boringen in een grid van 50 x 50 m geplaatst. De locatie van de boringen en de maaiveldhoogte diende met behulp van dGPS te worden bepaald. Omdat een groot deel van de boringen in bos en dichtbegroeide groenstroken is geplaatst, is een dGPS als gevolg van een beperkt ontvangst niet bruikbaar. Hierdoor is ervoor gekozen om de boringen met behulp van een hand-GPS en aan de hand van een meetlint uit te zetten. De maaiveldhoogtes zijn uit het AHN geëxtraheerd. Hiervoor is gebruik gemaakt van het 5 x 5 m rasterbestand, dat gecorrigeerd is op de aanwezigheid van bebouwing en begroeiing.

Voor zover direct in de ondergrond (dek)zand aanwezig was, zijn de boringen doorgezet tot 1 m in de C-horizont, met een maximale diepte van 3 m –Mv. Dit is gedaan om mogelijk overstoven c.q. begraven bodems op te sporen. In de oudere pleistocene afzettingen (stuwwal, sandr-afzettingen) zijn de boringen doorgezet tot maximaal 30 cm in de C-horizont. Daarbeneden zijn geen begraven archeologische niveaus te verwachten.

De boringen zijn uitgevoerd met een Edelmanboor met een diameter van 7 cm en een gutsboor met een diameter van 3 cm. Van iedere boring is eerst de lithologie en lithogenese beschreven conform de Archeologische Standaard Boorbeschrijvingsmethode (ASB; SIKB 2008). Ook zijn foto's van relevante boorkernen gemaakt. Na documentatie zijn de boorkernen geïnspecteerd op archeologische indicatoren.

In het volgende hoofdstuk zullen per deellocatie de resultaten van het veldonderzoek worden besproken evenals op welke punten in dit gebied specifiek is afgeweken van het PvE.

6. Resultaten veldonderzoek

In dit hoofdstuk zullen per deellocatie de resultaten van het veldonderzoek worden besproken. De deellocaties zijn gedefinieerd op basis van overeenkomstige karakteristieken binnen een deellocatie. In totaal zijn er dertien deellocaties benoemd.

Per deellocatie zal een beschrijving van de locatie worden gegeven, een beschrijving van de veldwaarnemingen en eventuele wijzigingen van de onderzoeksstrategie ten opzichte van het PvE. Tot slot volgt een conclusie met betrekking tot de archeologische verwachting in die gebieden. De boorgegevens zijn in bijlage 4 opgenomen.

Deellocatie 1: Hilversum, Stationsgebied (boringen 1 t/m 22)

Beschrijving locatie

De deellocatie Hilversum, Stationsgebied beslaat het deel van het HOV-tracé vanaf het Stationsplein, via de Wilhelminastraat, over de Beatrixtunnel en over de parkeerplaatsen aan het Wandelpad. De ligging van dit deelgebied is weergegeven op de boorpuntenkaart in bijlage 1. Het eerste deel van het tracé, over de Wilhelminastraat (boringen 1 t/m5) is verhard met asfalt. Het maaiveld ligt op circa 6,3 m +NAP. Het deel over de parkeerplaatsen langs het wandelpad is verhard met klinkers. Het noordelijke deel (boringen 6 t/m 13) ligt op circa 5,8 m +NAP en het zuidelijke deel rond 5, 6 m +NAP. Een impressie van dit deelgebied is weergegeven in figuren 4 en 5.

Figuur 2 Deellocatie Hilversum, stationsgebied: Wilhelminastraat

Figuur 3 Deellocatie Hilversum, stationsgebied: parkeerplaatsen langs het wandelpad

Resultaten veldonderzoek

Binnen het deelgebied waren 22 boringen gepland (boringen 1 t/m 22). Ter plaatse bleek echter dat een deel van de boringen door de aanwezigheid van verhardingen en kabels en leidingen niet kon worden uitgevoerd. Feitelijk is alleen het noordelijke deel van de parkeerplaats langs het Wandelpad onderzocht. In totaal zijn hier zes boringen geplaatst. Een overzicht van de geplaatste en niet geplaatste boringen is weergegeven in bijlage 1.

Uit de geplaatste boringen is gebleken dat dit noordelijke deel van het parkeerterrein is opgehoogd met een puinhoudend zandpakket. Deze ophoging was ook in het veld goed zichtbaar; het maaiveldniveau op de parkeerplaats ligt zo'n 80 cm hoger dan het niveau van het Wandelpad zelf.

Slechts twee boringen, 10 en 13, zijn niet voortijdig op puin gestaakt en doorgezet tot in het moedermateriaal. In boring 10 is tot 270 cm –Mv een ophoogpakket aangetroffen. Dit ophoogpakket bestond uit grof, kalkrijk, schelphoudend zand. Hier onder werd het oorspronkelijke moedermateriaal aangetroffen. Dit moedermateriaal bestond uit grof, grindhoudend zand dat als sandr-afzetting is geïnterpreteerd. In boring 13 is tot 160 cm –Mv ophoogzand aangetroffen, maar hieronder is een 50 cm dikke antropogene eerdlaag (Aap-horizont) aangetroffen, waarin ook een fragment pijpaardewerk is gevonden. Onder deze eerdlaag zijn grofzandige sandr-afzettingen aangetroffen, waarin nog een restant van een Bhs- en een BC-horizont aanwezig was.

Op het zuidelijke deel van de parkeerplaats (boringen 14 t/m 22) bleek onder de klinkerverharding een ondoordringbare puinverhardingslaag te liggen, waardoor de boringen binnen 10 cm zijn gestaakt. De bevindingen van het veldonderzoek zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 1.

Archeologisch relevante niveaus en indicatoren

In één boring is een antropogene eerdlaag (esdek) aangetroffen. De aanwezigheid van een esdek, dat door plaggenbemesting is ontstaan vanaf de Late Middeleeuwen, is archeologisch relevant omdat eventuele archeologische resten en sporen vaak goed bewaard zijn gebleven onder deze laag. In dit esdek is ook pijpaardewerk aangetroffen. Dit stamt uit de Nieuwe Tijd (17^{e}-19^{e} eeuw).

Consequenties archeologische verwachting

Het deelgebied Hilversum, Stationsgebied is door de aanwezigheid van met name (puin)verhardingen in beperkte mate onderzocht. Het hele deelgebied lijkt te zijn opgehoogd. Onder het ophogingspakket kan echter nog een intact bodemprofiel aanwezig zijn, bestaande uit een antropogeen eerddek met daaronder een (restant van een) podzolbodem. Voor de archeologische verwachting betekent dit dat de kans op archeologische resten vanaf het Laat-Paleolithicum hoog is, indien er sprake is van een intact bodemprofiel. De diepteligging van dit archeologisch niveau varieert en is afhankelijk van de mate van ophoging. Deze is niet overal binnen het deelgebied gelijk en de dikte van het ophoogpakket is niet afdoende vastgesteld. Op basis van de twee boringen kan alleen worden gezegd dat de dikte varieert van 160 tot 270 cm, maar elders binnen het plangebied is het heel goed mogelijk dat dit pakket dunner is.

Deellocatie 2: Hilversum, Spoortracé 1 (boringen 23 t/m 47)

Beschrijving locatie

Deellocatie 2 Hilversum, Spoortracé 1, beslaat het HOV-tracé tot aan de Oosterengweg. De ligging van deellocatie is weergegeven op de boorpuntenkaart in bijlage 2. Het niveau van het spoor ligt ongeveer op 6,2 m +NAP. Tussen boring 28 en 47 doorsnijdt de spoorlijn echter een stuwwal. Het zuidelijke deel van deze deellocatie ligt op de stuwwal, waarvan de top rond 8 m NAP ligt. De stuwwal is dus deels afgegraven. Voor de spoorweg. In afbeelding 6 is een impressie van het plangebied weergegeven.

Figuur 4 Impressie van deellocatie 2, met links en rechts van de spoorlijn duidelijk het talud van de stuwwal.

Resultaten veldonderzoek

Op deellocatie 2 waren 24 boringen gepland. Hiervan zijn er 8 niet geplaatst door het risico van aanwezige kabels en leidingen (zie bijlage 2). Boring 30 is op de uitloper van de stuwwal geplaatst. Hier is een 70 cm dik antropogeen eerddek aangetroffen, met daaronder, in grofzandige grindhoudende gestuwde afzettingen, een Bhs-horizont. De overige boringen (boringen 31 t/m 46) zijn onderaan het talud van de stuwwal geplaatst, omdat de top niet toegankelijk was. Zoals te verwachten valt, is de oorspronkelijke bodem hier verdwenen (er is tot 2 m stuwwal afgegraven). Onder een geroerde toplaag is het oorspronkelijke moedermateriaal aangetroffen: grofzandige gestuwde afzettingen. In afbeelding 7 is een foto van de afgetopte stuwwal te zien. De bevindingen van het veldonderzoek zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 2.

Archeologisch relevante niveaus en indicatoren

Er zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen in het deelgebied. Wel is in één boring een antropogene eerdlaag (esdek) aangetroffen. De aanwezigheid van een esdek, dat door plaggenbemesting is ontstaan vanaf de Late Middeleeuwen, is archeologisch relevant omdat eventuele archeologische resten en sporen vaak goed bewaard zijn gebleven onder deze laag.

Consequenties archeologische verwachting

Voor de zone direct langs het spoor, tussen boring 30 en 47 kan worden gesteld dat de archeologische verwachting nihil is, doordat het oorspronkelijke maaiveld hier is afgegraven. Voor de top van de stuwwal moet echter rekening worden gehouden met de aanwezigheid van intacte bodems onder een eerdlaag, waardoor dit deel een hoge verwachting voor archeologische resten vanaf het Laat-Paleolithicum blijft behouden. Het noordelijke deel van de locatie tussen boringen 23 en 29 is als gevolg van de aanwezigheid van kabels en leidingen niet afdoende onderzocht om een uitspraak te doen over de archeologische verwachting. De aanwezigheid van leidingen vormde een te groot risico om hier te boren. Anderzijds zal de aanleg van de leidingen in dit deel van het gebied de oorspronkelijke bodemopbouw hebben aangetast.

Figuur 5 Foto van een AC profiel. De stuwwal is hier afgetopt, waardoor de oorspronkelijke bodem is verdwenen en alleen een verrommelde toplaag aanwezig is op de C-horizont.

Deellocatie 3: Hilversum, Oosterengweg (boringen 105 t/m 125, 198 t/m 202)

Beschrijving locatie

Deze deellocatie beslaat de Oosterengweg waar deze de spoorlijn Hilversum-Amersfoort kruist, tussen de Kamerlingh Onnesweg in het noorden en de Jacob Roggeveenstraat in het zuiden. De deellocatie omvat ook een groenstrook ten westen van de Liebergerweg. Hier wordt een tijdelijke constructieweg gerealiseerd. De ligging van de deellocatie is weergegeven in bijlage 3. De weg ligt dwars op een stuwwal en het maaiveld loopt vanuit het zuiden op van circa 6 m +NAP ter hoogte Roggeveenweg tot 7 m +NAP vlak ten zuiden van de spoorwegovergang, om vervolgens weer af te lopen tot circa 5,6 m NAP ter hoogte van de Kamerlingh Onnesweg. Binnen de groenstrook ten westen van de Liebergerweg loopt de maaiveldhoogte op van 9,7 m NAP in het noorden tot 12,6 m NAP in het zuiden. Mogelijk hangt dit reliëfverschil samen met de aanwezigheid van een stuwwal.

Resultaten veldonderzoek

In het deelgebied waren 21 boringen gepland in de trottoirs en de middenberm van de Oosterengweg. Een deel van de boringen (105 t/m 110, 112 en 116) is op voorhand niet geplaatst door de hoeveelheid kabels en leidingen. Een ander deel van de boringen (111, 113, 119, 121 t/m 125) is wel geplaatst, maar ieze boringen zijn op een diepte tussen10 en 200 cm –mv gestaakt, doordat hier ook leidingen lagen. In deze boringen was de bodem geroerd.

In vijf boringen (114, 115, 117, 118 en 120) is de ongeroerde ondergrond bereikt, op een diepte van 40 tot 70 cm. In één van deze boringen (boring 114, in de middenberm) is onder de geroerde toplaag nog een restant van een podzolbodem aangetroffen, in de vorm van een BC-horizont. In de overige vier boringen is de bodem afgetopt en werd het oorspronkelijke moedermateriaal aangetroffen. Dit moedermateriaal bestaat uit matig grove sandr-afzettingen op zeer grove gestuwde afzettingen. In boring 115 is een verploegde B-horizont waargenomen. De bevindingen van het veldonderzoek zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 3.

In de groenstrook ten westen van de Liebergerweg zijn vier boringen (198 t/m 201) geplaatst. In de twee noordelijke boringen is een intact bodemprofiel aangetroffen, bestaande uit een dikke eerdlaag op een intacte podzolbodem in dekzand. In de twee zuidelijke boringen is het bodemprofiel vergraven. Onder de vergraving werden gestuwde of sandr-afzettingen aangetroffen.

Archeologische indicatoren

Er zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Wel is in één boring een antropogene eerdlaag (esdek) aangetroffen. De aanwezigheid van een esdek, dat door plaggenbemesting is ontstaan vanaf de Late Middeleeuwen, is archeologisch relevant omdat eventuele archeologische resten en sporen vaak goed bewaard zijn gebleven onder deze laag.

Consequenties archeologische verwachting

Door de aanwezigheid van kabels en leidingen is de bodem langs de Oosterengweg mogelijk voor een groot deel verstoord. Toch is het niet uitgesloten dat in delen van het plangebied nog (deels) intacte podzolbodems voorkomen, met name onder het geasfalteerde wegdek zelf. De delen met een intacte podzolgrond kunnen een hoge verwachting hebben op resten vanaf het Laat-Paleolithicum

De bodem in het noordelijke deel van de groenstrook is intact, bovendien is hier een esdek aanwezig. Hierdoor houdt dit deel een hoge archeologische verwachting voor resten vanaf het Laat-Paleolithicum. Het zuidelijke deel is verstoord. Aan dit deel kan een lage archeologische verwachting worden toegekend.

Deellocatie 4: Hilversum, spoortracé 2 (boringen 48 t/m 62)

Beschrijving locatie

Dit deelgebied beslaat de spoorzone tussen de Oosterengweg en de Van Linschotenlaan. De locatie is weergegeven op de boorpuntenkaart in bijlage 4. Het maaiveld langs het spoor loopt af van 6 m +NAP in het westen tot 5,6 m in het oosten. Langs een deel van het tracé ligt grond in depot. de top van dit niveau ligt op 6,5 m NAP ligt. Dit is ook te zien in de foto in figuur 8.

Figuur 8: Deellocatie 4 in oostelijke richting bezien. Rechts is goed het gronddepot te zien.

Resultaten veldonderzoek

In dit deelgebied waren 15 boringen gepland (boringen 48 t/m 62). Boringen 48 t/m 51 zijn niet geplaatst in verband met aanwezige kabels en leidingen en de beperkte ruimte langs het spoor (veiligheid). De overige boringen zijn deels in de flank van het depot en aan de voet daarvan geplaatst.

In alle boringen is een omgezet, dan wel opgebracht pakket met een dikte van 15 tot 140 cm aangetroffen. Onder dit geroerde, dan wel opgebrachte pakket werden matig fijne goed gesorteerde dekzanden grove, grindhoudende sandr-afzettingen op zeer grove gestuwde afzettingen aangetroffen. De oorspronkelijke bodem in deze natuurlijke afzettingen is in vijf boringen (52 t/55, 57) geheel verdwenen. In twee boringen (58 en 59) is nog een restant van een podzolprofiel in de vorm van een BC-horizont aangetroffen en in de overige boringen is een min of meer intacte podzolbodem waargenomen (met een A-, AE- of B-horizont; zie figuur 9). In boring 62 is een restant van een plaggendek (Aap-horizont) waargenomen. De bevindingen van het veldonderzoek zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 4.

Archeologisch relevante niveaus en indicatoren

Er zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen in het deelgebied. Wel is in één boring een antropogene eerdlaag (esdek) aangetroffen. De aanwezigheid van een esdek, dat door plaggenbemesting is ontstaan vanaf de Late Middeleeuwen, is archeologisch relevant omdat eventuele archeologische resten en sporen vaak goed bewaard zijn gebleven onder deze laag.

Consequenties archeologische verwachting

Binnen een deel van het plangebied is sprake van een (deels) intact podzolprofiel. Voor deze delen geldt een hoge verwachting voor archeologische resten vanaf het Laat-Paleolithicum.

Figuur 9 Een intacte podzolbodem onder een ophogingspakket (boring 61).

Deellocatie 5: Hilversum, fietstunnel (boringen 126 t/m 134)

Beschrijving locatie

Deellocatie 5 wordt gevormd door het tracé van een fietstunnel onder het spoor en de busbaan. De fietstunnel loopt parallel aan de Van Linschotenlaan ten zuiden van het spoor en de Anthony Fokker weg ten noorden van het spoor. De ligging van de deellocatie 5 is weergegeven op de boorpuntenkaart in bijlage 5. Het maaiveld binnen de deellocatie ligt rond 4,5 m +NAP. In figuur 10 is een impressie van het deelgebied weergegeven.

Figuur 10: De Van Linschotenlaan vanuit het zuiden bezien.

Resultaten veldonderzoek

In dit deelgebied waren 9 boringen gepland (boringen 126 t/m 134). Hiervan zijn drie boringen niet geplaatst in verband met aanwezige kabels en leidingen (zie bijlage 5). In drie boringen langs de Anthony Fokkerweg werd tot 70 cm –Mv en geroerde toplaag aangetroffen, met daaronder dekzand. In dit dekzand waren geen restanten van podzolen meer aanwezig: de bodem is hier afgetopt.

In twee boringen langs de Van Linschotenlaan (131 en 134) is tot respectievelijk 230 en 180 cm een geroerd pakket aangetroffen en zijn de boringen gestaakt op puin of een riolering. In de derde boring (boring 133) is tot 110 cm –Mv een geroerd pakket aangetroffen, hieronder zijn dekzanden op nat-eolische zanden aan getroffen, waarin een restant van een podzolgrond aanwezig was in de vorm van een Bs-horizont. De boring is op 220 cm –Mv getaakt, mogelijk op grindrijke gestuwde afzettingen. De bevindingen van het veldonderzoek zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 5.

Archeologisch relevante niveaus en indicatoren

Er zijn geen archeologisch relevante niveaus of archeologische niveaus aangetroffen in het deelgebied.

Consequenties archeologische verwachting

Binnen dit deelgebied is de bodem grotendeels verstoord. Onder een geroerde dan we opgebrachte laag van 70 tot 220 cm dik is maar in één van de zes boringen een restant van een podzol aangetroffen. Opgemerkt moet worden dat ter hoogte van het spoor de bodem waarschijnlijk wel intact is hier zijn in de aanpalende deellocaties 4 en 7 wel intacte bodems aangetroffen.

Deellocatie 6: Hilversum, Anna's Hoeve (181 t/m 197)

Beschrijving locatie

Deellocatie 6 beslaat een strook parallel aan de Anthony Fokkerweg. In het zuidelijk deel van de deellocatie loopt een heuvel waarvan de top op 18 m +NAP ligt (boringen 181 t/m 188). Deze heuvel blijkt te zijn opgeworpen bij de aanleg van het recreatiegebied Anna's Hoeve in de jaren '30 van de vorige eeuw.

Het noordelijke deel van de deellocatie ligt op het voormalige RWZI-terrein (boringen 189 t/m 197). Op dit terrein heeft vroeger een gasfabriek gestaan en een vuilnisbelt gelegen. Het terrein is een saneringslocatie. In het veld is besloten hier geen boringen te plaatsen omdat niet bekend was wat de verontreinigingssituatie ter plaatse was. Tijdens het schrijven van deze rapportage is gebleken dat ter plaatse eerder een bureau-onderzoek is verricht (De Jonge, 2011). De strook ligt ter plaatse van de voormalige vloeivelden van de gasfabriek. Mogelijk zijn nog intacte podzolbodems aanwezig. Er is geadviseerd een verkennend booronderzoek uit te voeren. Binnen het voormalige terrein komen echter ook verontreinigingen van klasse T3 voor. Of er ook verontreinigingen binnen het deelgebied aanwezig zijn is niet bekend en zal eerst moeten worden uitgezocht. Het maaiveld ligt hier op 4,5 m +NAP.

Een overzicht van de geprojecteerde en geplaatste boringen is weergegeven op de boorpuntenkaart in bijlage 5. In figuren 11 en 12 is een impressie van het plangebied weergegeven.

Figuur 61 De kunstmatige heuvel nags de Anthony Fokkerweg vanaf de Van Linschotenlaan bezien.

Figuur 7 Het noordelijke deel van het deelgebied.

Resultaten veldonderzoek

In het zuidelijke deel van het plangebied, op de opgeworpen heuvel zijn zeven boringen geplaatst. Zoals viel te verwachten is hier voornamelijk een dik opgebracht pakket aangetroffen. Dit ophogingspakket is afkomstig van de voormalige vuilstort, maar ook uit de gegraven plassen in het gebied. In twee boringen op de noordflank van de heuvel is door het ophogingspakket heen geboord; hier is dekzand aangetroffen. In dit dekzand is nog een restant van een podzol, dan wel een "gekeerde" podzol aangetroffen (zie afbeelding 16). De bevindingen van het veldonderzoek zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 5.

Figuur 8 Gekeerd podzolprofiel onder een ophogingspakket (boring 188).

Archeologisch relevante niveaus en indicatoren
Er zijn geen archeologisch relevante niveaus of archeologische niveaus aangetroffen in het deelgebied.

Consequenties archeologische verwachting
Op het zuidelijke deel van het plangebied is een kunstmatige heuvel aanwezig. Onder deze heuvel zijn mogelijk nog restanten van podzolbodems aanwezig. Wanneer in het kader van infrastructurele werken egalisatie plaatsvindt, moet hiermee rekening worden gehouden.

Het noordelijke deel van het plangebied moet nader worden onderzocht wanneer meer bekend is over de milieukundige situatie.

Deellocatie 7: Hilversum, spoortracé 3 (boringen 61 t/m 90)

Beschrijving locatie

Deellocatie 7 ligt ten zuiden van het spoor Hilversum-Amersfoort tussen de Van Linschotenlaan en het geplande ecoduct. Het grootste deel van de boringen is geplaatst in het bos ten zuiden van de spoorzone. Boringen 82 t/m 84 zijn in de spoorzone geplaatst. Het maaiveld in de spoorzone loopt af van 5,5 m +NAP in het westen tot 4,5 m NAP in het oosten. Het maaiveld in het bos ligt over het algemeen wat lager dan in de spoorzone. De locatie van de boringen is weergegeven op de boorpuntenkaart in bijlage 6. In figuur 13 is een impressie van het oostelijke deel van het deelgebied weergegeven.

Figuur 9 Het bos langs de het spoor in westelijke richting bezien.

Resultaten veldonderzoek

De bevindingen van het veldonderzoek zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 5. In het uiterste westen van het deelgebied zijn gestuwde afzettingen of sandr-afzettingen aangetroffen, al dan niet met dekzand. In het overige deel van het plangebied is alleen dekzand aangetroffen. Binnen een groot deel van het deelgebied zijn intacte of deels intacte podzolbodems aangetroffen. Slechts in zeven boringen bleek het oorspronkelijke bodemprofiel geheel te zijn verdwenen of is de natuurlijke ondergrond niet bereikt. De (restanten van) bodems bevinden zich onder een geroerd of opgebracht pakket dat over het algemeen minder dan 50 cm dik is. De maximale dikte van het geroerde of opgebrachte pakket is 110 cm. In een aantal boringen is helemaal geen sprake van een geroerde of opgebrachte toplaag; hier is de natuurlijke bosbodem aangetroffen (zie ook figuur 14).

Figuur 10 Ongestoord podzolprofiel: AE-, Bhs- en C-horizont.

Archeologisch relevante niveaus en indicatoren

Er zijn geen archeologisch relevante niveaus of archeologische niveaus aangetroffen in het deelgebied.

Consequenties archeologische verwachting

In het grootste deel van het plangebied zijn dekzanden met (restanten van) podzolbodems aangetroffen, die aan het maaiveld of onder een dun geroerd of opgebracht pakket liggen. Deze (deels) intacte bodems hebben een hoge verwachting voor archeologische resten vanaf het Laat-Paleolithicum. Mogelijk aanwezige archeologische waarden worden door de voorgenomen ingrepen bedreigd.

Deellocatie 8: Hilversum, ecoduct (boringen 91 t/m 101 en 135 t/m 160)

Beschrijving locatie

Deellocatie 8 ligt in een bebost gebied aan weerszijden van de spoorlijn Hilversum – Amersfoort. Het noordelijke deel maakt deel uit van het recreatiegebied Anna's Hoeve en het zuidelijke deel valt binnen het landgoed Monnikenberg. Het reliëf in het noordelijke deel is glooiend, met maaiveldhoogtes die variëren van 2,5 tot 4,5 m +NAP. Het reliëf op het zuidelijke deel is meer uitgesproken en varieert op korte afstand. Het maaiveld ligt hier tussen 2,75 en 4,75 m +NAP.

De locatie van de boringen is weergegeven op de boorpuntenkaart in bijlage 7. In figuren 15 t/m 17 wordt een impressie van het deelgebied gegeven.

Figuur 11 Sfeerfoto van het noordelijke deel van het deelgebied.

Figuur 12 Impressie van de noordelijke ecoduct-zone, vlak ten noorden van het spoor.

Figuur 13 Impressie van de zuidelijke ecoduct-zone.

Resultaten veldonderzoek

De bevindingen van het veldonderzoek zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 5. In het grootste deel van het plangebied is dekzand aangetroffen. In vijf boringen ligt op het dekzand stuifzand. Stuifzanden kenmerken zich doordat ze, in tegenstelling tot dekzanden “vuil” zijn. Dit komt doordat ze zijn gevormd uit verwaaide bodems. In 22 boringen zijn intacte of deels intacte podzolbodems aangetroffen in de top van het dekzand. In de overige boringen is de oorspronkelijke podzolbodem verdwenen of tot in de C-horizont geroerd.

De (restanten van) bodems bevinden zich onder een geroerd, opgebracht of opgestoven pakket. Op het noordelijke deel is de toplaag over het algemeen dunner en veelal opgebracht, mogelijk bij de aanleg van Anna’s Hoeve. Op het zuidelijke deel is vaker sprake van een geroerde toplaag, dit is met name veroorzaakt door zogenaamde boomvallen, die in het gebied regelmatig voorkomen. Het opgebrachte, geroerde of opgestoven pakket is maximaal 160 cm dik. In een aantal boringen is helemaal geen sprake van een geroerde of opgebrachte toplaag; hier is de natuurlijke bosbodem aangetroffen.

Archeologisch relevante niveaus en indicatoren

In boring 137 is in het dekzand een humeus niveau aangetroffen. Mogelijk is dit een Allerød-bodem. In dit niveau is ook houtskool waargenomen. Mogelijk is hier sprake van een archeologische vindplaats uit het Allerød-interstadiaal (11.800-11.000 jaar geleden). De locatie van de bodem is weergegeven in de laatste kaart van bijlage 8.

Consequenties archeologische verwachting

In een groot deel van het plangebied zijn dekzanden met (restanten van) podzolbodems aangetroffen, die aan het maaiveld of onder een dun geroerd of opgebracht pakket liggen. Deze (deels) intacte bodems hebben een hoge verwachting voor archeologische resten vanaf het Laat-Paleolithicum. De Allerød-bodem met houtskool betreft mogelijk een Laat-Paleolithische vindplaats.

Mogelijk aanwezige archeologische waarden worden door de voorgenomen ingrepen, met name door egalisatiewerkzaamheden, bedreigd.

Figuur 14 Een podzolbodem onder een opgestoven of opgebracht en geroerd pakket van zo'n 140 cm dikte op het zuidelijke deel van het deelgebied.

Figuur 15 Een intacte podzolbodem (AE-, Bh-, Bhs-, BC- en BC-horizont) op het noordelijke deel van het plangebied.

Deellocatie 9: Laren, westelijk tracé (boringen 102 t/m 104)

Beschrijving locatie
Deellocatie 9 ligt ten westen van de A27. Hier zijn drie boringen geplaatst. Het maaiveld ligt hier rond 4 m +NAP. De locatie van de boringen is weergegeven op de boorpuntenkaart in bijlage 8.

Resultaten veldonderzoek
De bevindingen van het veldonderzoek zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 8. In de drie boringen is dekzand aangetroffen. In de meest noordelijke boring is een podzolbodem aangetroffen en in de andere twee boringen een geroerde podzol en een afgetopt bodemprofiel.

Archeologisch relevante niveaus en indicatoren
Er zijn geen archeologisch relevante niveaus of archeologische niveaus aangetroffen in het deelgebied.

Consequenties archeologische verwachting
In het deelgebied is in één boring een intacte podzol in dekzand aangetroffen. Hier is sprake van een hoge verwachting voor archeologische resten vanaf het Laat-Paleolithicum. Mogelijk aanwezige archeologische waarden worden door de voorgenomen ingrepen bedreigd.

Deellocatie 10: Laren, oostelijk tracé (boringen 161 t/m 180)

Beschrijving locatie

Deellocatie 10 ligt ten oosten van de A27 en beslaat een tracé van zo'n 550 m. Op dit tracé zijn 20 boringen geplaatst. Het gebied waar het tracé doorheen loopt is zeer reliëfrijk. Volgens de AHN varieert de maaiveldhoogte van3,8 tot 6,4 m +NAP. Het noordelijke deel van het gebied is heide en het midden en zuiden is naaldbos. Op het zuidelijke deel van het terrein is een stuk ontgraven. Hier heeft een gebouw gestaan dat is gesloopt. Rondom de ontgraving is veel puin en modern baksteen aangetroffen aan het maaiveld, dat gerelateerd kan worden aan deze bebouwing. De locatie van de boringen is weergegeven op de boorpuntenkaart in bijlage 8. In figuur 20 t/m 22 is een impressie van het oostelijke deel van het deelgebied weergegeven.

Figuur 16 Foto van het noordelijke deel van deellocatie 10.

Figuur 17 Reliëfverschil in het midden van deellocatie 10.

Figuur 18 De ontgraving op het zuidelijke deel van deellocatie 10.

Resultaten veldonderzoek

De bevindingen van het veldonderzoek zijn weergegeven op de kaarten in bijlage 8. In het hele plangebied zijn dekzanden met daarop stuifzanden aangetroffen. De dikte van de het pakket stuifzand varieert van 15 tot 170 cm. Slechts in twee boringen (170 en 178) is geen stuifzand aanwezig. Ter plaatse van de ontgraving is de bodem vergraven tot een diepte van 50 cm. In de dekzanden, onder de stuifzanden zijn in boringen podzolbodems aangetroffen. In drie boringen was alleen een restant van een podzolbodem aanwezig. In drie boringen (171, 172 en 177) is in het dekzand een mogelijke Allerød-bodem aangetroffen op een diepte van zo'n 170 cm –Mv.

Figuur 19 Podzol bodem onder een pakket stuifzand.

Figuur 20 Restant van een podzolbodem (BC-horizont) onder een opgestoven pakket.

Figuur 21 Mogelijke Allerød-bodem in dekzand (boring 171).

Archeologisch relevante niveaus en indicatoren

In boringen 171, 172 en 177 is in het dekzand een mogelijke Allerød-bodem aangetroffen. De locatie van de bodems is weergegeven in de laatste kaart van bijlage 8.

Consequenties archeologische verwachting

In het grootste deel van het plangebied zijn dekzanden met (restanten van) podzolbodems aangetroffen, die zijn afgedekt door een pakket stuifzand. Hierdoor is het potentiële archeologische niveau goed bewaard gebleven. Deze bodems hebben een hoge verwachting voor archeologische resten vanaf het Laat-Paleolithicum tot aan de Late Middeleeuwen. Daarna is het gebied overstoven. De niveaus met Allerød-bodems hebben een hoge verwachting voor archeologische resten uit het Laat-Paleolithicum.

Mogelijk aanwezige archeologische waarden worden door de voorgenomen ingrepen, met name door egalisatiewerkzaamheden, bedreigd.

7. Beantwoording onderzoeksvragen

Geomorfologie, bodem en landschapsgenese:

- ***Hoe ziet de bodemopbouw in het plangebied er uit, in termen van lithologische kenmerken en eenheden en wat zegt dit over de lithogenese van het onderzoeksgebied?***
  In deelgebieden 1, 2, 3, 4 en 5 (Hilversum, stationsgebied; Hilversum, spoortracé 1; Hilversum, Oosterengweg; Hilversum, spoortracé; Hilversum, fietstunnel) zijn gestuwde pleistocene afzettingen en sandr-afzettingen (smeltwaterafzettingen) aangetroffen. De gestuwde afzettingen bestaan uit rivierafzettingen van de Rijn (Formaties van Urk en Sterksel) die tijdens de voorlaatste ijstijd, het Saalien (375.000 – 130.000 jaar geleden), zijn opgestuwd door Scandinavisch landijs. Sandr-afzettingen zijn afgezet door smeltwater dat afkomstig is van het afsmeltende landijs dat de stuwwal heeft gevormd. Deze afzettingen dateren ook uit het Saalien. Op deze afzettingen is lokaal dekzand aanwezig. Dekzand is matig fijn, goed gesorteerd zand dat door de wind is afgezet in de koude fases van laatste deel van de laatste ijstijd, het Laat Glaciaal (13.000 – 10.000 jaar geleden). Dekzand vormt het Laagpakket van Wierden binnen de Foramtie van Boxtel.

  In deelgebied 6 (Hilversum, Anna's Hoeve) is onvoldoende informatie verzameld om een goede uitspraak te kunnen doen over de aard van het pleistocene landschap. In twee boringen zijn dekzanden aangetroffen, zonder podzolbodems.

  In deelgebieden 7 en 9 (Hilversum, spoortracé 3; Laren, westelijk tracé) zijn dekzanden uit het Laat-Glaciaal aangetroffen.

  In deelgebied 8 zijn overwegend dekzanden aangetroffen, maar in een aantal boringen zijn ook stuifzanden aanwezig. Stuifzanden zijn in het Holoceen (veelal vanaf de Late Middeleeuwen) afgezet, doordat het dekzand door bodemdegradatie als gevolg van overbegrazing en afplagging is kunnen gaan verstuiven. De stuifzanden behoren tot het Laagpakket van Kootwijk binnen de Formatie van Boxtel.

  In deelgebied 10 (Laren, oostelijk tracé) zijn overwegend stuifzanden op dekzanden aangetroffen.

  In deze deelgebieden is het natuurlijke bodemtype een podzolbodem. In mineraalarme dekzanden is het natuurlijke bodemtype een veldpodzol, terwijl in mineraalrijke gestuwde afzettingen holtpodzolen zijn gevormd. Podzolbodems en restanten hiervan zijn in veel boringen aangetroffen. In de stuifzanden in deelgebieden 8 en 10 heeft nauwelijks bodemvorming plaatsgevonden. Wel is hier soms een jonge E- of AE-horizont aangetroffen, maar inspoeling heeft nog niet plaatsgevonden.

- ***Wat is de opbouw, reliëf en de gaafheid van de top van het pleistocene oppervlak?***
  In deelgebieden 1, 2, 3, 4, 5 en 6 (binnen de bouwde kom van Hilversum) is het pleistocene oppervlak grotendeels afgegraven, verstoord of verdwenen onder een ophogingspakket. In deze deelgebieden zijn ook relatief weinig intacte bodems aangetroffen. Opgemerkt moet worden dat met name deelgebieden 1, het noordelijke deel van deelgebied 2 en het noordelijke deel van deelgebied 6 niet in afdoende mate is onderzocht om een uitspraak te doen over de intactheid van het pleistocene oppervlak.

  In deelgebieden 6 t/m 10 is het pleistocene reliëf nog aanwezig, al dan niet door holocene stuifzanden versterkt. In de pleistocene afzettingen zijn vaak nog (deels) intacte bodems

aanwezig. Alleen ter plaatse van deelgebied 8 (het ecoduct) is de bodem relatief vaak afgetopt. Deels is dit door antropogene vergravingen en deels door natuurlijke fenomenen als boomvallen.

- ***Welke erosieve/post-depositionele en bodemverstorende processen zijn te onderscheiden en wat is de aard, ruimtelijke begrenzing en diepte van bodemverstoringen en erosieve processen?***
  Met name binnen de bebouwde kom van Hilversum is het pleistocene oppervlak op grote schaal vergraven. Deze vergravingen hangen samen met kabels en leiding en infrastructuur. Verder is ten behoeve van het spoor een deel van de stuwwal afgegraven.

  In het bosgebied ten oosten van Hilversum heeft de verstoring van het pleistocene oppervlak een meer natuurlijk karakter, bijvoorbeeld door boomvallen.

- ***Zijn in het plangebied vennen of andere laagtes aanwezig? Waar liggen deze en wat is hun ruimtelijke begrenzing?***
  Er zijn binnen het plangebied geen vennen aanwezig. Met name in deelgebied 10 zijn wel uitblazingslaagtes aanwezig.

- ***Waar is sprake van oude bouwlanddekken? Wat is hun ruimtelijke spreiding en dikte? Valt er iets te zeggen over fasering binnen de oude bouwlanddekken?***
  In vijf boringen (in deelgebieden 1, 2, 3 en 4) is een (restant van een) oud bouwlanddek waargenomen, met een dikte variërend van 25 tot 70 cm. Alleen binnen de boringen binnen deelgebied 3 is sprake van een ruimtelijk verband.

- ***Zijn er antropogene bodemlagen herkend, die aan bijv. grafheuvels of nederzettingslagen kunnen worden gerelateerd.*** Er zijn geen antropogene bodemlagen herkend die aan grafheuvels of nederzettingslagen kunnen worden gerelateerd.

- ***Is er sprake van oude bodems in het dekzand (paleosolen)? Wat is hun ruimtelijke begrenzing en hoe diep liggen deze?***
  Binnen deelgebied 8 is in één boring een paleosol waargenomen in het dekzand, op een diepte van 140 cm –Mv. In dit niveau is ook houtskool aangetroffen. Verder zijn in deelgebied 10 in drie boringen paleosols aangetroffen. Twee van deze boringen liggen naast elkaar; hier bevindt de paleosol zich op 175 en 205 cm –Mv. In een derde boring ligt het oude bodemniveau op circa 175 cm.

- ***Is er sprake van overstoven akkers of nederzettingsterreinen? Wat is hun ruimtelijke begrenzing en hoe diep liggen deze?***
  Onder de stuifzanden zijn geen aanwijzingen aangetroffen die wijzen op overstoven akkers of nederzettingsterreinen.

Archeologische verwachtingen

- ***Waar binnen het plangebied bevinden zich archeologisch relevante niveaus? Wat is hun ruimtelijke begrenzing en hoe diep liggen deze?***
  Binnen grote delen van het plangebied zijn relevante archeologische niveaus aangetroffen in de vorm van (deels) intacte podzolbodems en enkele Allerød-bodems. De podzolbodems liggen aan het maaiveld of worden afgedekt door een klei en veen, stuifzand en/of antropogene ophogingspakketten of geroerde pakketten de dikte van deze afdekkende lagen varieert van 10 cm tot 300 cm. Het relevante archeologische niveau ligt dus aan het maaiveld of op een diepte

van 300 cm –Mv. Een overzicht van deels intacte podzolbodems en daarmee de archeologische relevante niveaus en een overzicht van de dikte van afdekkende lagen is te per deellocatie te vinden in bijlagen 1 t/m 11.

- ***Is in de boringen sprake van archeologische indicatoren in de vorm van antropogene/ archeologische lagen, bewerkt vuursteen, keramiek (waaronder aardewerk), verkoolde hazelnootschillen, houtskool, enzovoort? Wat is de begrenzing van eventuele vindplaatsen (voor zover te reconstrueren valt op basis van de verkennende boringen)?***
  In één boring is houtskool aangetroffen in een mogelijke Allerød-bodem. Verder zijn er geen archeologische lagen of vondsten aangetroffen.

- ***Kan er iets worden gezegd over de aard en datering van in het plangebied geconstateerde archeologische waarden.***
  Indien het houtskool in een Allerød-bodem is aangetroffen, dan is er sprake van een vindplaats uit Laat-Paleolithicum, specifiek te dateren 11.800 - 11.000jaar geleden.

- ***In hoeverre zijn de archeologische verwachtingszones en potentiële archeologische niveaus in het plangebied intact?***
  In een groot deel van het plangebied komen (deels) intacte podzolbodems voor. Dit zijn stuk voor stuk potentiële archeologisch niveaus.

- ***Wat is de archeologische verwachting van het plangebied en in hoeverre is deze te differentiëren in laag, middelhoog en hoog?***
  De archeologische verwachting binnen het plangebied is hoog, middelhoog, laag of onbekend. Een overzicht van de verschillende verwachtingszones is te vinden in bijlage 12. De verschillende verwachtingszones zijn genummerd. Hieronder wordt de verwachting per zone besproken.

  Verwachtingszone 1: In deze zone is door de aanwezigheid van ophogingen, verhardingen en kabels en leidingen in onvoldoende mate vastgesteld wat de archeologische verachting is.

  Verwachtingszones 2 en 20: Deze zones liggen op de flank van de stuwwal, waar een intacte podzol is aangetroffen onder een eerdlaag. Voor deze zones geldt een hoge verwachting voor de periode vanaf het Laat-Paleolithicum.

  Verwachtingszones 3, 5 en 21: Hier is het archeologische niveau, de pleistocene stuwwal afgegraven, de verwachting is hier laag.

  Verwachtingszones 4 en 6: Hier is het archeologisch niveau deels vergraven, veelal bij de aanleg van kabels en leidingen of de infrastructuur. Toch kan het archeologisch niveau lokaal nog (deels) intact zijn. Vandaar dat aan deze zones een middelhoge verwachting wordt toegekend voor archeologische resten vanaf het Laat-Paleolithicum.

  Verwachtingszone 8: De archeologische verwachting in deze zone is door de aanwezigheid van een opgeworpen heuvel en door een mogelijk aanwezige verontreiniging niet afdoende vastgesteld.

  Verwachtingszones 6, 9, 10, 11 en 12: In deze zones is het potentiële archeologische niveau deels nog intact en deels vergraven. Omdat de verstoringen hier vrij lokaal lijken te zijn, hebben de zones als geheel een hoge verwachting voor archeologische resten vanaf het Laat-Paleolithicum.

In verwachtingszones 10 en 12 zijn bovendien ook overstoven Allerød-bodems aangetroffen, die een specifieke verwachting voor het Laat-Paleolithicum hebben.

- **Komt de archeologische verwachting uit het verkennend booronderzoek overeen met die uit het bureauonderzoek? Waar zitten verschillen en overeenkomsten en hoe zijn deze te verklaren?**
  Het veldonderzoek heeft vooral een nuancering van het in het bureau-onderzoek geschetste beeld opgeleverd. In een aantal gebieden is op basis van de veldbevindingen de verwachting bij gesteld. Voor een deel had dit al in het bureau-onderzoek kunnen gebeuren. In het bureau-onderzoek had naar voren kunnen komen dat de Pleistocene ondergrond in de wijk Bovenmaat beneden 3,5 m –Mv. wordt verwacht, of dat de stuwwal voor een deel is afgegraven, waardoor de verwachting hier laag is.

8. Conclusies en advies

Conclusies

Op basis van het verkennend booronderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

- Binnen grote delen van het tracé komen nog potentiële archeologische niveaus voor, in de vorm van (deels) intacte podzolbodems of overstoven (Allerød-)bodems. Het archeologische niveau is direct aan het maaiveld aanwezig of onder een afdekkende laag (verstoring, ophoging, stuifzand, veen of zeeklei). Deze afdekking varieert in dikte van 10 tot 300 cm.
- In één boring zijn in een begraven niveau houtskoolbrokken waargenomen, welke mogelijk een archeologische indicator vormen voor een vindplaats.
- In een ander deel van het plangebied is het potentiële archeologische niveau verdwenen of niet aanwezig geweest.
- Verder zijn er twee delen van het plangebied die om verschillende redenen (ophoging, kabels en leidingen, verontreinigingen) niet afdoende zijn onderzocht om de archeologische verwachting vast te stellen.

Advies

Op basis van de resultaten worden de volgende adviezen worden gegeven:

- *Verwachtingszones 1, 4 en 7:* In deze zones is sprake van een middelhoge verwachting of is de verwachting niet voldoende vastgesteld. De gebieden zijn door verhardingen, ophogingen en kabels en leidingen slecht toegankelijk voor onderzoek. Geadviseerd wordt om hier aanvullend onderzoek te laten plaatsvinden of eventuele toekomstige werkzaamheden archeologisch te begeleiden.
- *Verwachtingszones 6, 9, 10, 11, 12, 14 en 20:* In deze zones zijn intacte potentiële archeologische niveaus aanwezig. Geadviseerd wordt om hier een inventariserend veldonderzoek, karterende fase, ui t te voeren. Dit onderzoek heeft tot doel eventueel aanwezige vindplaatsen op te sporen. Geadviseerd wordt om dit onderzoek door middel van booronderzoek uit te voeren.
- *Verwachtingszone 8:* Deze zone is nog niet voldoende onderzocht. Voor het noordelijke deel wordt geadviseerd om deze als nog te onderzoeken wanneer er meer bekend is over de milieukundige situatie. Het zuidelijke deel kan pas worden onderzocht als de heuvel wordt afgegraven.
- *Verwachtingszones 3, 5 en 21:* Deze zones hebben een lage verwachting en zijn afdoende onderzocht. Geadviseerd wordt om deze locaties vrij te geven.

Kanttekening

Onderhavig onderzoek is op zorgvuldige wijze verricht volgens de algemeen gebruikelijke methoden en inzichten en is erop gericht om de kans op het onverwacht aantreffen dan wel het ongezien vernietigen van archeologische waarden bij bouwwerkzaamheden in het plangebied te verkleinen. Aangezien het onderzoek is uitgevoerd door middel van een steekproef kan echter de aan- of afwezigheid van eventuele archeologische resten niet gegarandeerd worden.

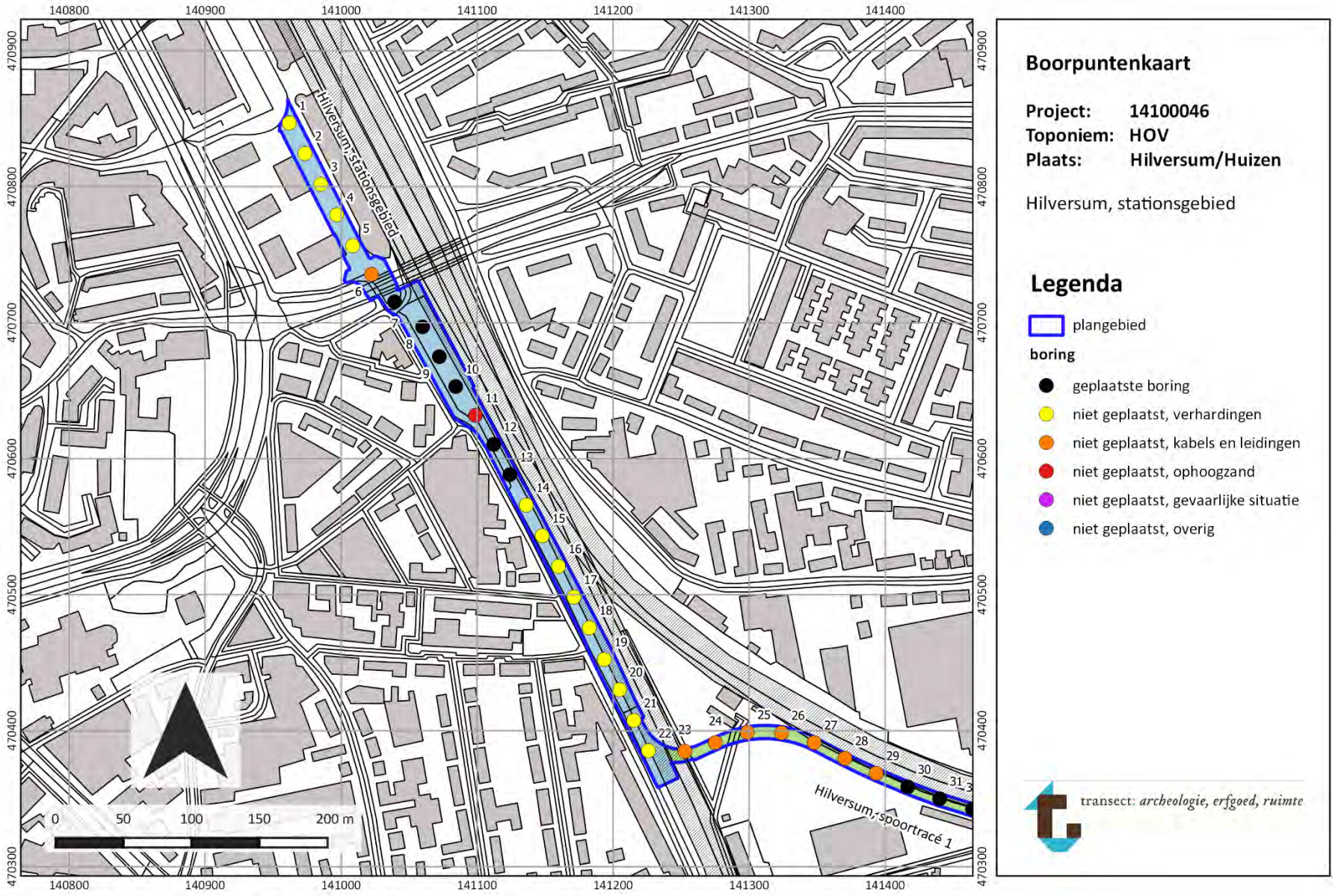
Wanneer de onderzoekslocatie wordt vrijgegeven en bij graafwerkzaamheden toch onverhoopt waardevolle resten worden aangetroffen, dienen deze conform de Monumentenwet 1988 te worden gemeld bij de provincie.

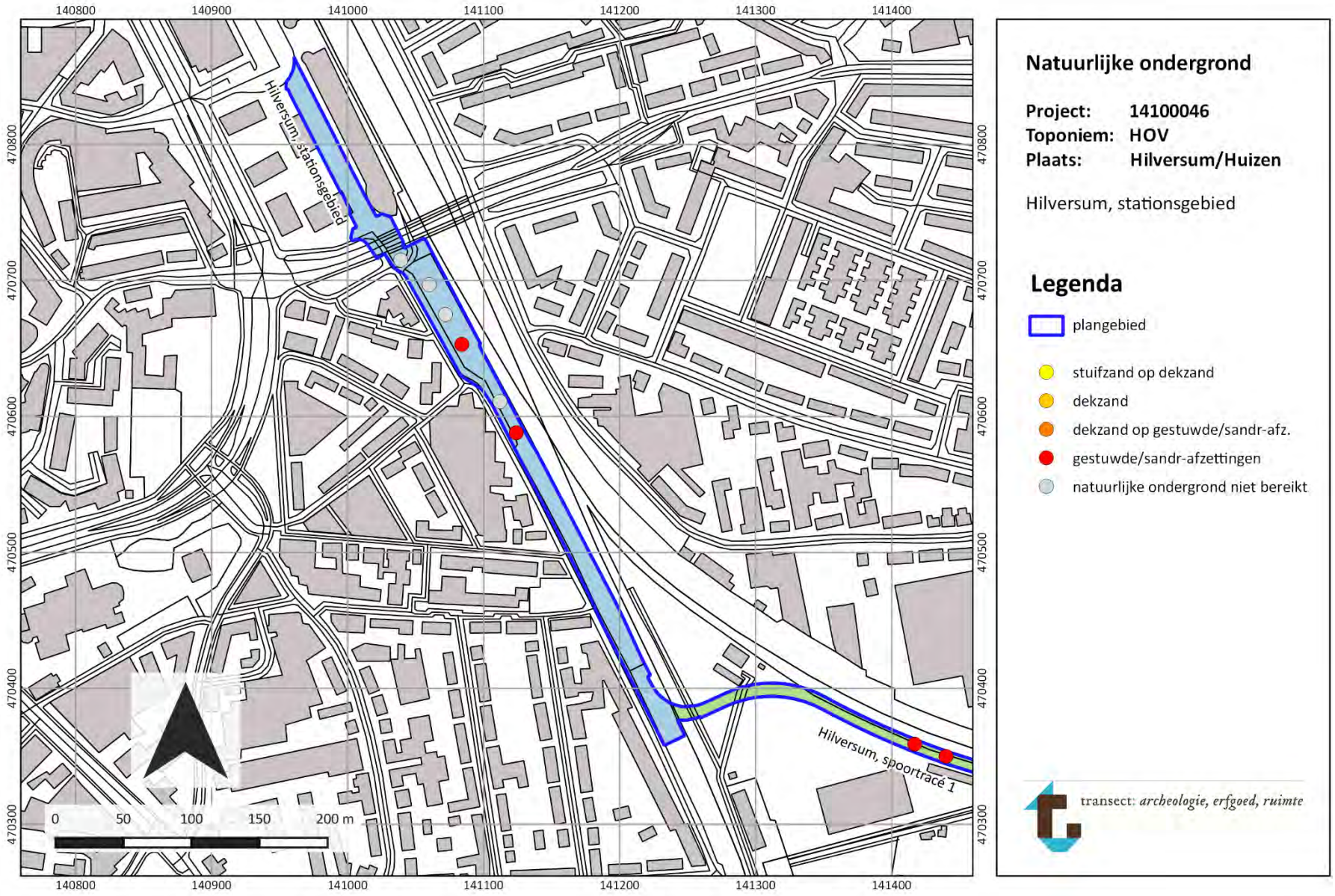
9. Geraadpleegde bronnen

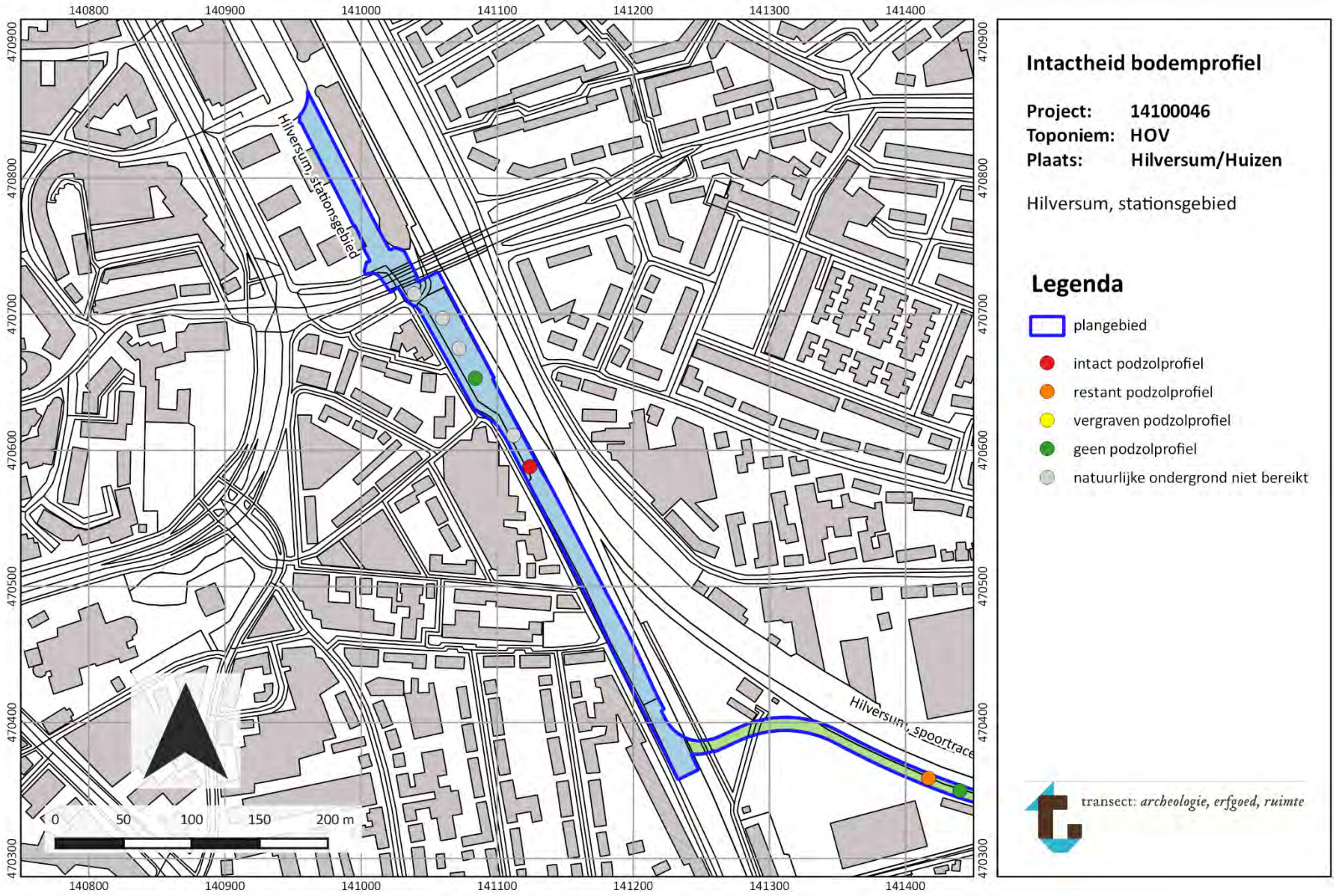
Literatuur:

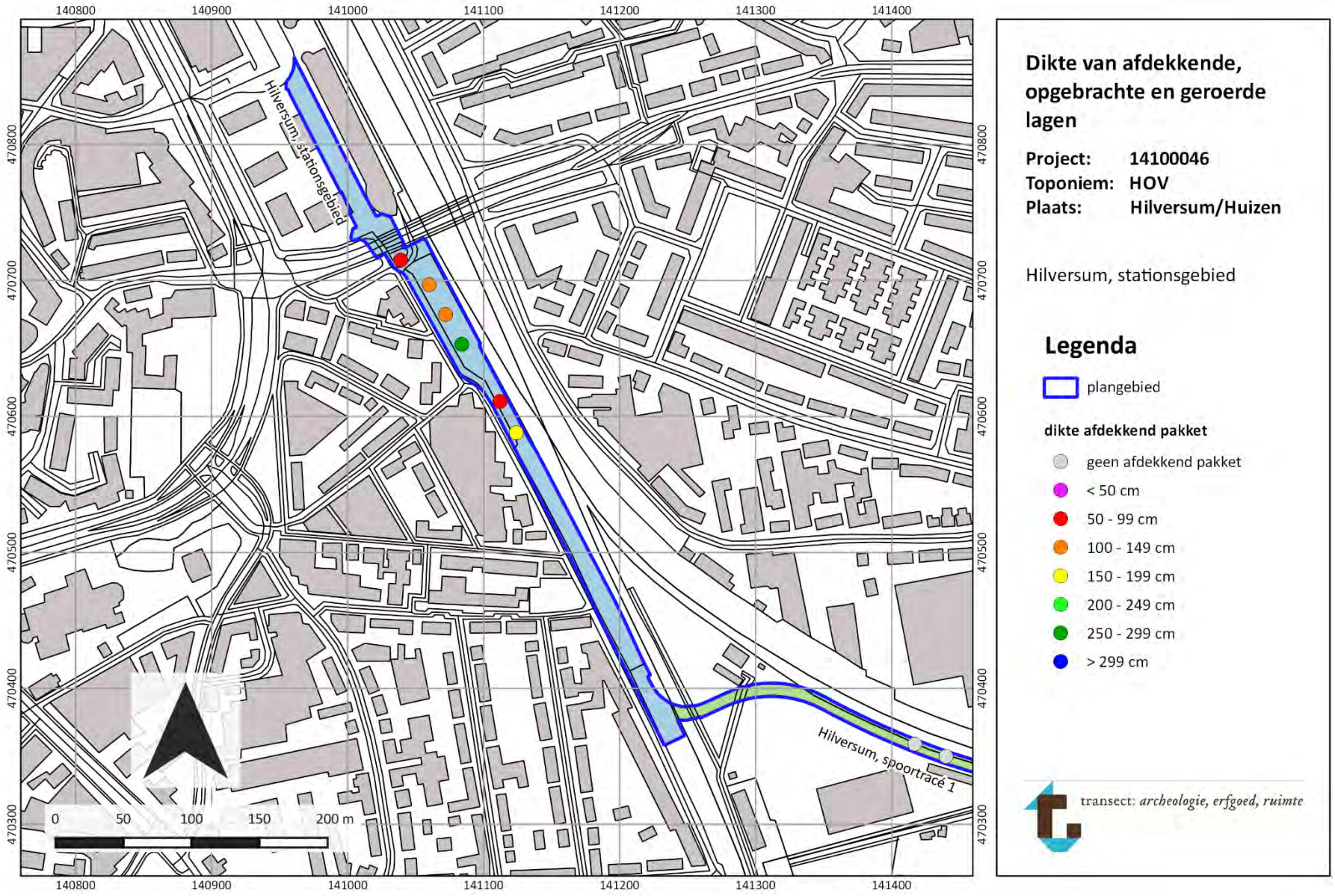
- Hakvoort, A. 2014. |Transect-PVE. HOV Hilversum-Huizen, gemeenten Hilversum, Laren, Blaricum en Huizen, inventariserend veldonderzoek, verkennende fase. Utrecht**.**
- Jonge, N. de, & M. Hanemaaijer. 2011. RWZI nabij Anna's Hoeve te Hilversum; Een Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek. Amersfoort (ADC-rapport 2604).
- Pape, H.G., 2014. HOV Hilversum-Huizen. Gemeenten Hilversum, Laren, Blaricum en Huizen (Noord-Holland. Archeologisch bureauonderzoek, Utrecht (Transect-rapport 337).

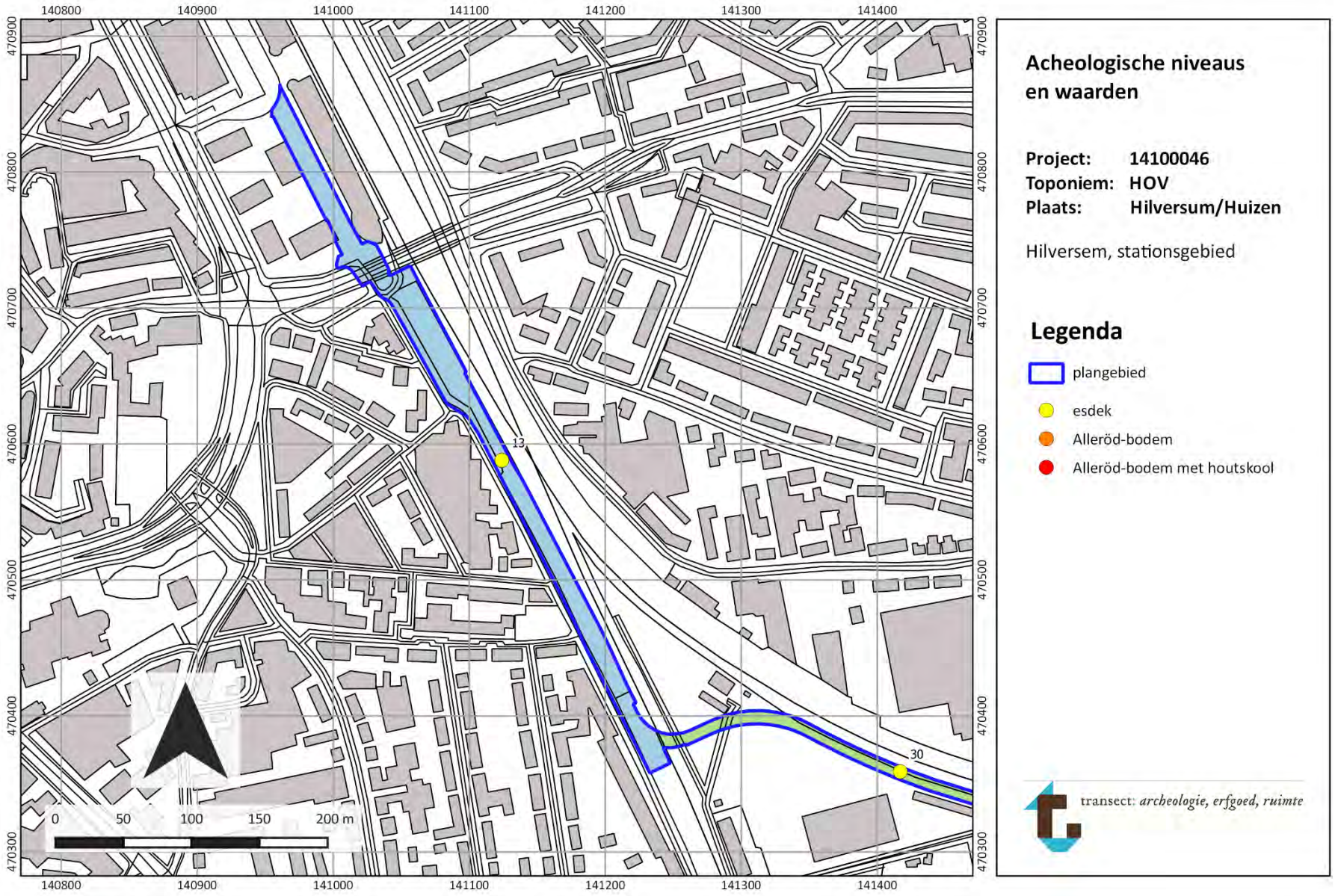
Bijlage 1: Kaarten bij deelgebied 1: Hilversum, stationsgebied


140800
140900
141000
141100
141200
141300
141400
470900
470800
470700
470600
470500
470400
470300
Hilversum, stationsgebied
Hilversum, spoortracé 1
0
50
100
150
200 m
Boorpuntenkaart
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, stationsgebied
Legenda
plangebied
boring
geplaatste boring
niet geplaatst, verhardingen
niet geplaatst, kabels en leidingen
niet geplaatst, ophoogzand
niet geplaatst, gevaarlijke situatie
niet geplaatst, overig
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


140800
140900
141000
141100
141200
141300
141400
470800
470700
470600
470500
470400
470300
Hilversum, stationsgebied
Hilversum, spoortracé 1
0
50
100
150
200 m
Natuurlijke ondergrond
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, stationsgebied
Legenda
plangebied
stuifzand op dekzand
dekzand
dekzand op gestuwde/sandr-afz.
gestuwde/sandr-afzettingen
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


140800
140900
141000
141100
141200
141300
141400
470900
470800
470700
470600
470500
470400
470300
Hilversum, stationsgebied
Hilversum, spoortrace
0
50
100
150
200 m
Intactheid bodemprofiel
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, stationsgebied
Legenda
plangebied
intact podzolprofiel
restant podzolprofiel
vergraven podzolprofiel
geen podzolprofiel
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


140800
140900
141000
141100
141200
141300
141400
470800
470700
470600
470500
470400
470300
Hilversum, stationsgebied
Hilversum, spoortracé 1
0
50
100
150
200 m
Dikte van afdekkende, opgebrachte en geroerde lagen
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, stationsgebied
Legenda
plangebied
dikte afdekkend pakket
geen afdekkend pakket
< 50 cm
50 - 99 cm
100 - 149 cm
150 - 199 cm
200 - 249 cm
250 - 299 cm
> 299 cm
transect: archeologie, erfgoed, ruimte



Acheologische niveaus en waarden

Project: **14100046**
Toponiem: **HOV**
Plaats: **Hilversum/Huizen**

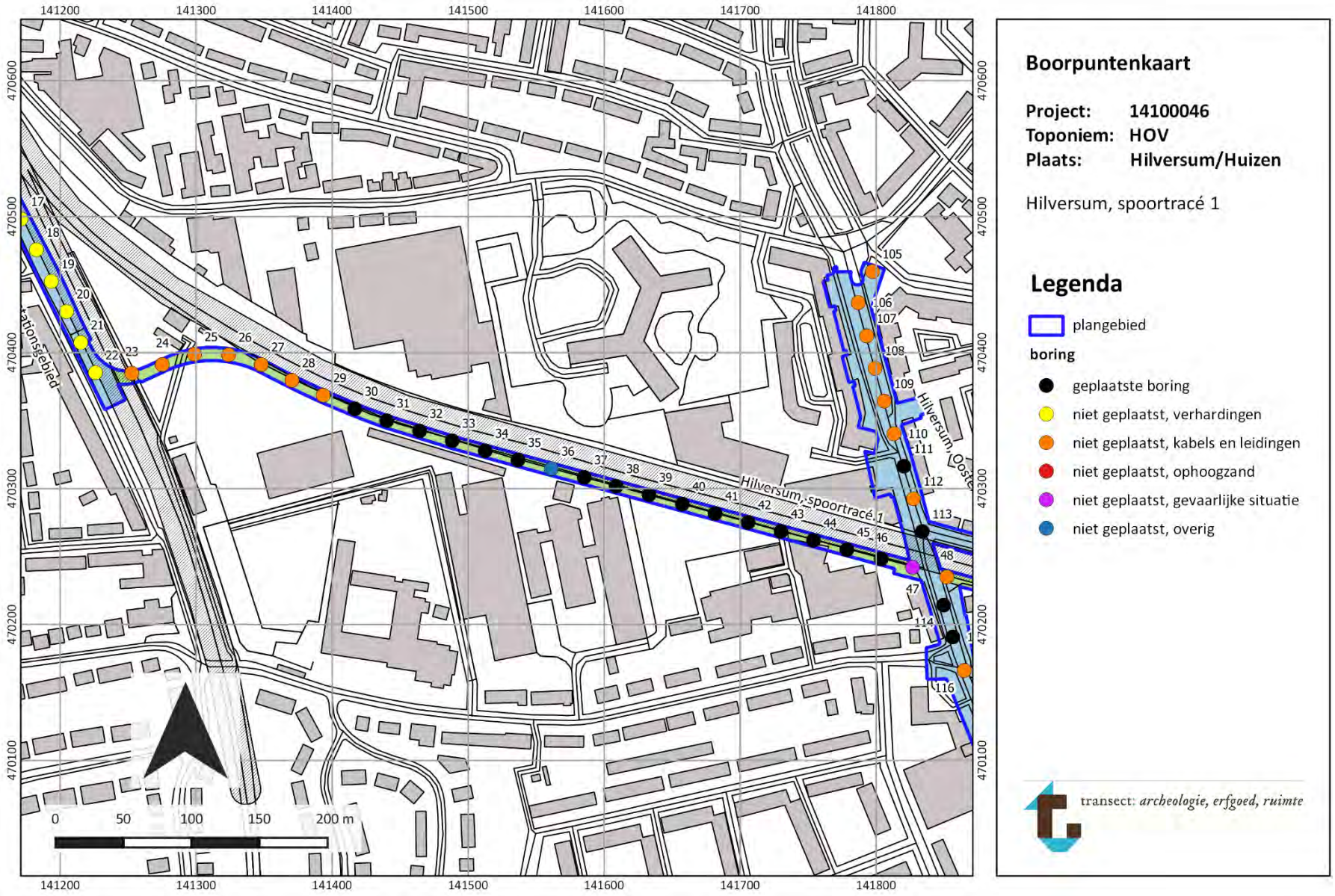
Hilversem, stationsgebied

Legenda

- plangebied
- esdek
- Alleröd-bodem
- Alleröd-bodem met houtskool

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Bijlage 2: Kaarten bij deelgebied 2: Hilversum, spoortracé 1



Boorpuntenkaart

Project: **14100046**
Toponiem: **HOV**
Plaats: **Hilversum/Huizen**

Hilversum, spoortracé 1

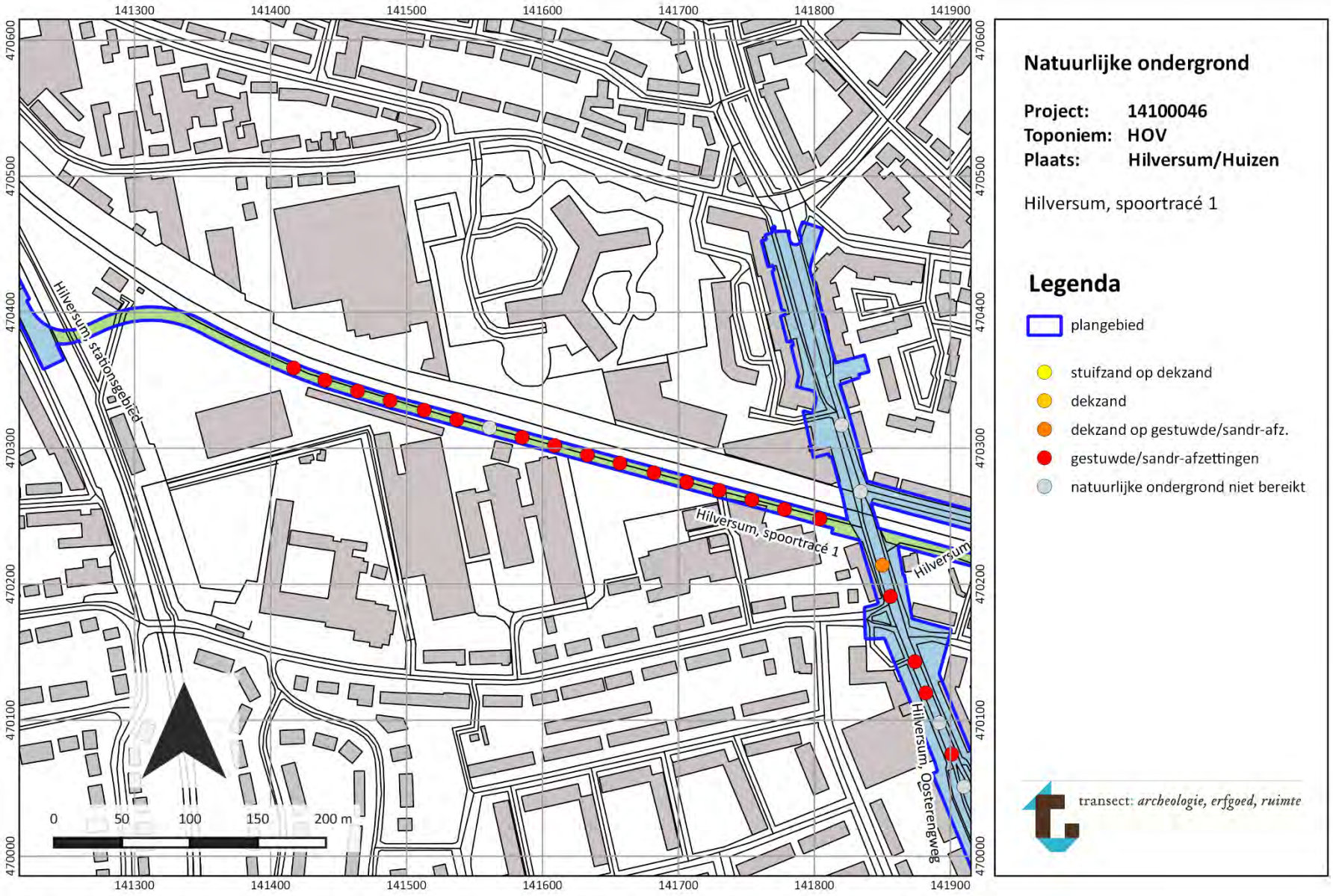
Legenda

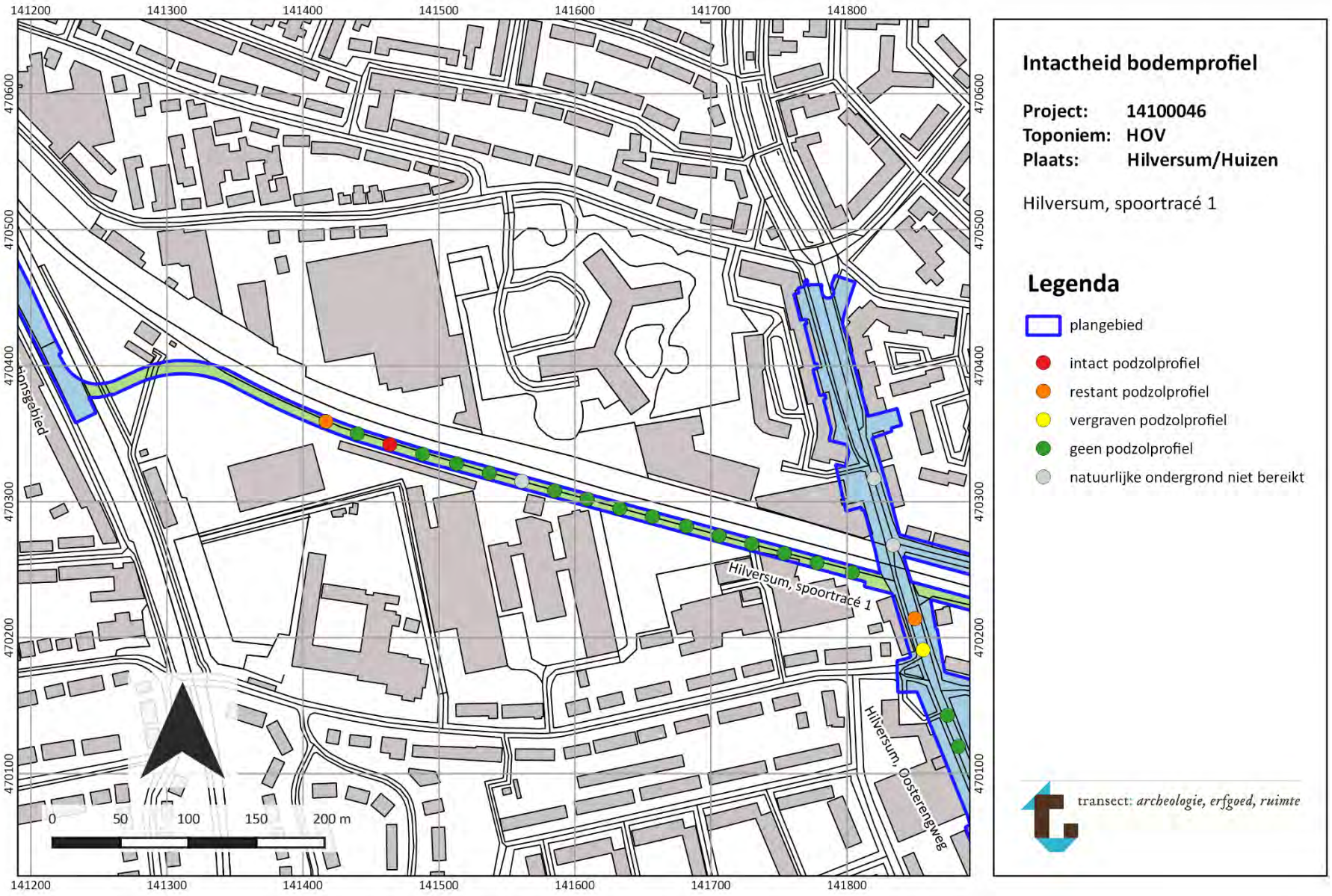
- plangebied

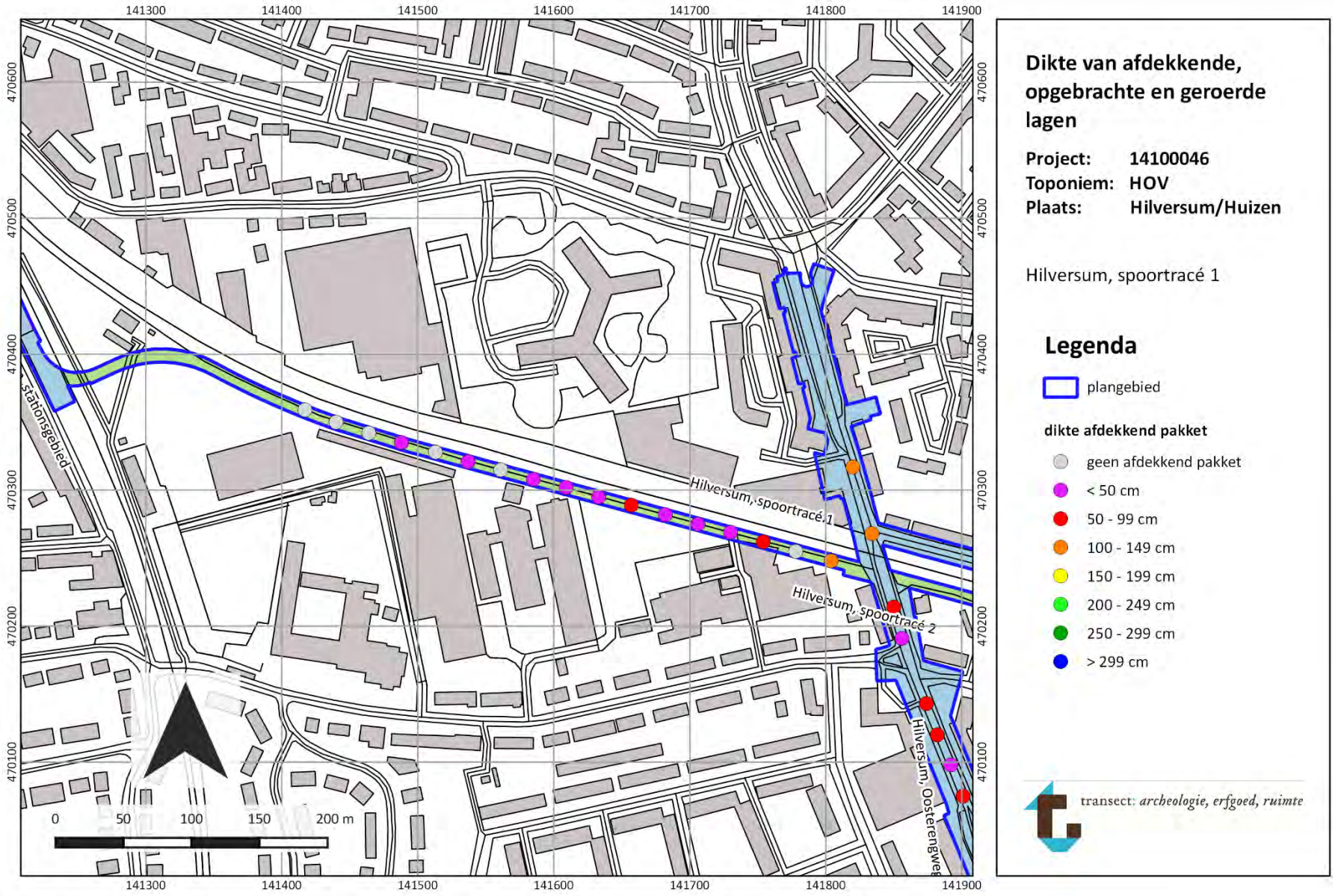
boring

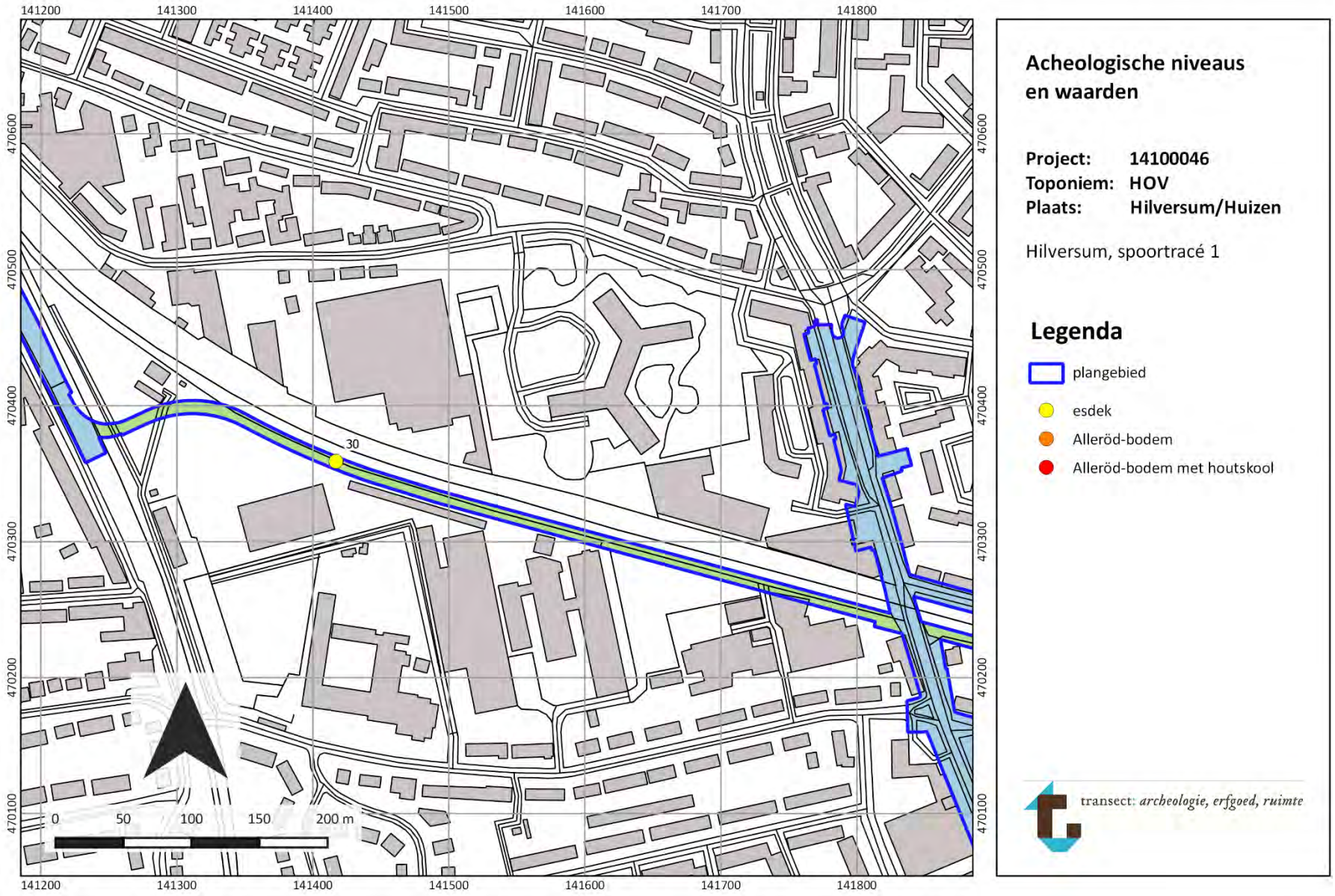
- geplaatste boring
- niet geplaatst, verhardingen
- niet geplaatst, kabels en leidingen
- niet geplaatst, ophoogzand
- niet geplaatst, gevaarlijke situatie
- niet geplaatst, overig

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*


141300
141400
141500
141600
141700
141800
141900
470600
470500
470400
470300
470200
470100
470000
Hilversum, stationsgebied
Hilversum, spoortracé 1
Hilversum
Hilversum, Oosterengweg
0
50
100
150
200 m
Natuurlijke ondergrond
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, spoortracé 1
Legenda
plangebied
stuifzand op dekzand
dekzand
dekzand op gestuwde/sandr-afz.
gestuwde/sandr-afzettingen
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


141200
141300
141400
141500
141600
141700
141800
470600
470500
470400
470300
470200
470100
Hilversum, spoortracé 1
Hilversum, Oosterengweg
0
50
100
150
200 m
Intactheid bodemprofiel
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, spoortracé 1
Legenda
plangebied
intact podzolprofiel
restant podzolprofiel
vergraven podzolprofiel
geen podzolprofiel
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


141300
141400
141500
141600
141700
141800
141900
470600
470500
470400
470300
470200
470100
stationsgebied
Hilversum, spoortracé 1
Hilversum, spoortracé 2
Hilversum, Oosterengweg
0
50
100
150
200 m
Dikte van afdekkende, opgebrachte en geroerde lagen
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, spoortracé 1
Legenda
plangebied
dikte afdekkend pakket
geen afdekkend pakket
< 50 cm
50 - 99 cm
100 - 149 cm
150 - 199 cm
200 - 249 cm
250 - 299 cm
> 299 cm
transect: archeologie, erfgoed, ruimte



Acheologische niveaus en waarden

Project: **14100046**
Toponiem: **HOV**
Plaats: **Hilversum/Huizen**

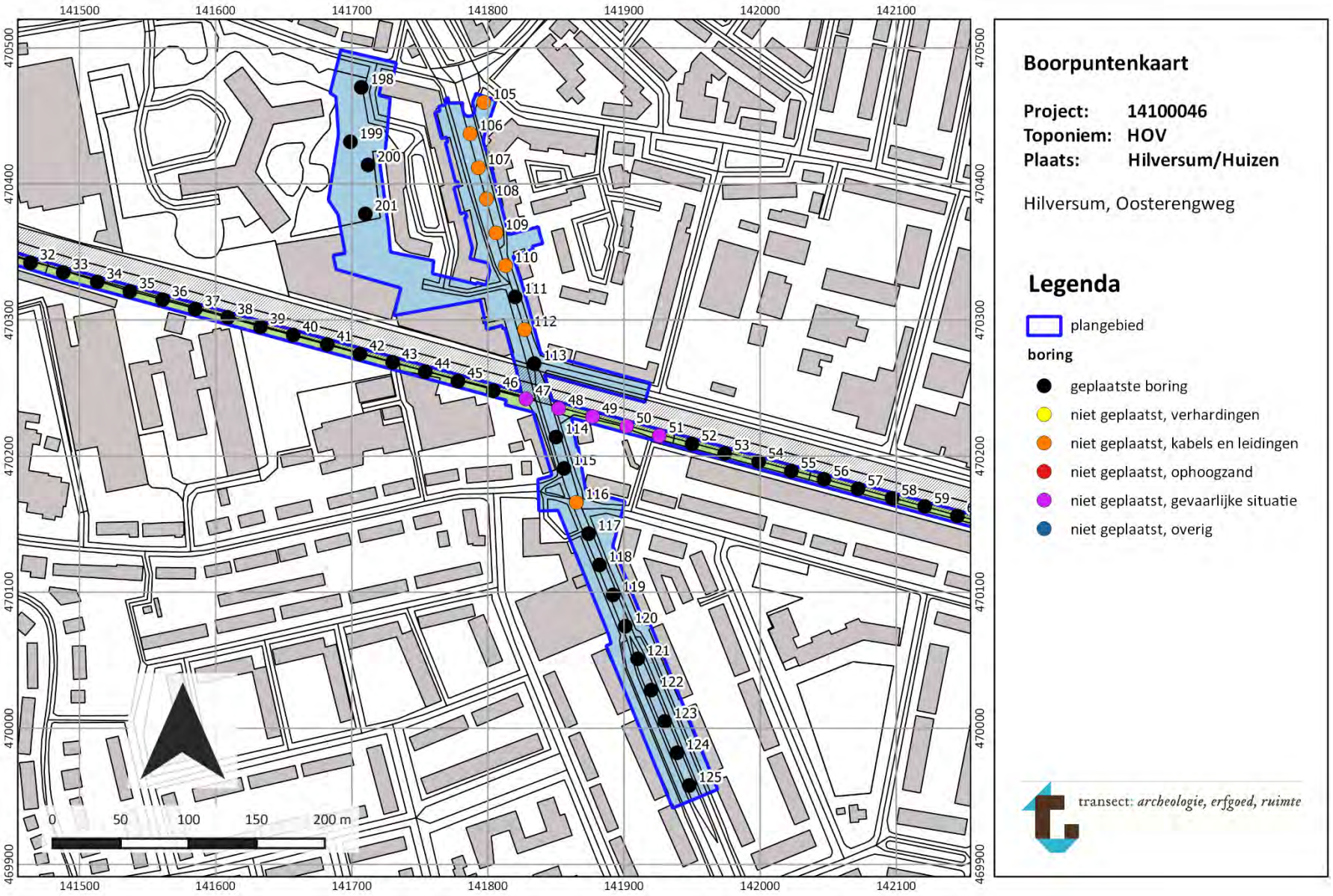
Hilversum, spoortracé 1

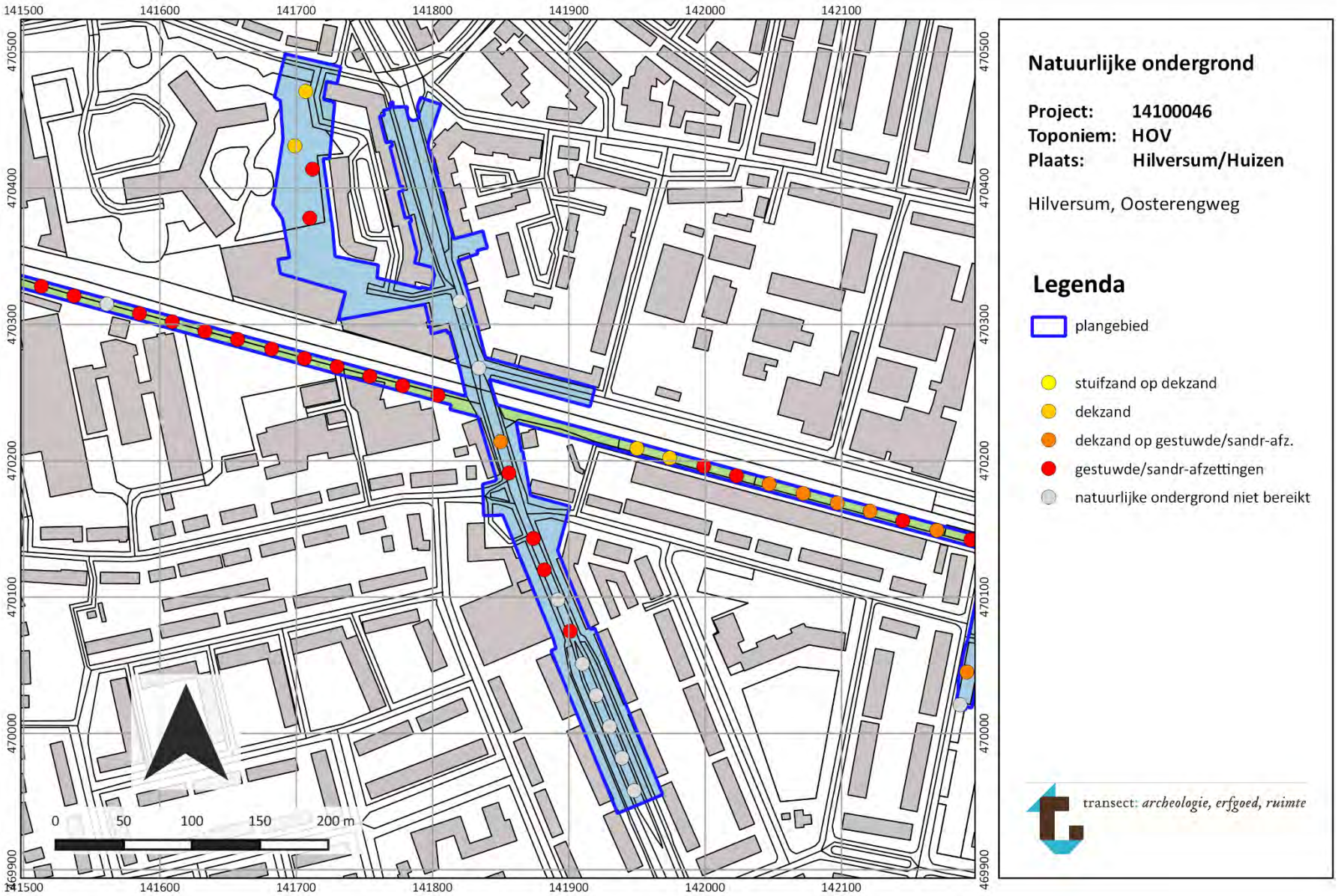
Legenda

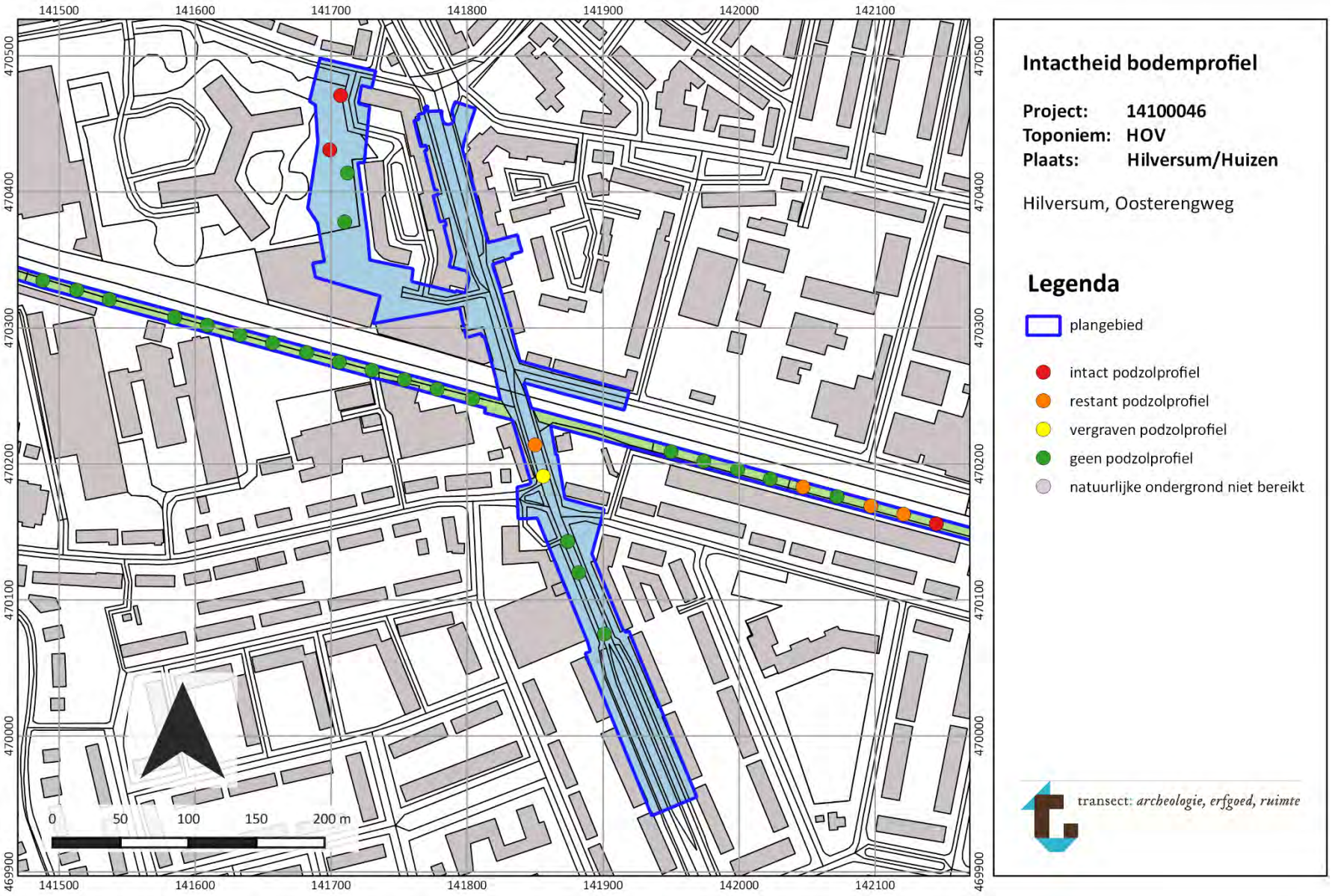
- plangebied
- esdek
- Alleröd-bodem
- Alleröd-bodem met houtskool

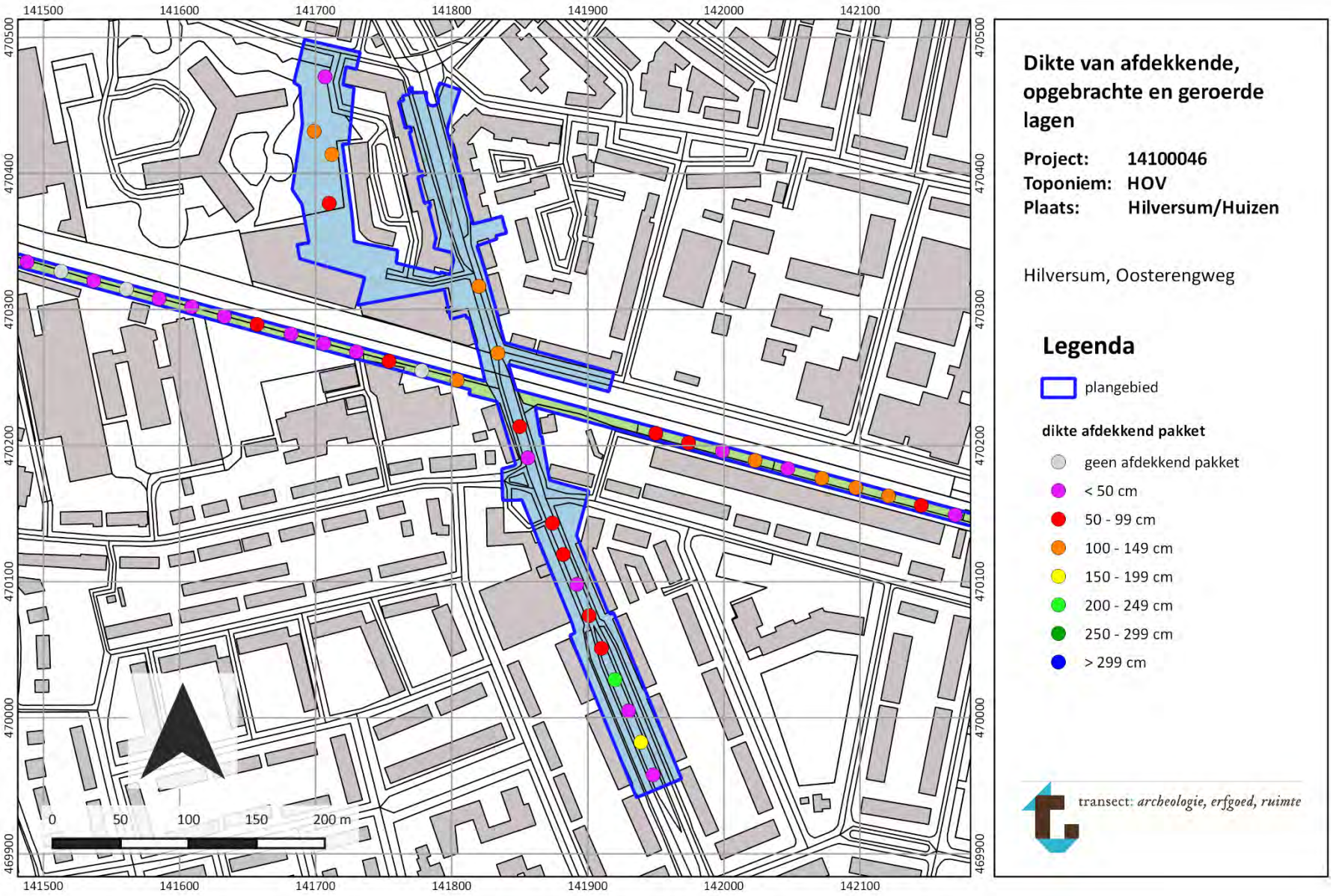
transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

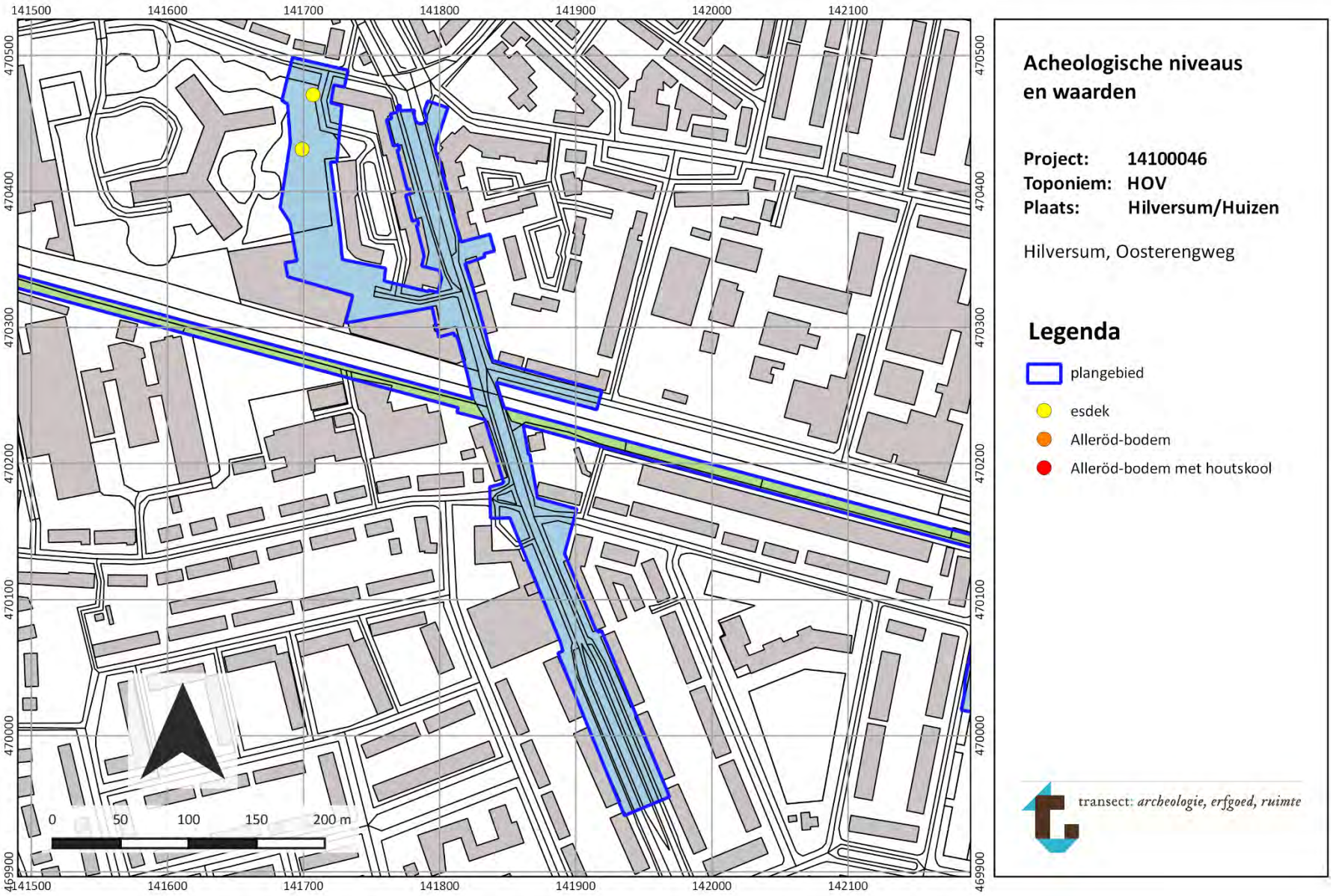
Bijlage 3: Kaarten bij deelgebied 3: Hilversum, Oosterengweg


141500
141600
141700
141800
141900
142000
142100
470500
470400
470300
470200
470100
470000
469900
0
50
100
150
200 m
Boorpuntenkaart
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, Oosterengweg
Legenda
plangebied
boring
geplaatste boring
niet geplaatst, verhardingen
niet geplaatst, kabels en leidingen
niet geplaatst, ophoogzand
niet geplaatst, gevaarlijke situatie
niet geplaatst, overig
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

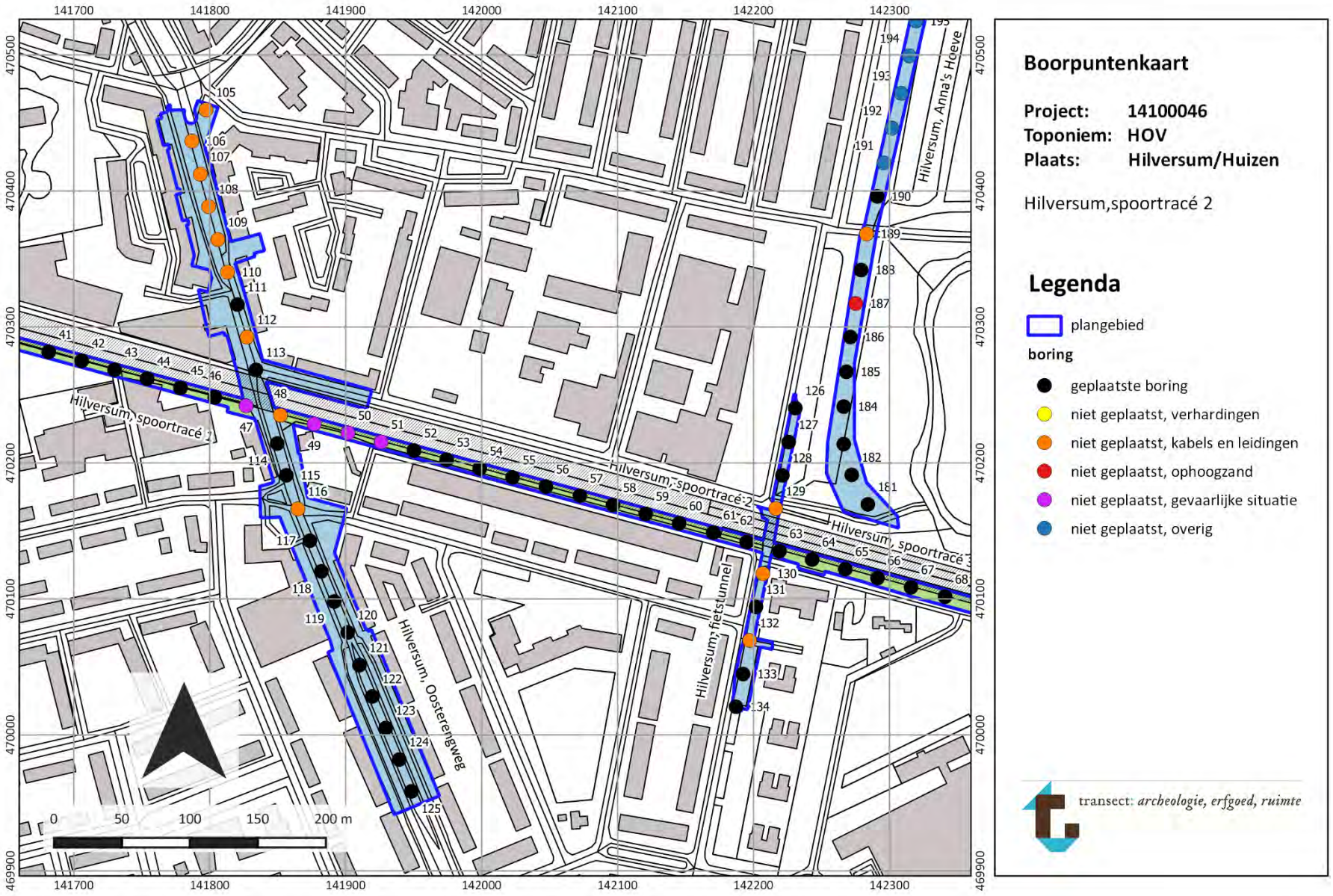

141500
141600
141700
141800
141900
142000
142100
470500
470400
470300
470200
470100
470000
469900
0
50
100
150
200 m
Natuurlijke ondergrond
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, Oosterengweg
Legenda
plangebied
stuifzand op dekzand
dekzand
dekzand op gestuwde/sandr-afz.
gestuwde/sandr-afzettingen
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


141500
141600
141700
141800
141900
142000
142100
470500
470400
470300
470200
470100
470000
469900
0
50
100
150
200 m
Intactheid bodemprofiel
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, Oosterengweg
Legenda
plangebied
intact podzolprofiel
restant podzolprofiel
vergraven podzolprofiel
geen podzolprofiel
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


141500
141600
141700
141800
141900
142000
142100
470500
470400
470300
470200
470100
470000
469900
0
50
100
150
200 m
Dikte van afdekkende, opgebrachte en geroerde lagen
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, Oosterengweg
Legenda
plangebied
dikte afdekkend pakket
geen afdekkend pakket
< 50 cm
50 - 99 cm
100 - 149 cm
150 - 199 cm
200 - 249 cm
250 - 299 cm
> 299 cm
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


141500
141600
141700
141800
141900
142000
142100
470500
470400
470300
470200
470100
470000
469900
0
50
100
150
200 m
Acheologische niveaus en waarden
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, Oosterengweg
Legenda
plangebied
esdek
Alleröd-bodem
Alleröd-bodem met houtskool
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

Bijlage 4: Kaarten bij deelgebied 4: Hilversum, spoortracé 2



Boorpuntenkaart

Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen

Hilversum,spoortracé 2

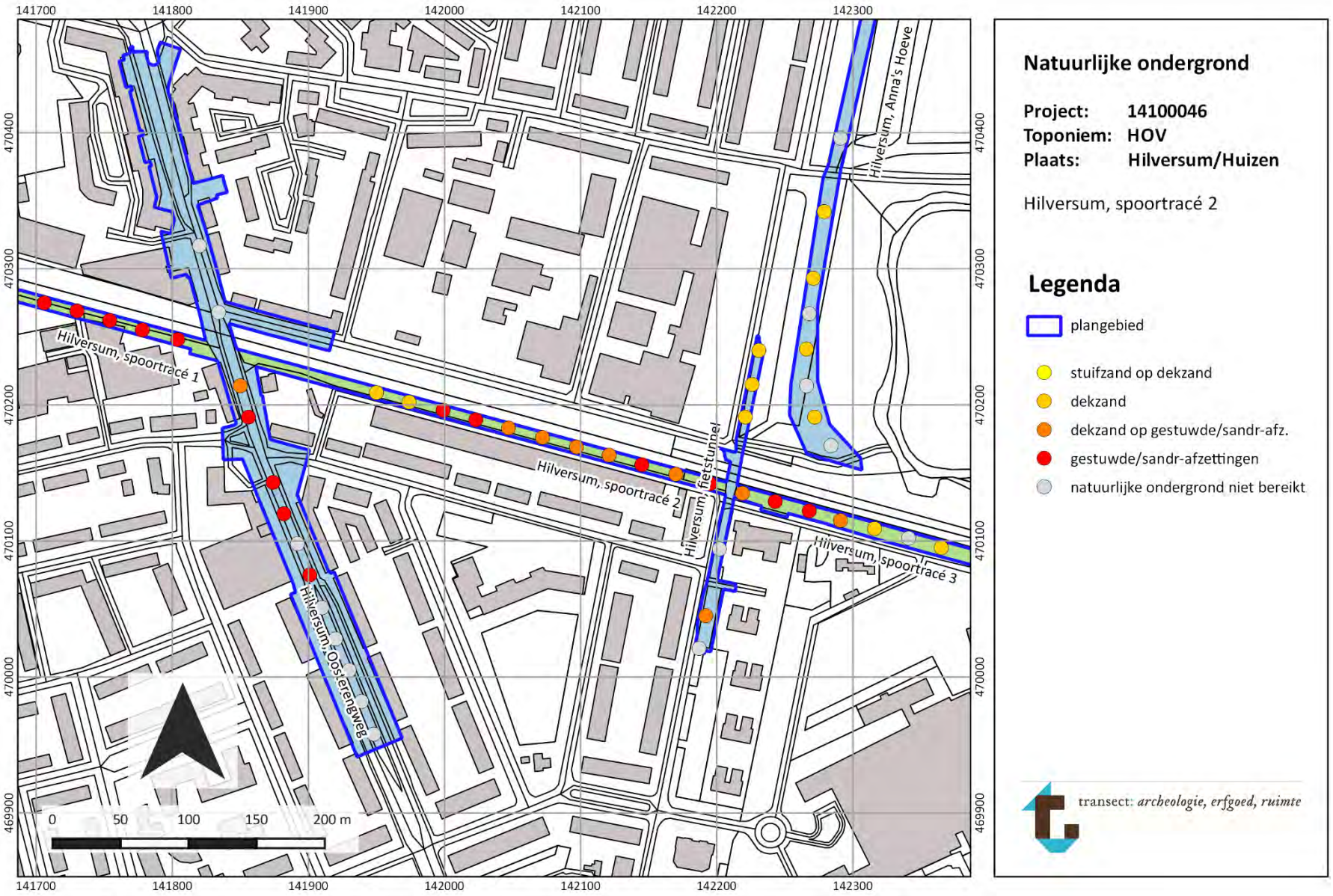
Legenda

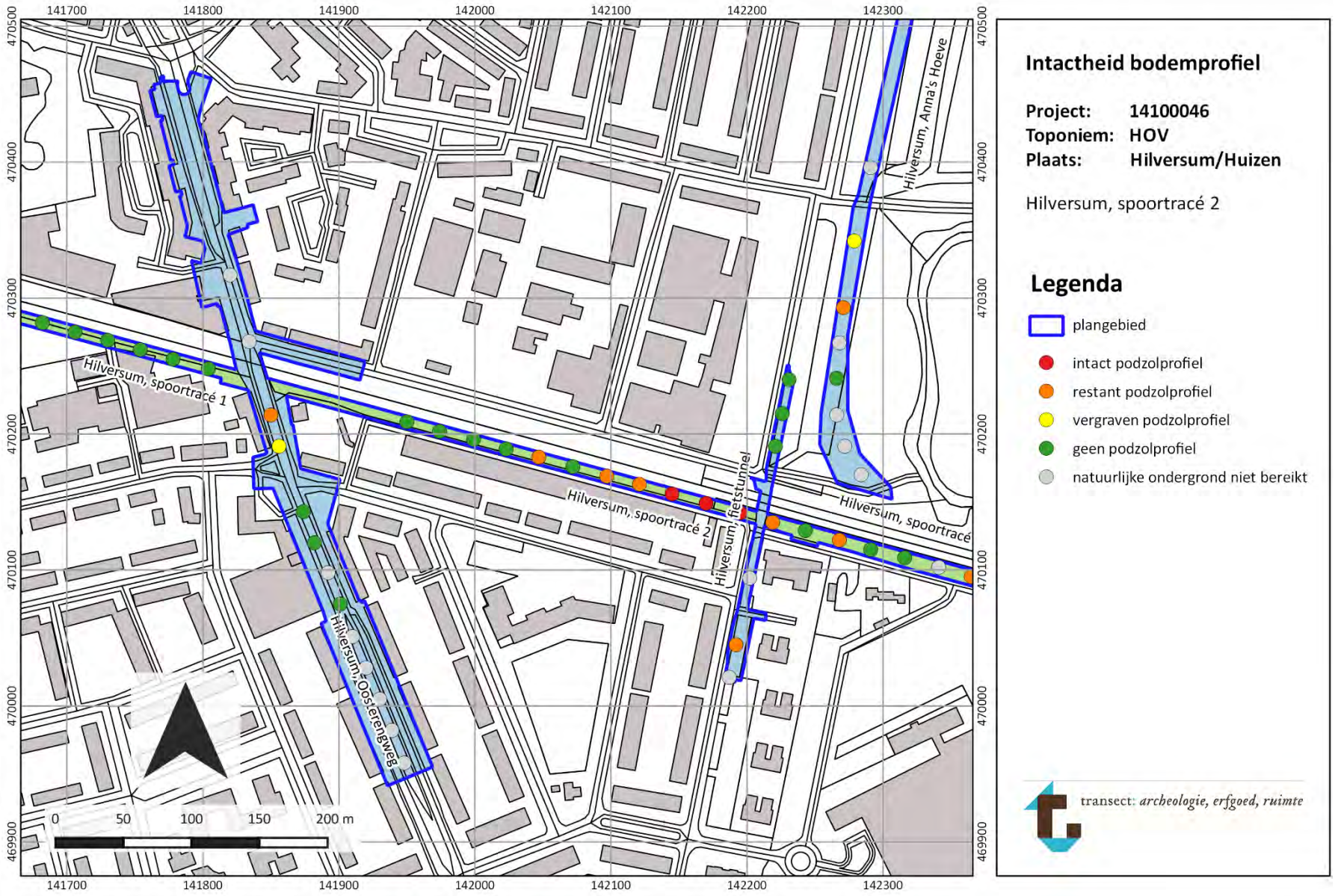
plangebied

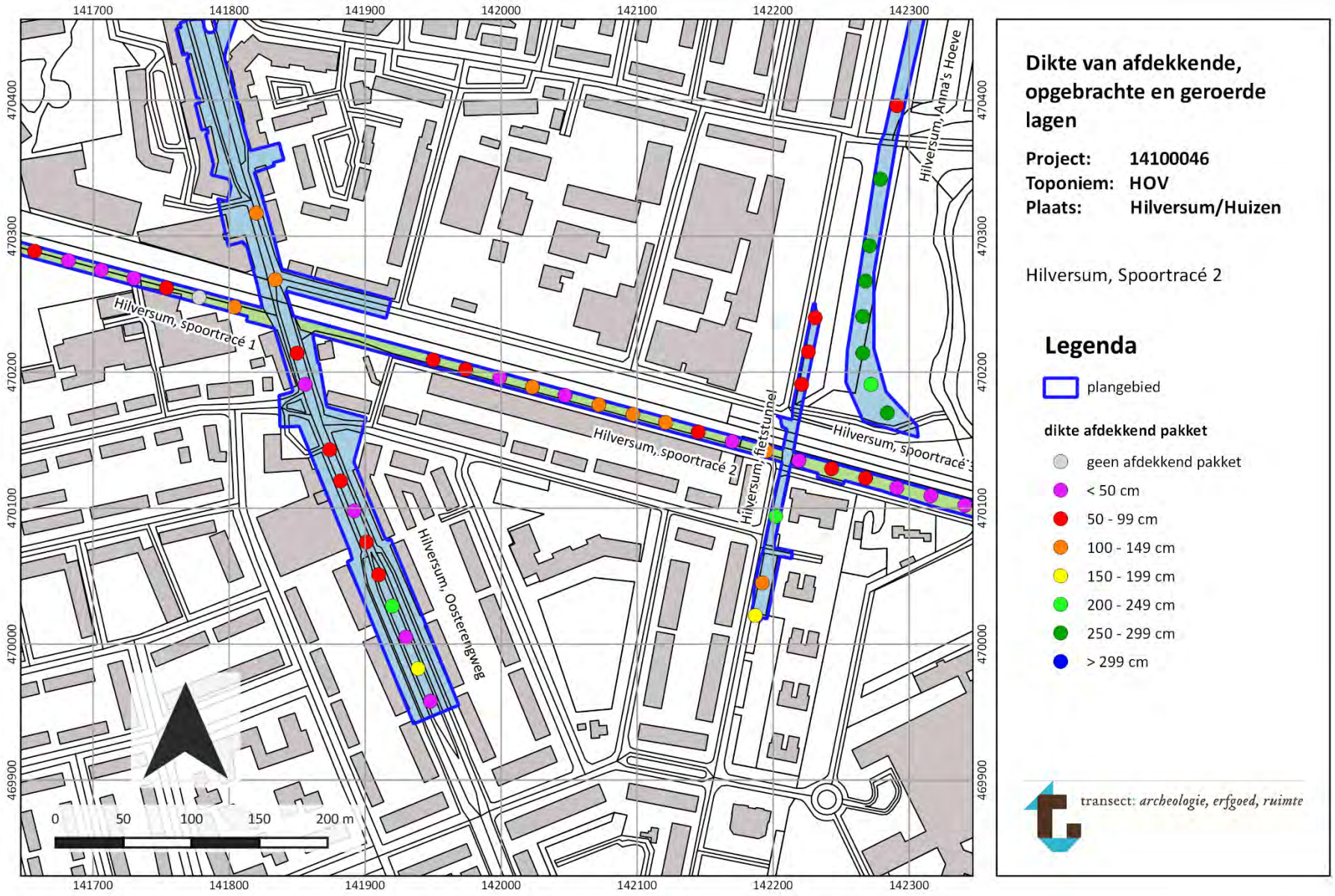
boring

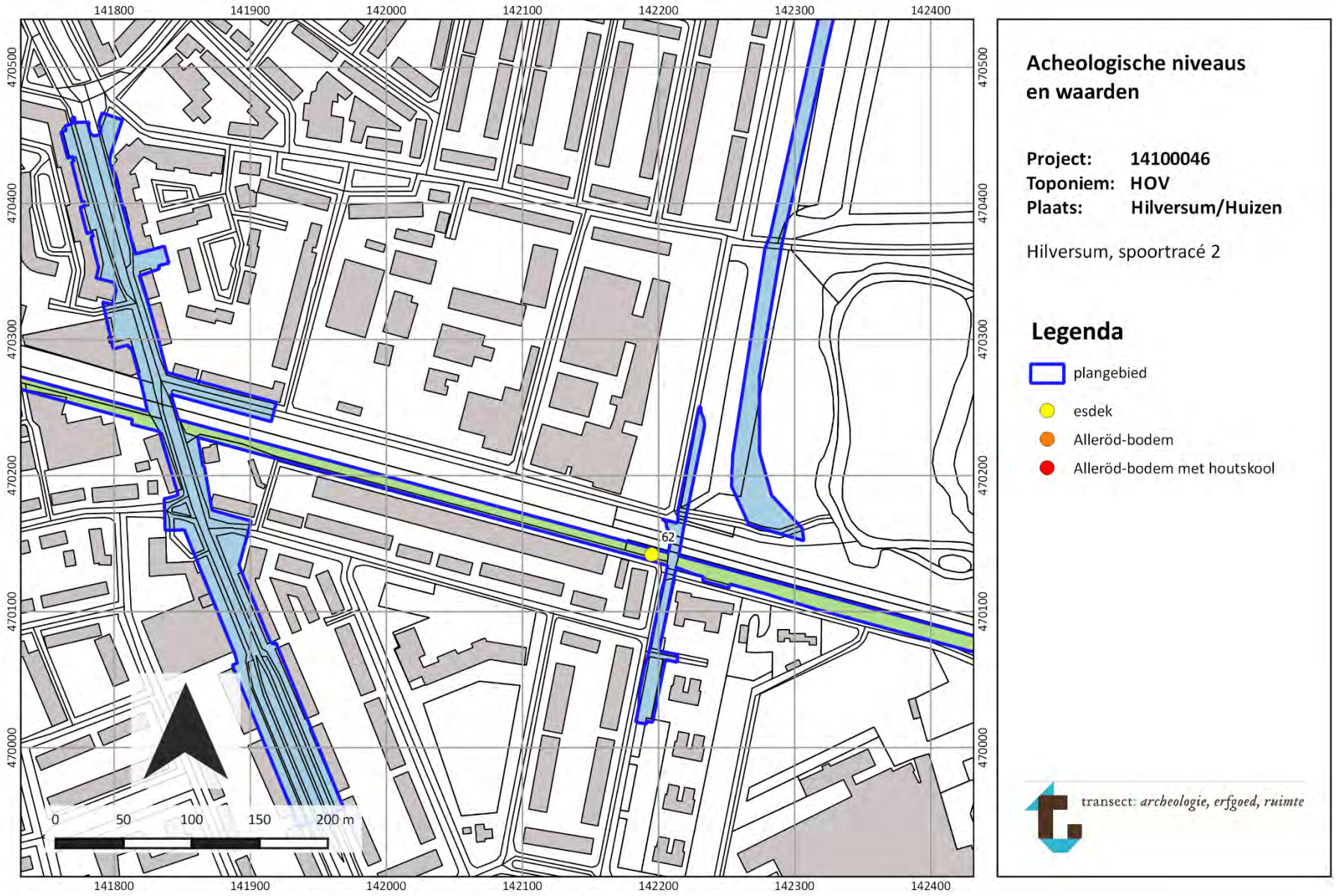
- geplaatste boring
- niet geplaatst, verhardingen
- niet geplaatst, kabels en leidingen
- niet geplaatst, ophoogzand
- niet geplaatst, gevaarlijke situatie
- niet geplaatst, overig

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

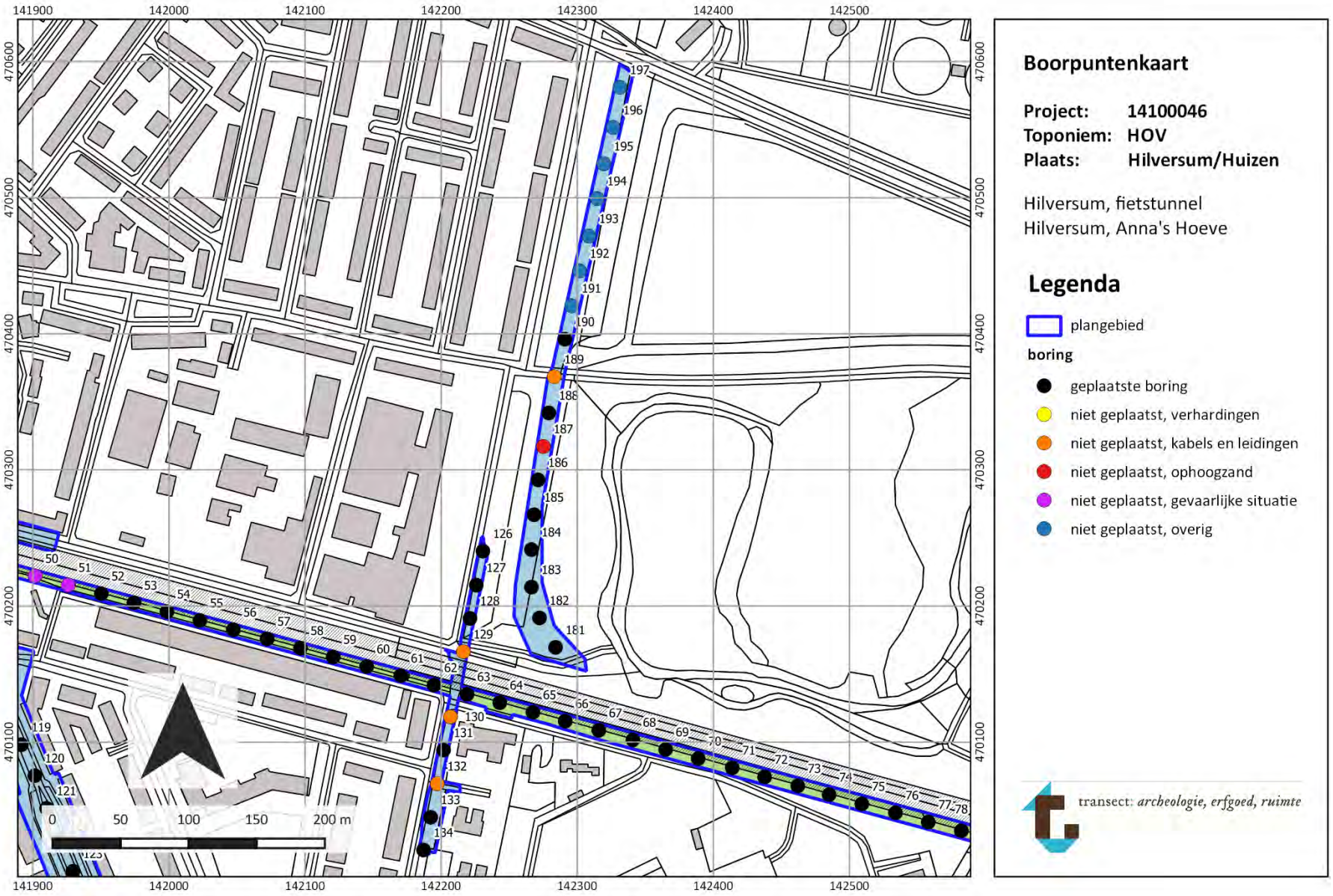

141700
141800
141900
142000
142100
142200
142300
470400
470300
470200
470100
470000
469900
Hilversum, Anna's Hoeve
Hilversum, spoortracé 1
Hilversum, spoortracé 2
Hilversum, fietstunnel
Hilversum, spoortracé 3
Hilversum, Oosterengweg
0
50
100
150
200 m
Natuurlijke ondergrond
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, spoortracé 2
Legenda
plangebied
stuifzand op dekzand
dekzand
dekzand op gestuwde/sandr-afz.
gestuwde/sandr-afzettingen
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

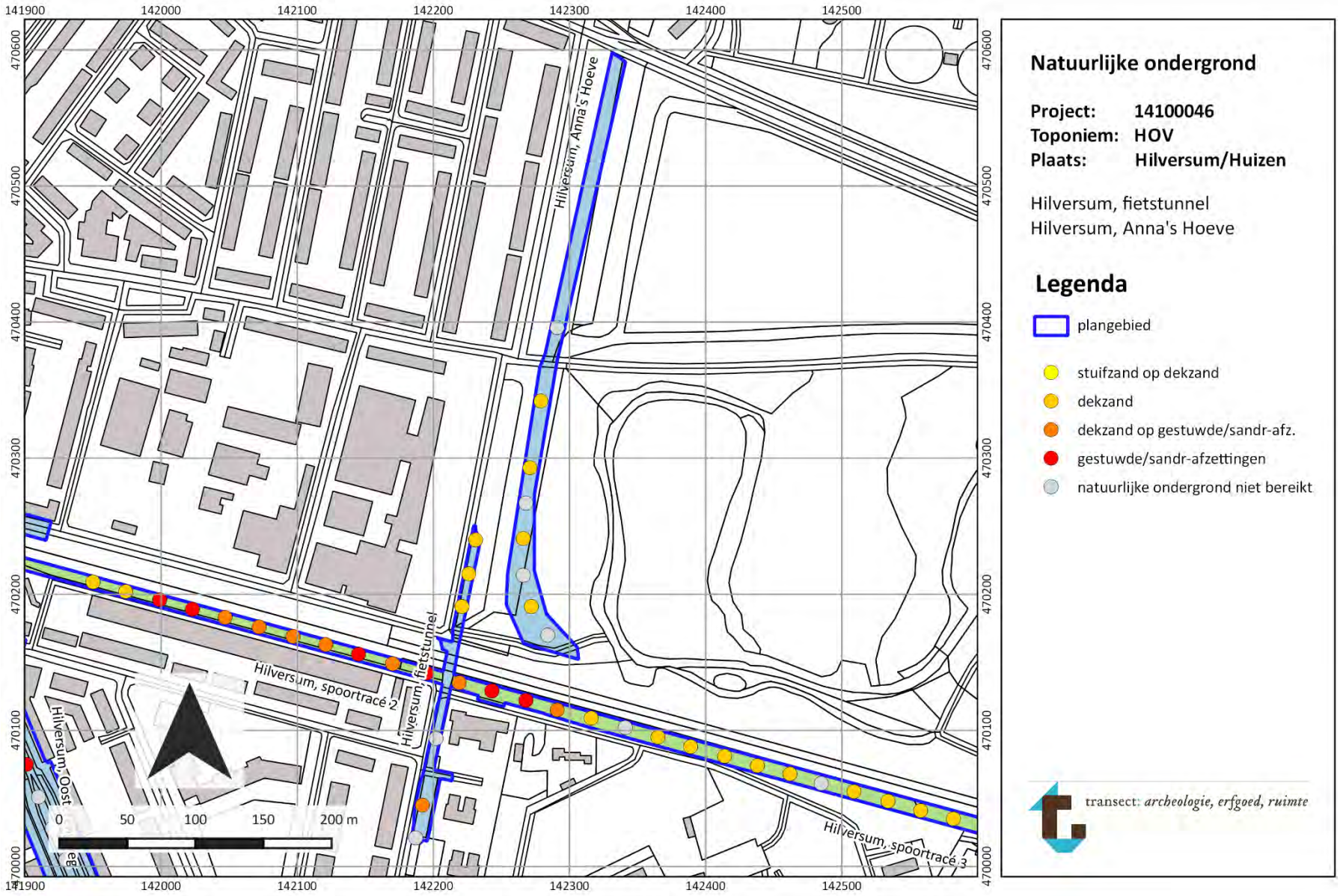

141700
141800
141900
142000
142100
142200
142300
470500
470400
470300
470200
470100
470000
469900
Hilversum, Anna's Hoeve
Hilversum, spoortracé 1
Hilversum, spoortracé 2
Hilversum, fietstunnel
Hilversum, spoortracé
Hilversum, Oosterengweg
0
50
100
150
200 m
Intactheid bodemprofiel
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, spoortracé 2
Legenda
plangebied
intact podzolprofiel
restant podzolprofiel
vergraven podzolprofiel
geen podzolprofiel
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

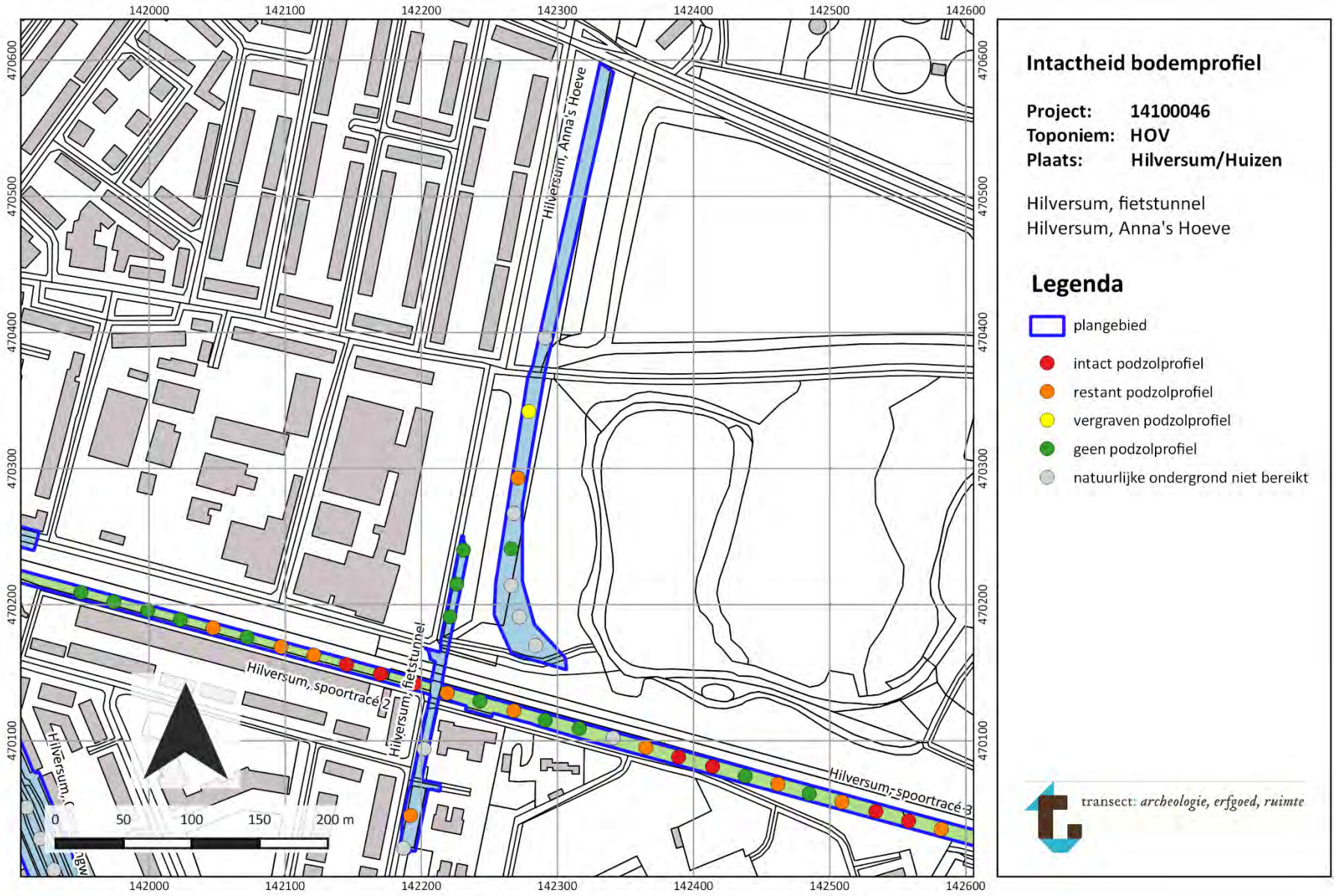

141700
141800
141900
142000
142100
142200
142300
470400
470300
470200
470100
470000
469900
Hilversum, spoortracé 1
Hilversum, spoortracé 2
Hilversum, spoortracé 3
Hilversum, fietstunnel
Hilversum, Oosterengweg
Hilversum, Anna's Hoeve
0
50
100
150
200 m
Dikte van afdekkende, opgebrachte en geroerde lagen
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, Spoortracé 2
Legenda
plangebied
dikte afdekkend pakket
geen afdekkend pakket
< 50 cm
50 - 99 cm
100 - 149 cm
150 - 199 cm
200 - 249 cm
250 - 299 cm
> 299 cm
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

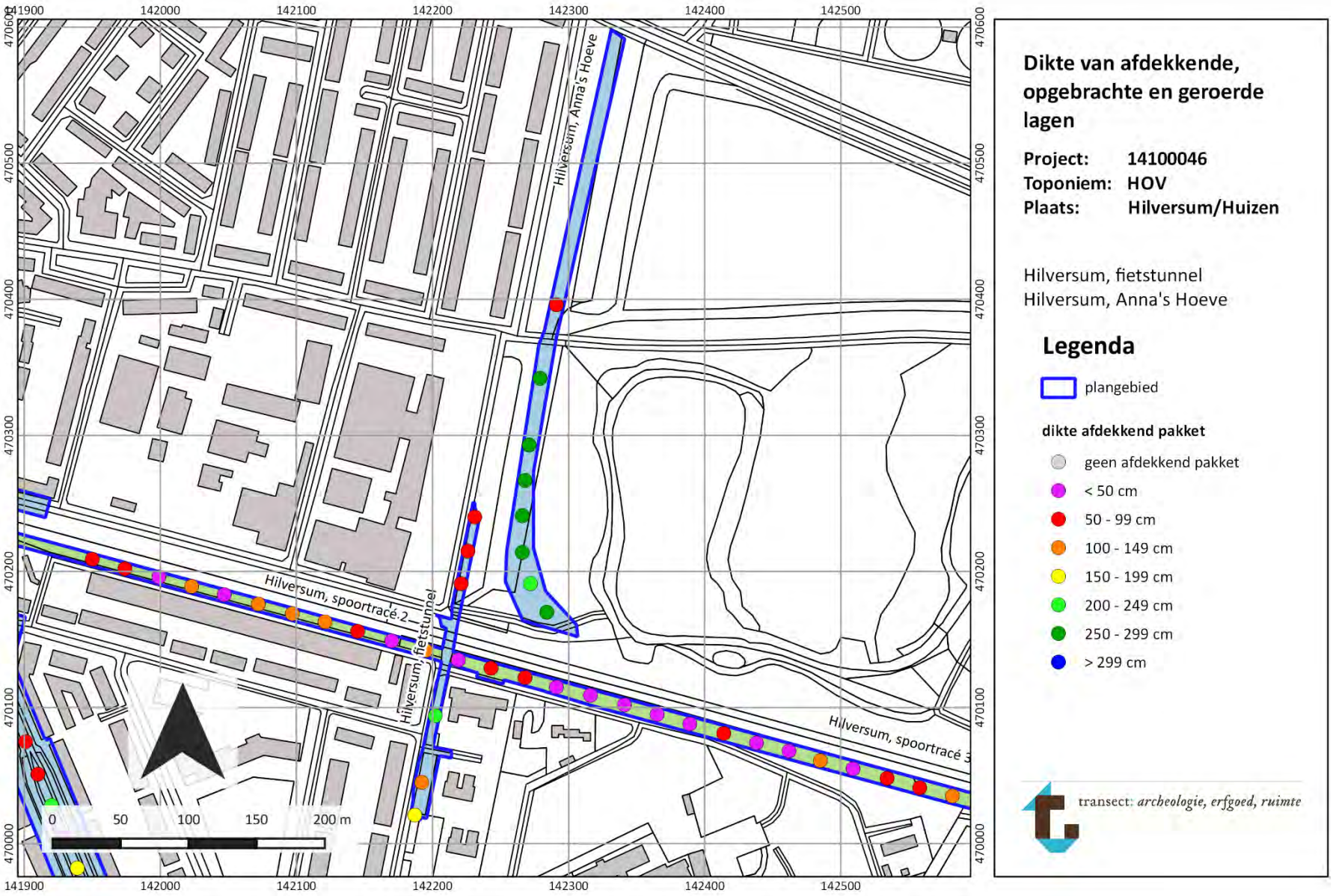

141800
141900
142000
142100
142200
142300
142400
470500
470400
470300
470200
470100
470000
62
0
50
100
150
200 m
Acheologische niveaus
en waarden
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, spoortracé 2
Legenda
plangebied
esdek
Alleröd-bodem
Alleröd-bodem met houtskool
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

Bijlage 5: Kaarten bij deelgebied 5: Hilversum, fietstunnel en deelgebied 6: Hilversum, Anna's Hoeve


141900
142000
142100
142200
142300
142400
142500
470600
470500
470400
470300
470200
470100
0
50
100
150
200 m
Boorpuntenkaart
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, fietstunnel
Hilversum, Anna's Hoeve
Legenda
plangebied
boring
geplaatste boring
niet geplaatst, verhardingen
niet geplaatst, kabels en leidingen
niet geplaatst, ophoogzand
niet geplaatst, gevaarlijke situatie
niet geplaatst, overig
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

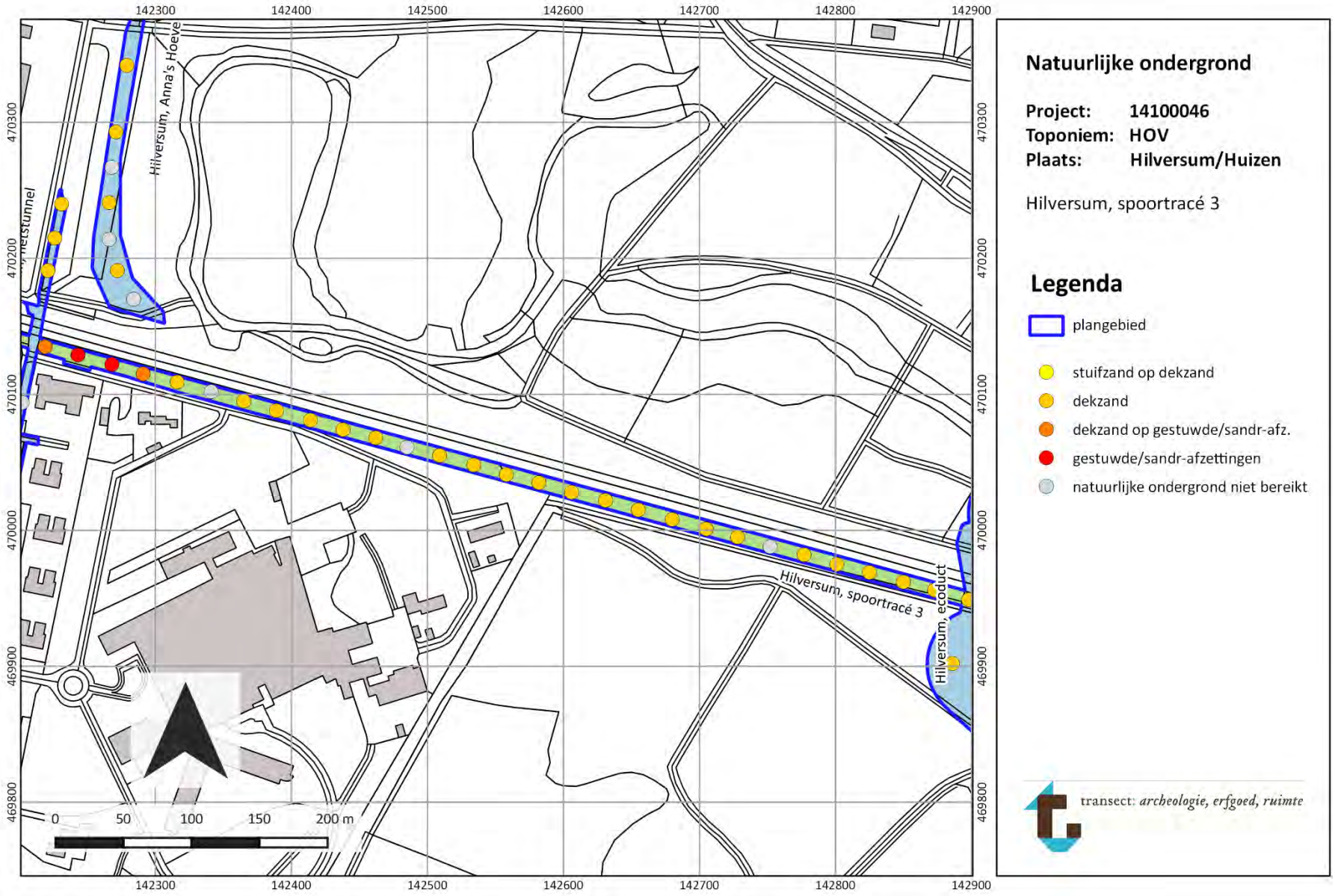

141900
142000
142100
142200
142300
142400
142500
470600
470500
470400
470300
470200
470100
470000
Hilversum, Anna's Hoeve
Hilversum, fietstunnel
Hilversum, spoortracé 2
Hilversum, spoortracé 3
Hilversum, Oost
0
50
100
150
200 m
Natuurlijke ondergrond
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, fietstunnel
Hilversum, Anna's Hoeve
Legenda
plangebied
stuifzand op dekzand
dekzand
dekzand op gestuwde/sandr-afz.
gestuwde/sandr-afzettingen
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

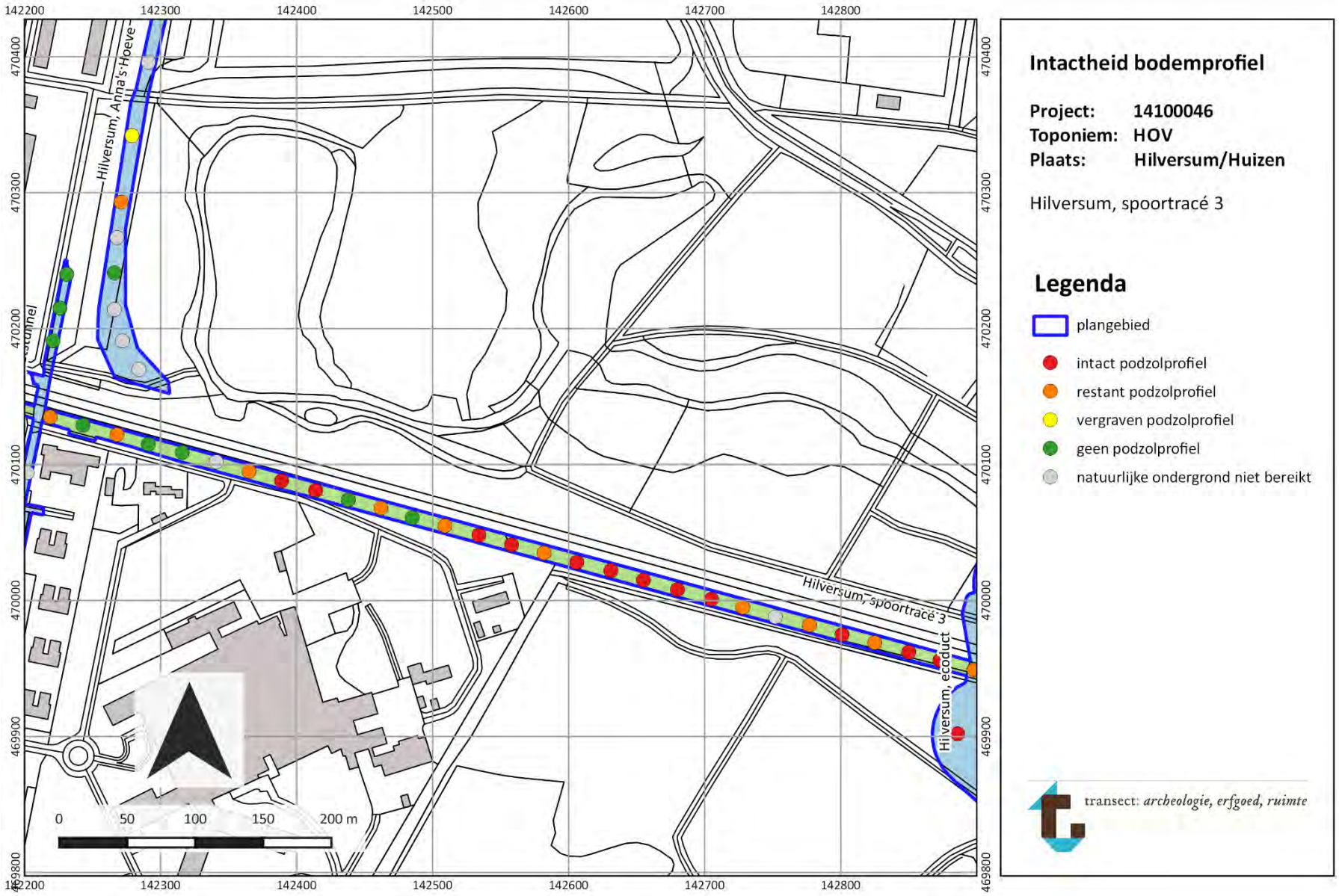

142000
142100
142200
142300
142400
142500
142600
470600
470500
470400
470300
470200
470100
Hilversum, Anna's Hoeve
Hilversum, fietstunnel
Hilversum, spoortracé 2
Hilversum, spoortracé 3
0
50
100
150
200 m
Intactheid bodemprofiel
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, fietstunnel
Hilversum, Anna's Hoeve
Legenda
plangebied
intact podzolprofiel
restant podzolprofiel
vergraven podzolprofiel
geen podzolprofiel
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

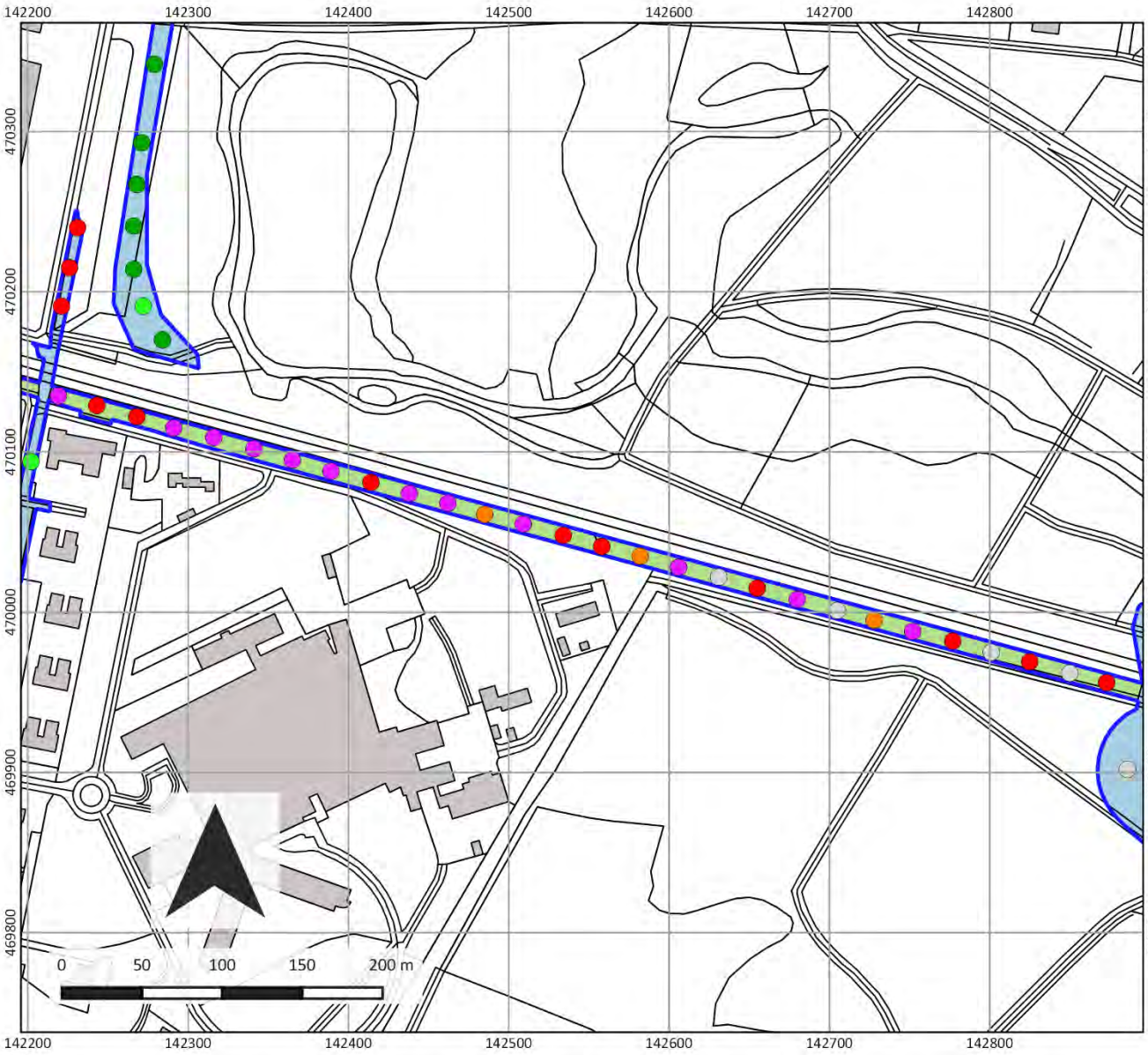

141900
142000
142100
142200
142300
142400
142500
470600
470500
470400
470300
470200
470100
470000
Hilversum, Anna's Hoeve
Hilversum, spoortracé 2
Hilversum, fietstunnel
Hilversum, spoortracé 3
0
50
100
150
200 m
Dikte van afdekkende, opgebrachte en geroerde lagen
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, fietstunnel
Hilversum, Anna's Hoeve
Legenda
plangebied
dikte afdekkend pakket
geen afdekkend pakket
< 50 cm
50 - 99 cm
100 - 149 cm
150 - 199 cm
200 - 249 cm
250 - 299 cm
> 299 cm
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

Bijlage 6: Kaarten bij deelgebied 7: Hilversum, spoortracé 3

142000
142100
142200
142300
142400
142500
470600
470500
470400
470300
470200
Hilversum, Anna's Hoeve
Hilversum, fietstunnel
197
196
195
194
193
192
191
190
189
188
187
186
185
184
183
182
181
126
127
128
129
130
54
55
56
57
58
59
60
64
65
0
50
100
150
200 m
Boorpuntenkaart
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum,Anna's Hoeve
Legenda
plangebied
boring
geplaatste boring
niet geplaatst, verhardingen
niet geplaatst, kabels en leidingen
niet geplaatst, ophoogzand
niet geplaatst, gevaarlijke situatie
niet geplaatst, overig
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


142300
142400
142500
142600
142700
142800
142900
470300
470200
470100
470000
469900
469800
Hilversum, Anna's Hoeve
Hilversum, spoortracé 3
Hilversum, ecoduct
0
50
100
150
200 m
Natuurlijke ondergrond
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, spoortracé 3
Legenda
plangebied
stuifzand op dekzand
dekzand
dekzand op gestuwde/sandr-afz.
gestuwde/sandr-afzettingen
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


142200
142300
142400
142500
142600
142700
142800
470400
470300
470200
470100
470000
469900
469800
Hilversum, Anna's Hoeve
Hilversum, spoortracé 3
Hilversum, ecoduct
0
50
100
150
200 m
Intactheid bodemprofiel
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, spoortracé 3
Legenda
plangebied
intact podzolprofiel
restant podzolprofiel
vergraven podzolprofiel
geen podzolprofiel
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte



Dikte van afdekkende, opgebrachte en geroerde lagen

Project: **14100046**
Toponiem: **HOV**
Plaats: **Hilversum/Huizen**

Hilversum, spoortracé 3

Legenda

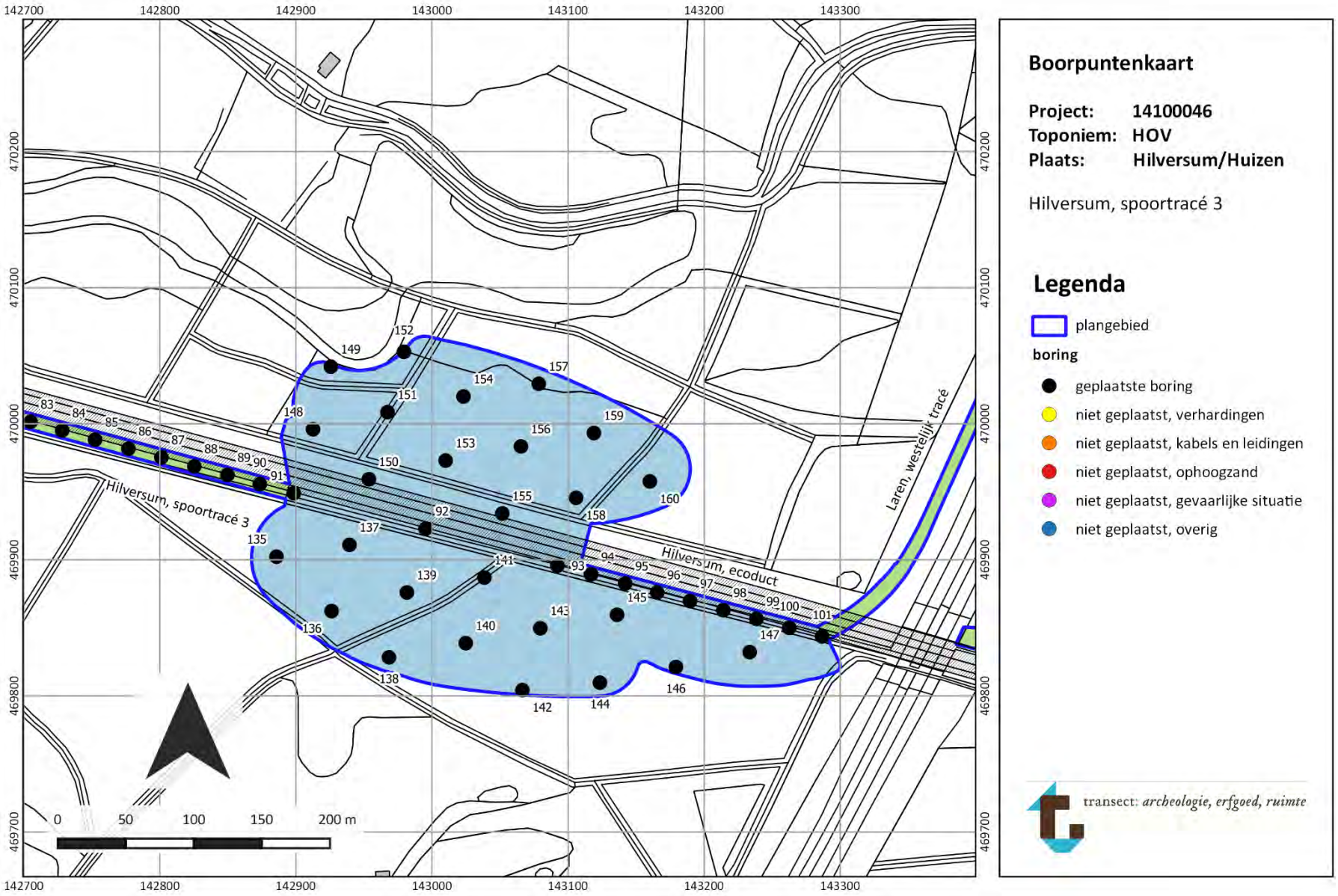
plangebied

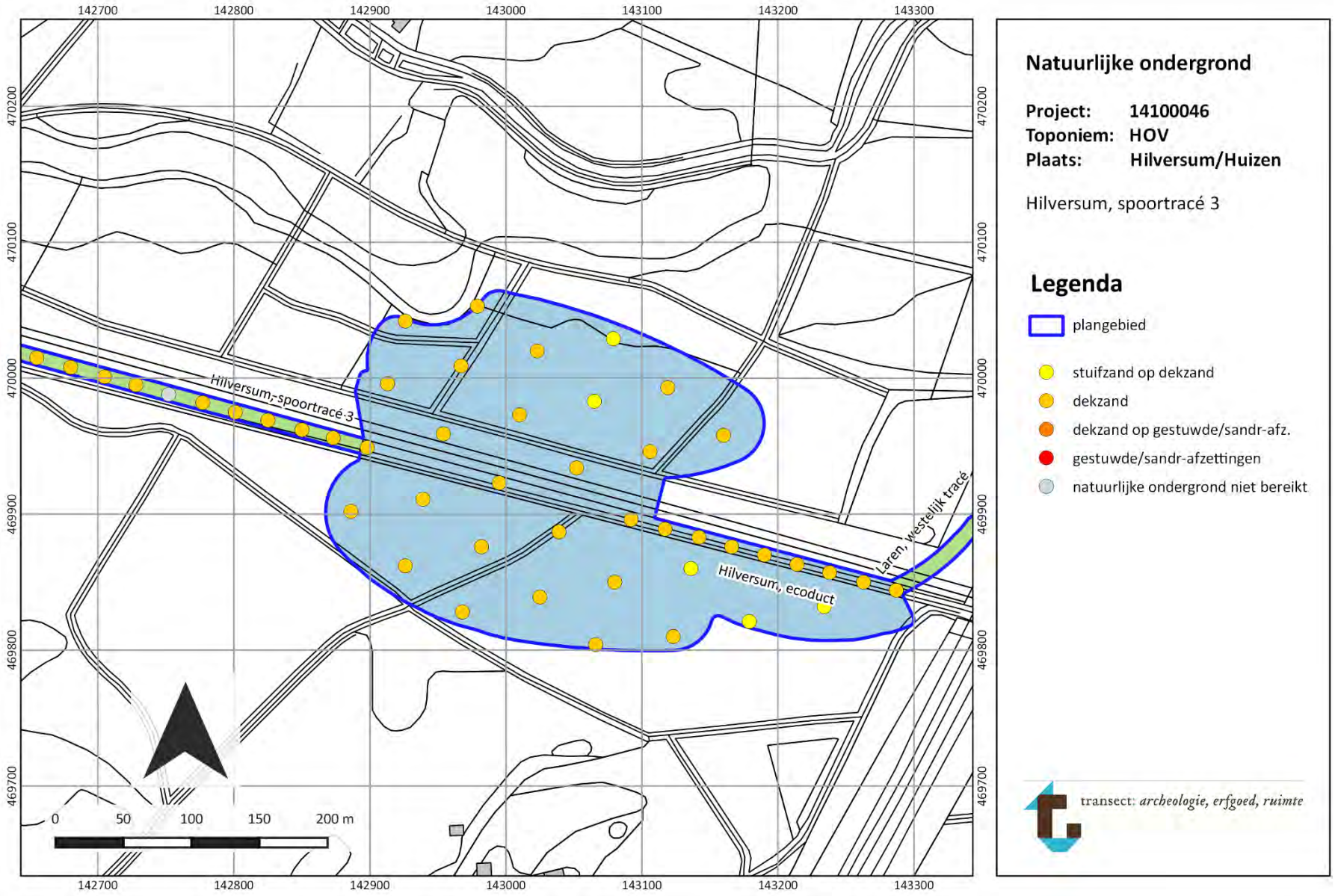
dikte afdekkend pakket

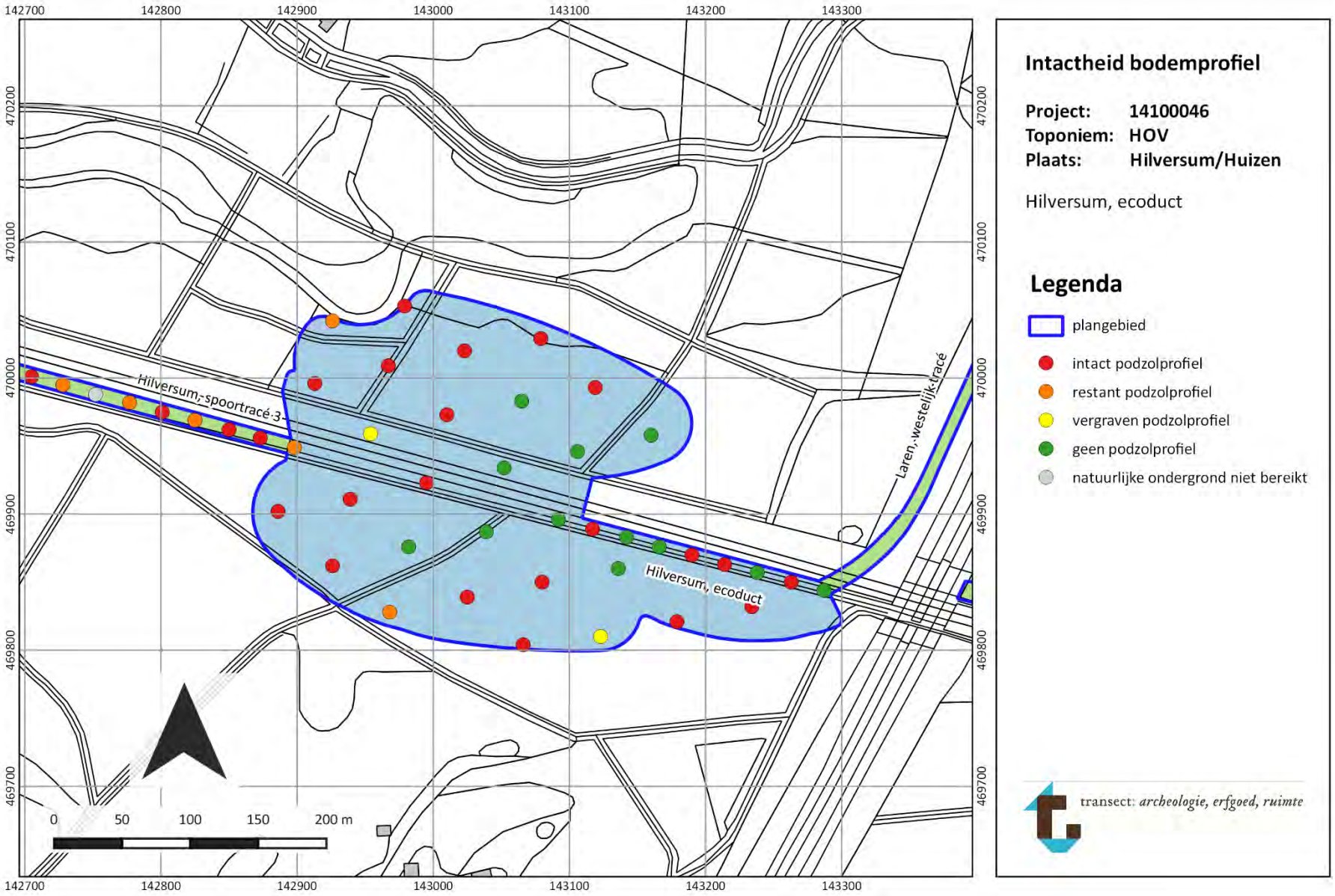
- geen afdekkend pakket
- < 50 cm
- 50 - 99 cm
- 100 - 149 cm
- 150 - 199 cm
- 200 - 249 cm
- 250 - 299 cm
- > 299 cm

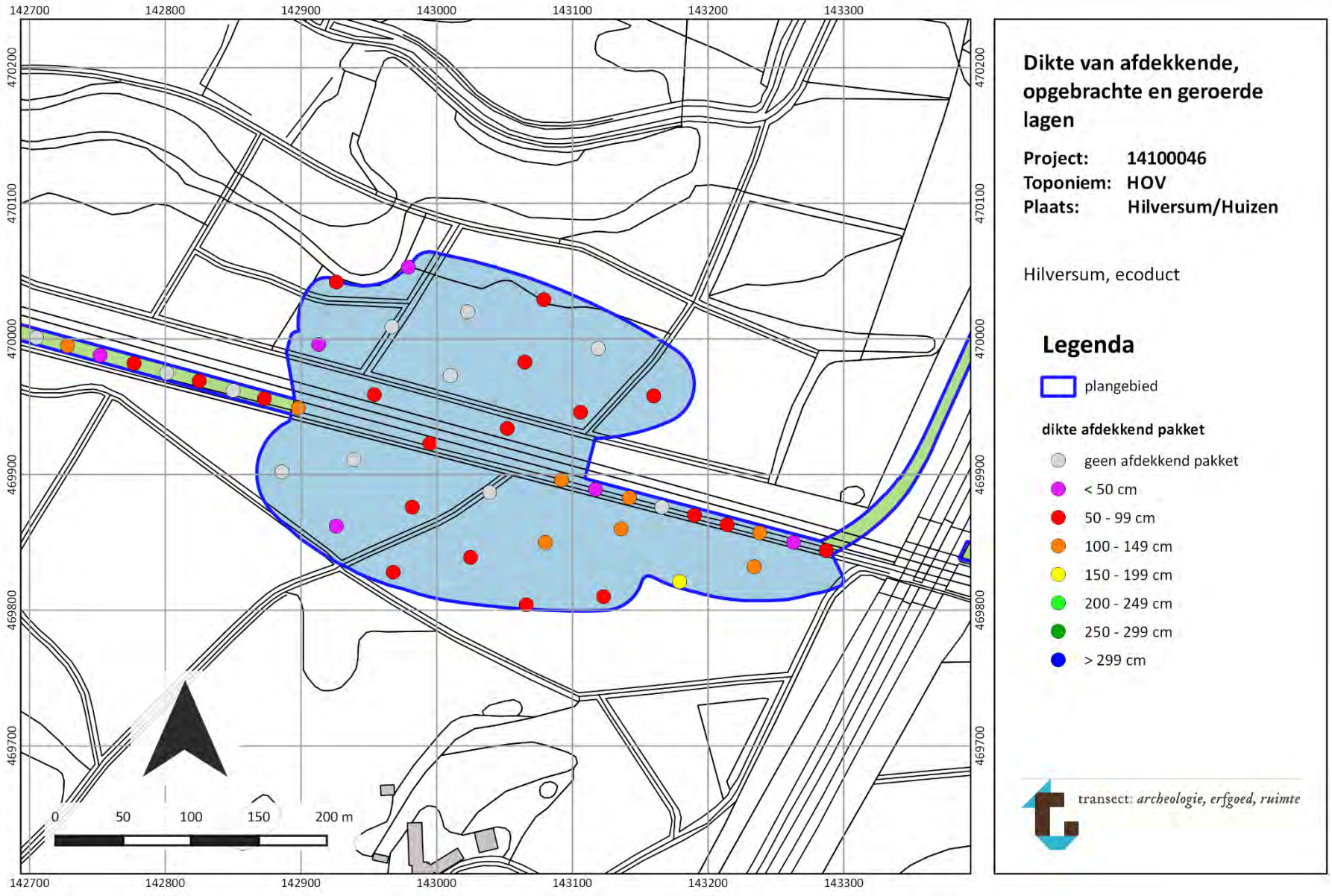
transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

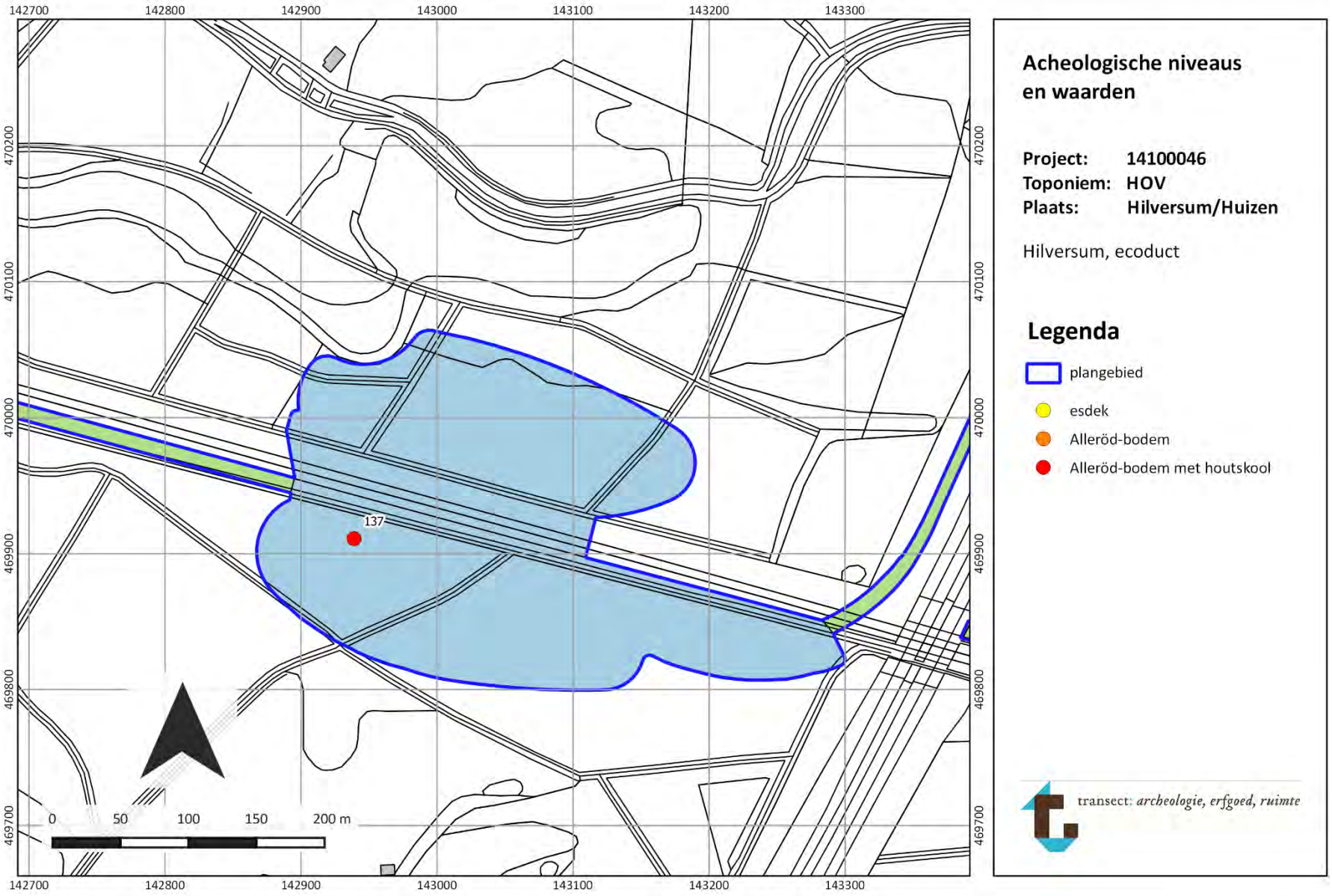
Bijlage 7: Kaarten bij deelgebied 8: Hilversum, ecoduct


142700
142800
142900
143000
143100
143200
143300
470200
470100
470000
469900
469800
469700
Hilversum, spoortracé 3
Hilversum, ecoduct
Laren, westelijk tracé
0
50
100
150
200 m
Boorpuntenkaart
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, spoortracé 3
Legenda
plangebied
boring
geplaatste boring
niet geplaatst, verhardingen
niet geplaatst, kabels en leidingen
niet geplaatst, ophoogzand
niet geplaatst, gevaarlijke situatie
niet geplaatst, overig
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

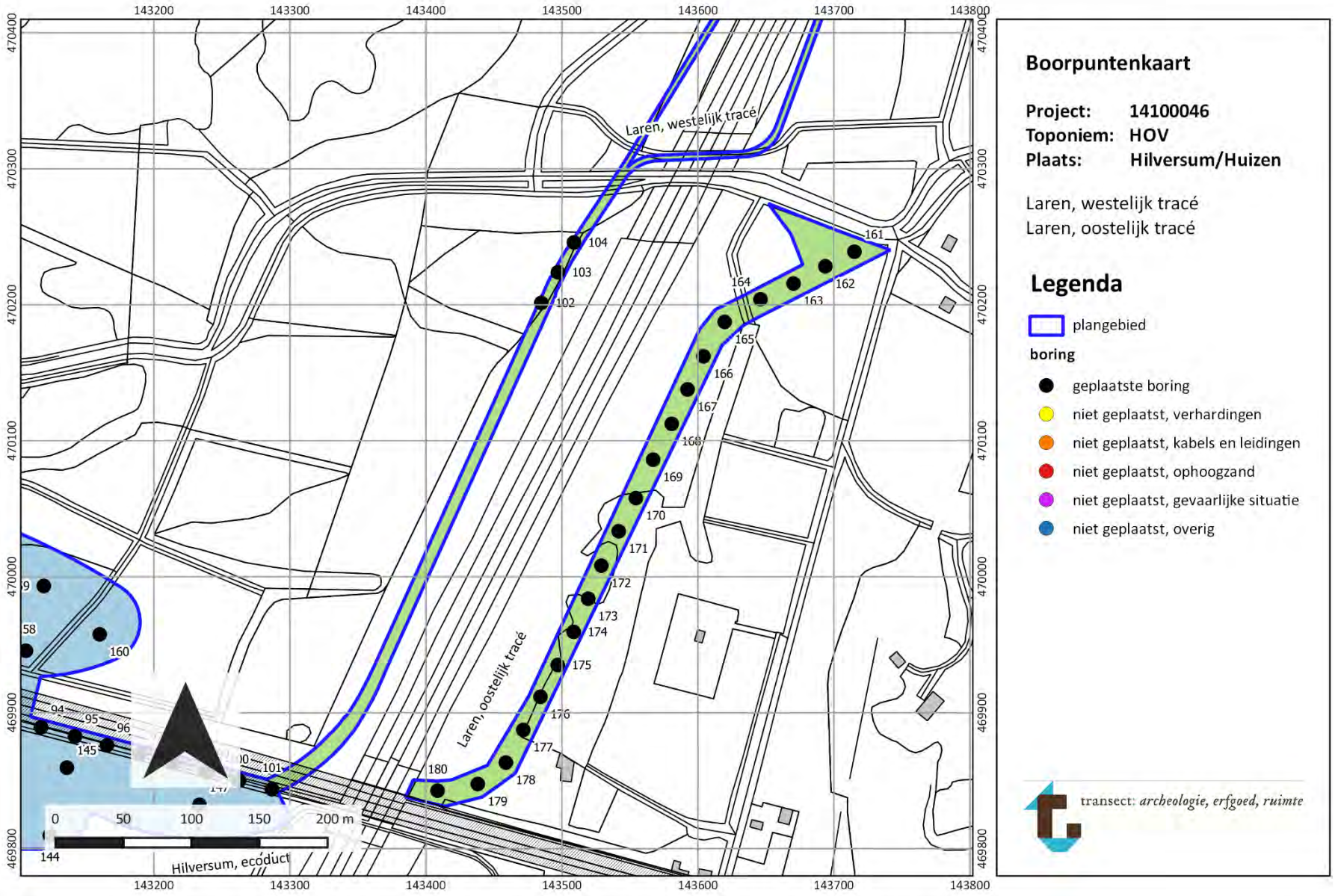

142700
142800
142900
143000
143100
143200
143300
470200
470100
470000
469900
469800
469700
Hilversum, spoortracé 3
Laren, westelijk tracé
Hilversum, ecoduct
0
50
100
150
200 m
Natuurlijke ondergrond
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, spoortracé 3
Legenda
plangebied
stuifzand op dekzand
dekzand
dekzand op gestuwde/sandr-afz.
gestuwde/sandr-afzettingen
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

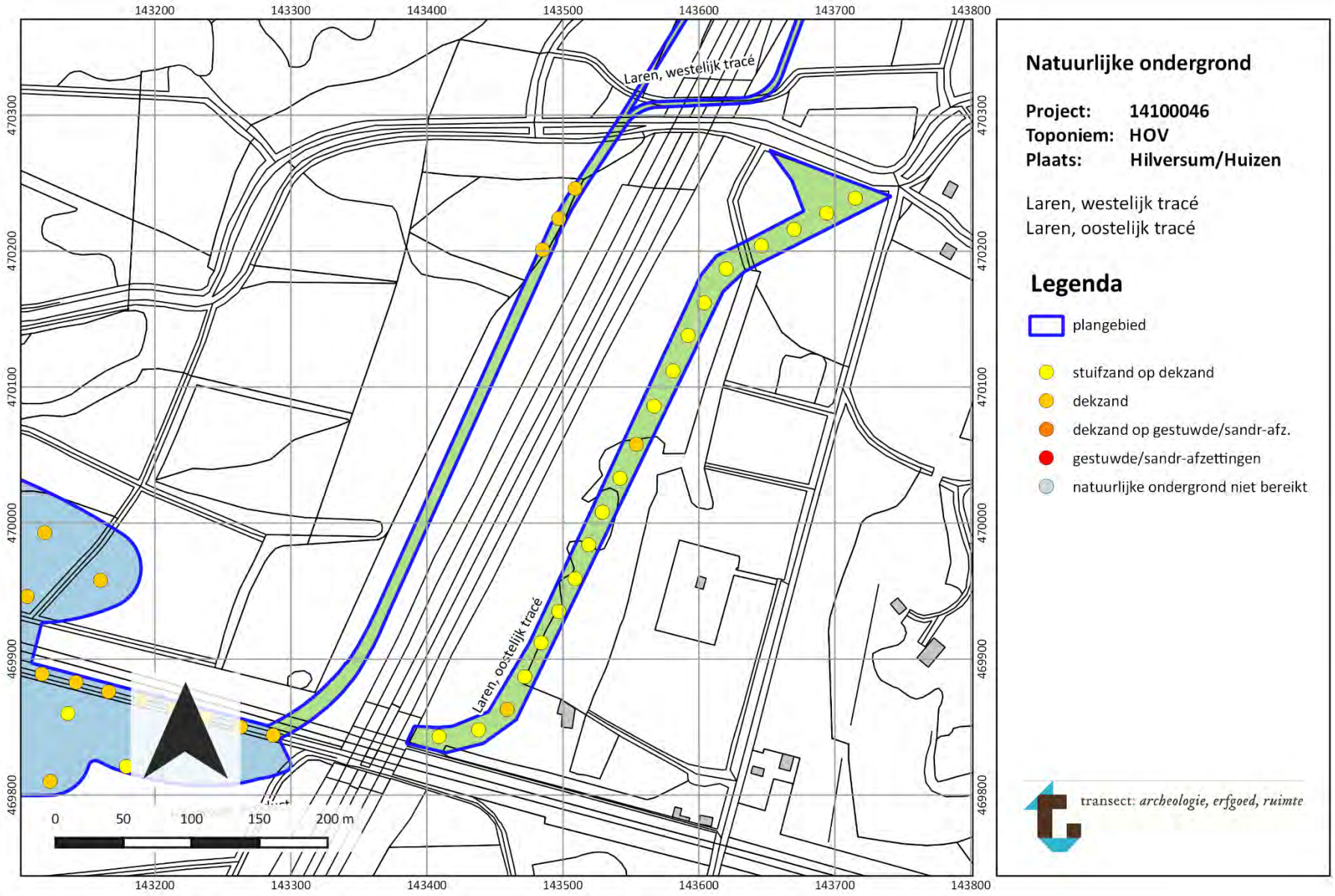

142700
142800
142900
143000
143100
143200
143300
470200
470100
470000
469900
469800
469700
Hilversum, spoortracé 3
Laren, westelijk tracé
Hilversum, ecoduct
0
50
100
150
200 m
Intactheid bodemprofiel
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, ecoduct
Legenda
plangebied
intact podzolprofiel
restant podzolprofiel
vergraven podzolprofiel
geen podzolprofiel
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

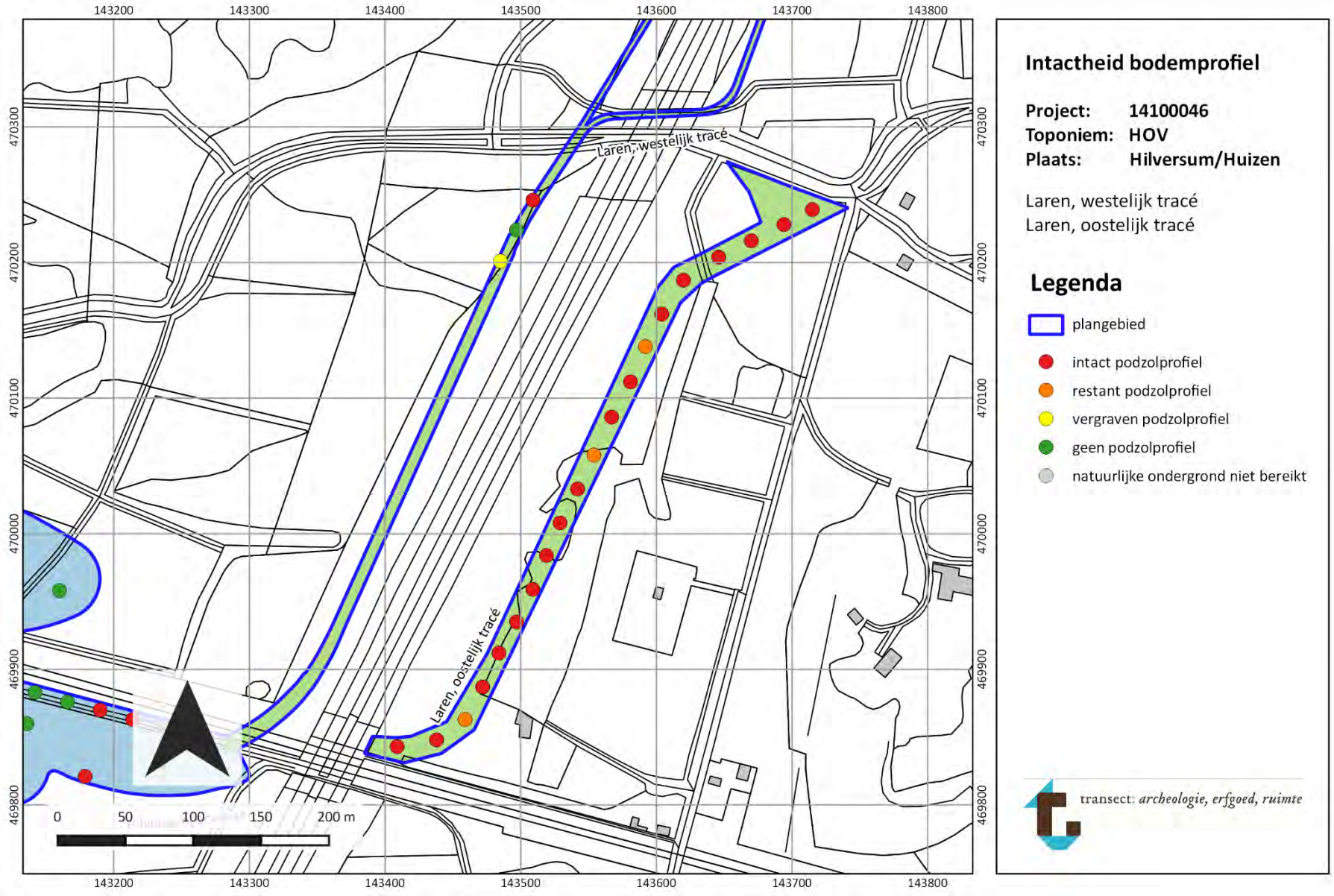

142700
142800
142900
143000
143100
143200
143300
470200
470100
470000
469900
469800
469700
0
50
100
150
200 m
Dikte van afdekkende, opgebrachte en geroerde lagen
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, ecoduct
Legenda
plangebied
dikte afdekkend pakket
geen afdekkend pakket
< 50 cm
50 - 99 cm
100 - 149 cm
150 - 199 cm
200 - 249 cm
250 - 299 cm
> 299 cm
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

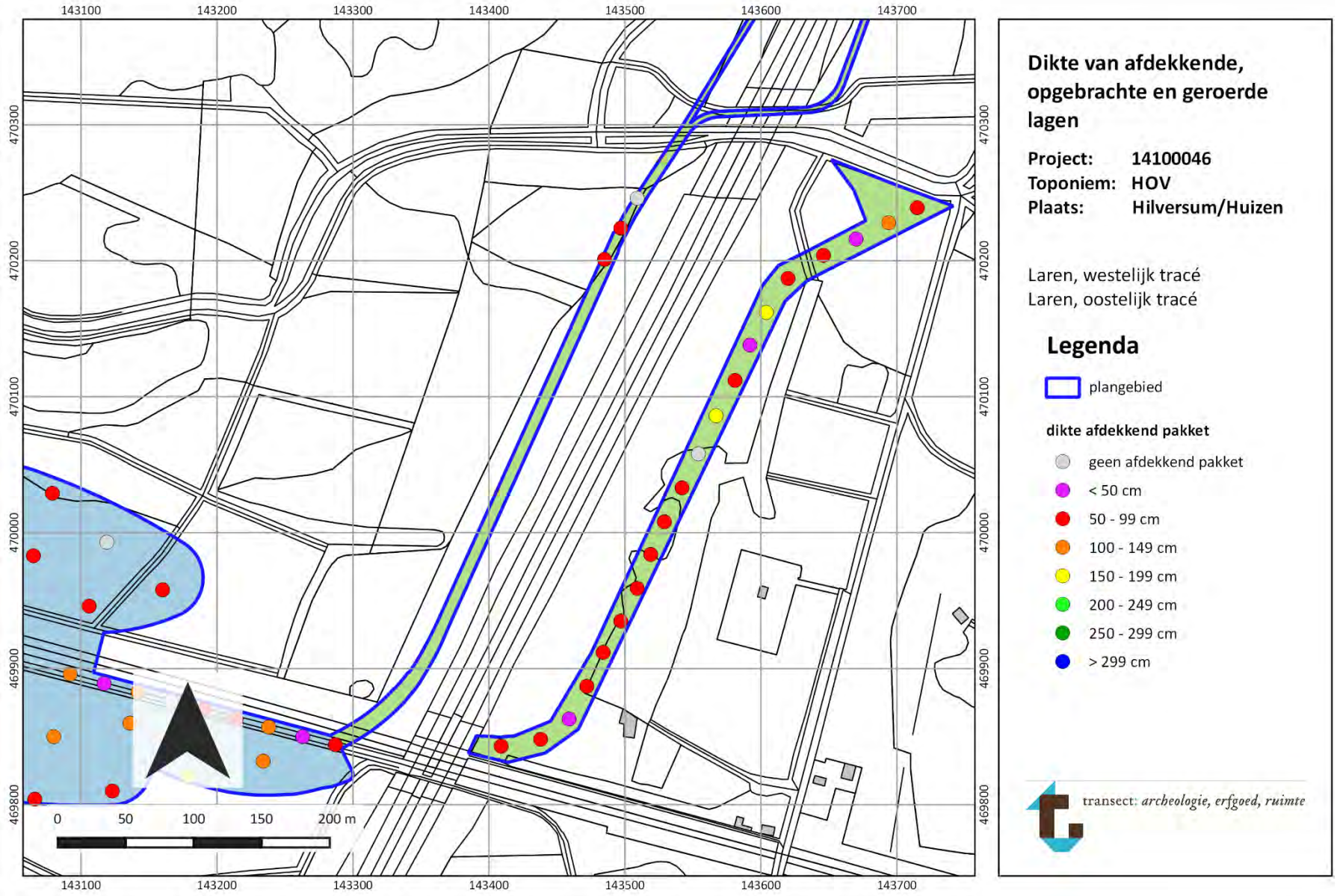

142700
142800
142900
143000
143100
143200
143300
470200
470100
470000
469900
469800
469700
137
0
50
100
150
200 m
Acheologische niveaus
en waarden
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Hilversum, ecoduct
Legenda
plangebied
esdek
Alleröd-bodem
Alleröd-bodem met houtskool
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

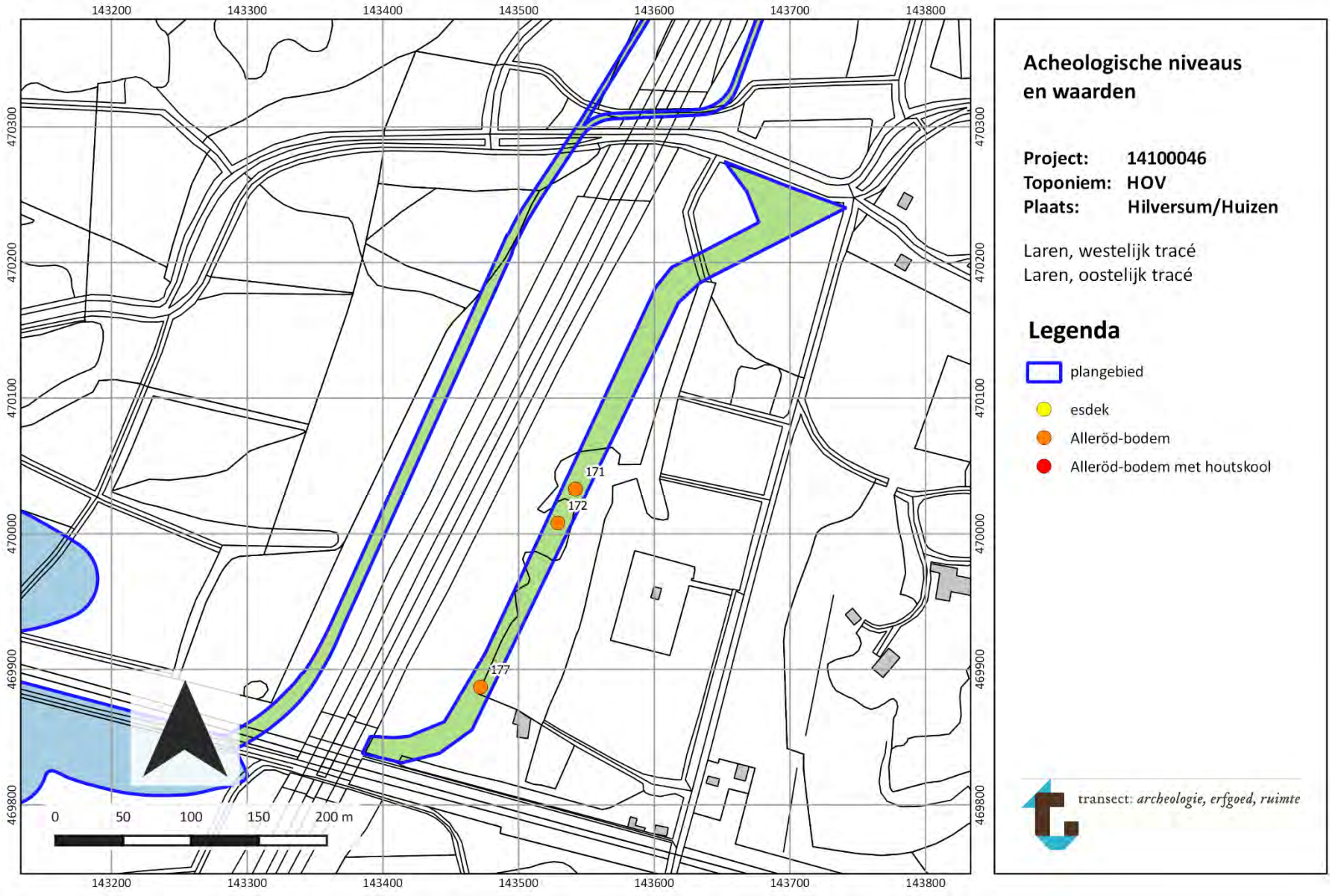
Bijlage 8: Kaarten bij deelgebied 9: Laren, westelijk tracé en deelgebied 10: Laren, oostelijk tracé


143200
143300
143400
143500
143600
143700
143800
470400
470300
470200
470100
470000
469900
469800
Laren, westelijk tracé
Laren, oostelijk tracé
Hilversum, ecoduct
0
50
100
150
200 m
Boorpuntenkaart
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Laren, westelijk tracé
Laren, oostelijk tracé
Legenda
plangebied
boring
geplaatste boring
niet geplaatst, verhardingen
niet geplaatst, kabels en leidingen
niet geplaatst, ophoogzand
niet geplaatst, gevaarlijke situatie
niet geplaatst, overig
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

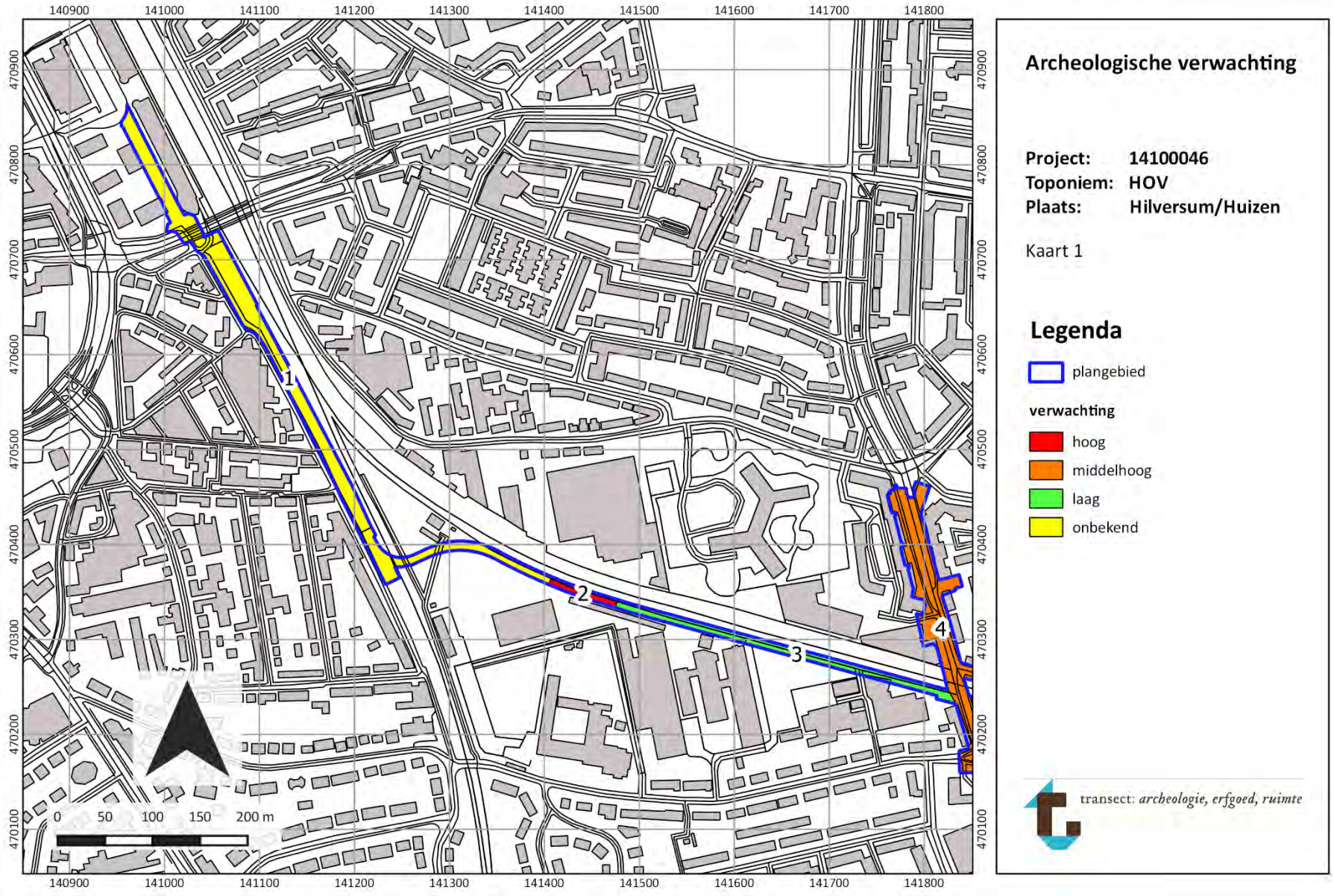

143200
143300
143400
143500
143600
143700
143800
470300
470200
470100
470000
469900
469800
Laren, westelijk tracé
Laren, oostelijk tracé
0
50
100
150
200 m
Natuurlijke ondergrond
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Laren, westelijk tracé
Laren, oostelijk tracé
Legenda
plangebied
stuifzand op dekzand
dekzand
dekzand op gestuwde/sandr-afz.
gestuwde/sandr-afzettingen
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

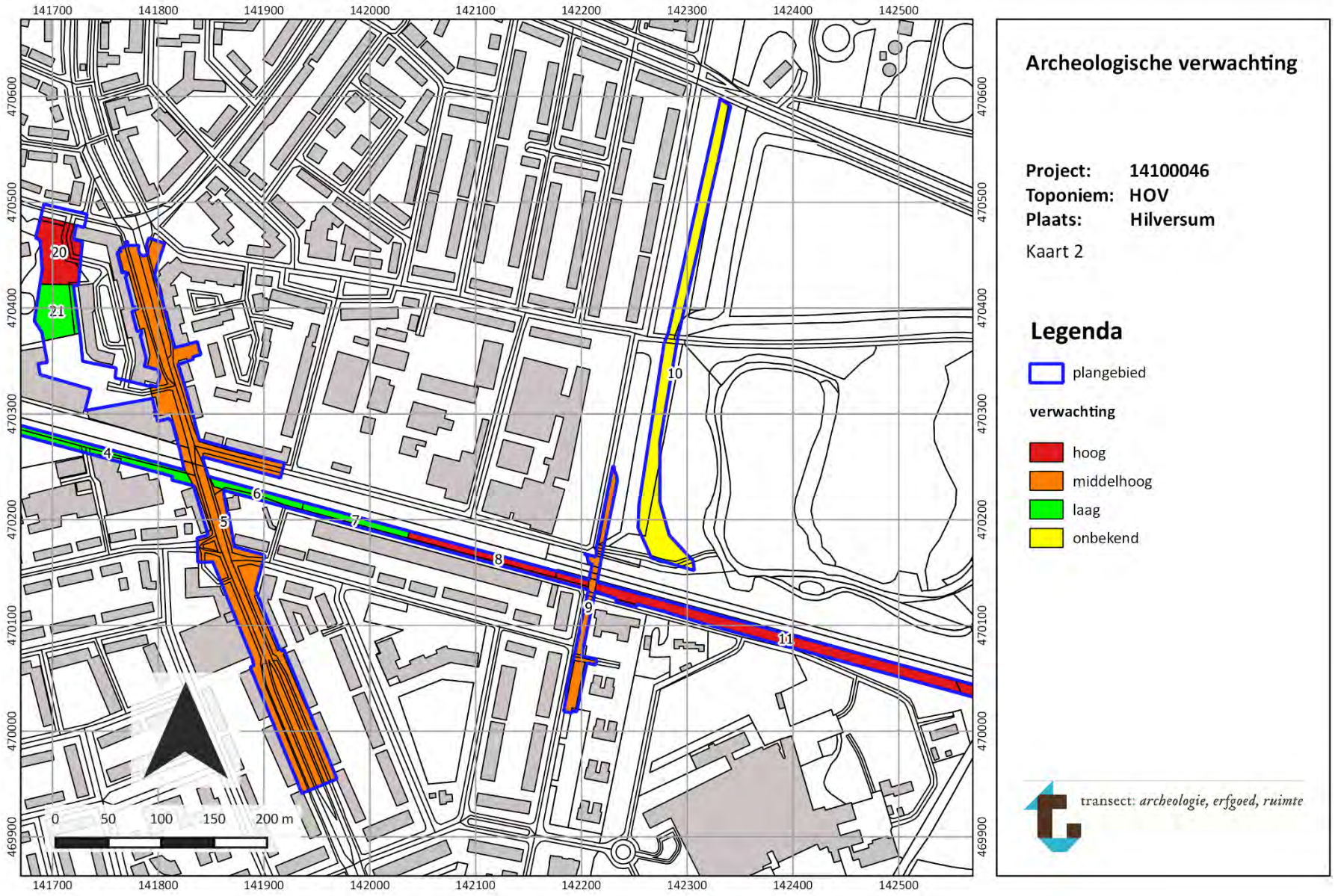

143200
143300
143400
143500
143600
143700
143800
470300
470200
470100
470000
469900
469800
Laren, westelijk tracé
Laren, oostelijk tracé
0
50
100
150
200 m
Intactheid bodemprofiel
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Laren, westelijk tracé
Laren, oostelijk tracé
Legenda
plangebied
intact podzolprofiel
restant podzolprofiel
vergraven podzolprofiel
geen podzolprofiel
natuurlijke ondergrond niet bereikt
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

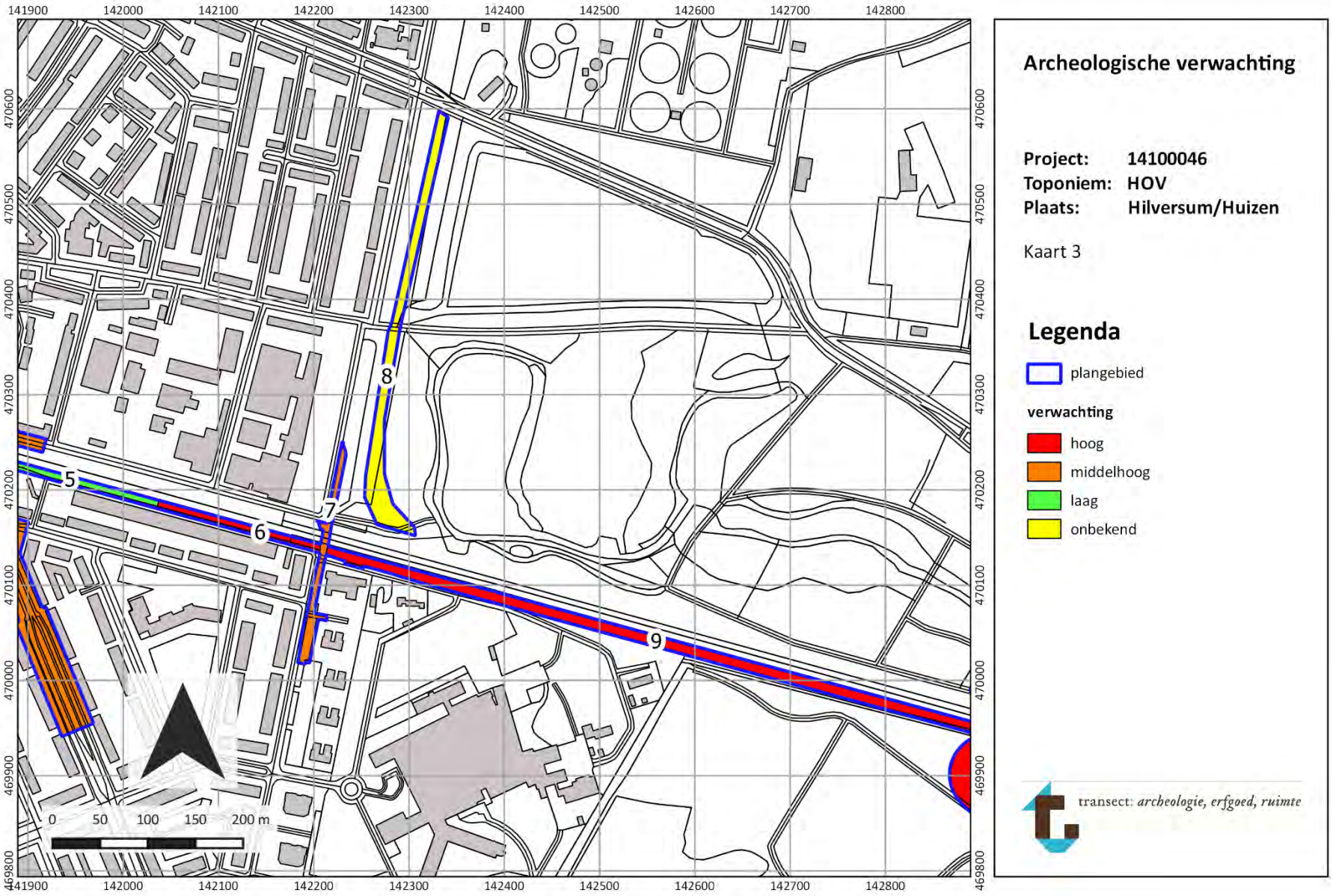

143100
143200
143300
143400
143500
143600
143700
470300
470200
470100
470000
469900
469800
0
50
100
150
200 m
Dikte van afdekkende, opgebrachte en geroerde lagen
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Laren, westelijk tracé
Laren, oostelijk tracé
Legenda
plangebied
dikte afdekkend pakket
geen afdekkend pakket
< 50 cm
50 - 99 cm
100 - 149 cm
150 - 199 cm
200 - 249 cm
250 - 299 cm
> 299 cm
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

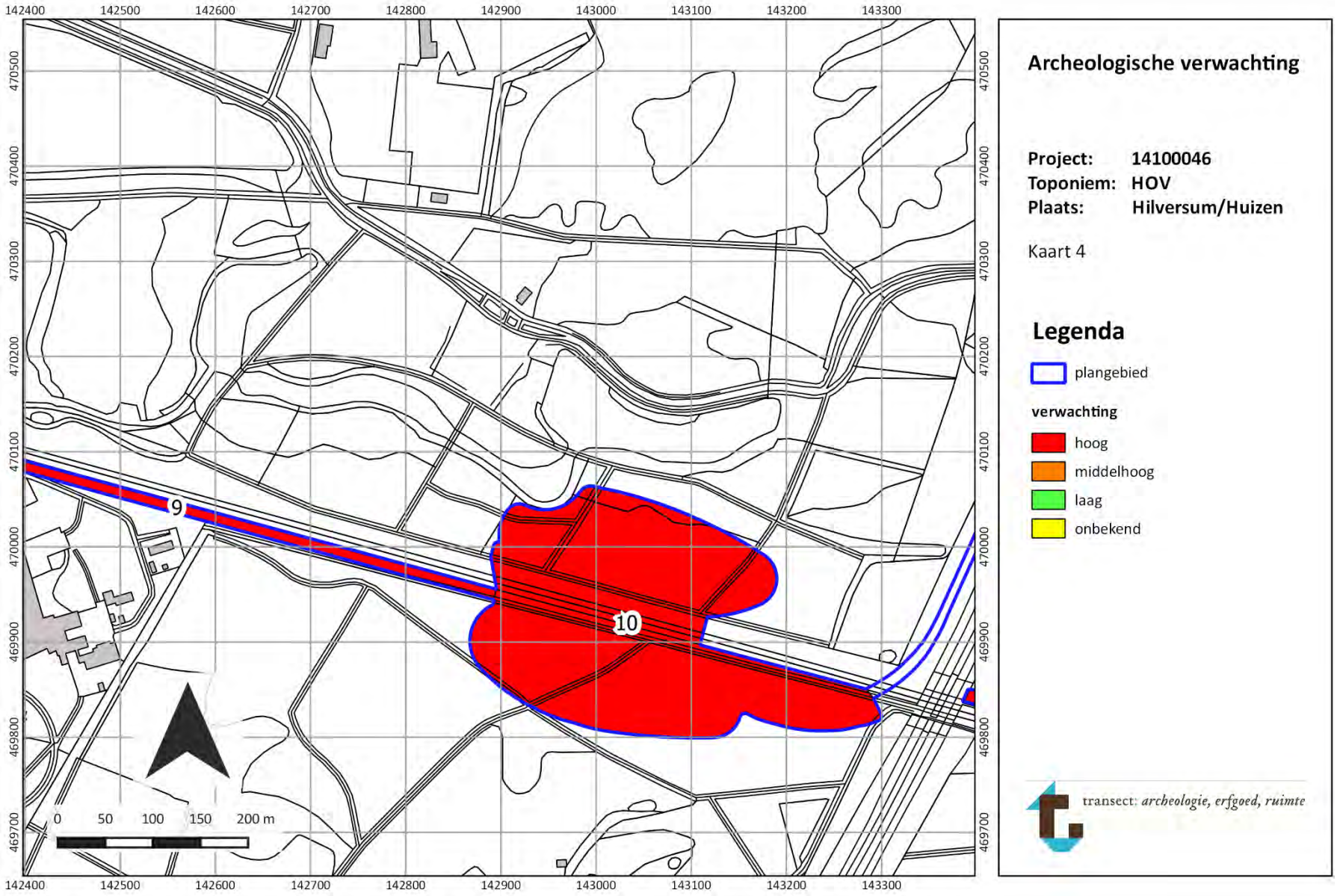

143200
143300
143400
143500
143600
143700
143800
470300
470200
470100
470000
469900
469800
171
172
177
0
50
100
150
200 m
Acheologische niveaus
en waarden
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Laren, westelijk tracé
Laren, oostelijk tracé
Legenda
plangebied
esdek
Alleröd-bodem
Alleröd-bodem met houtskool
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

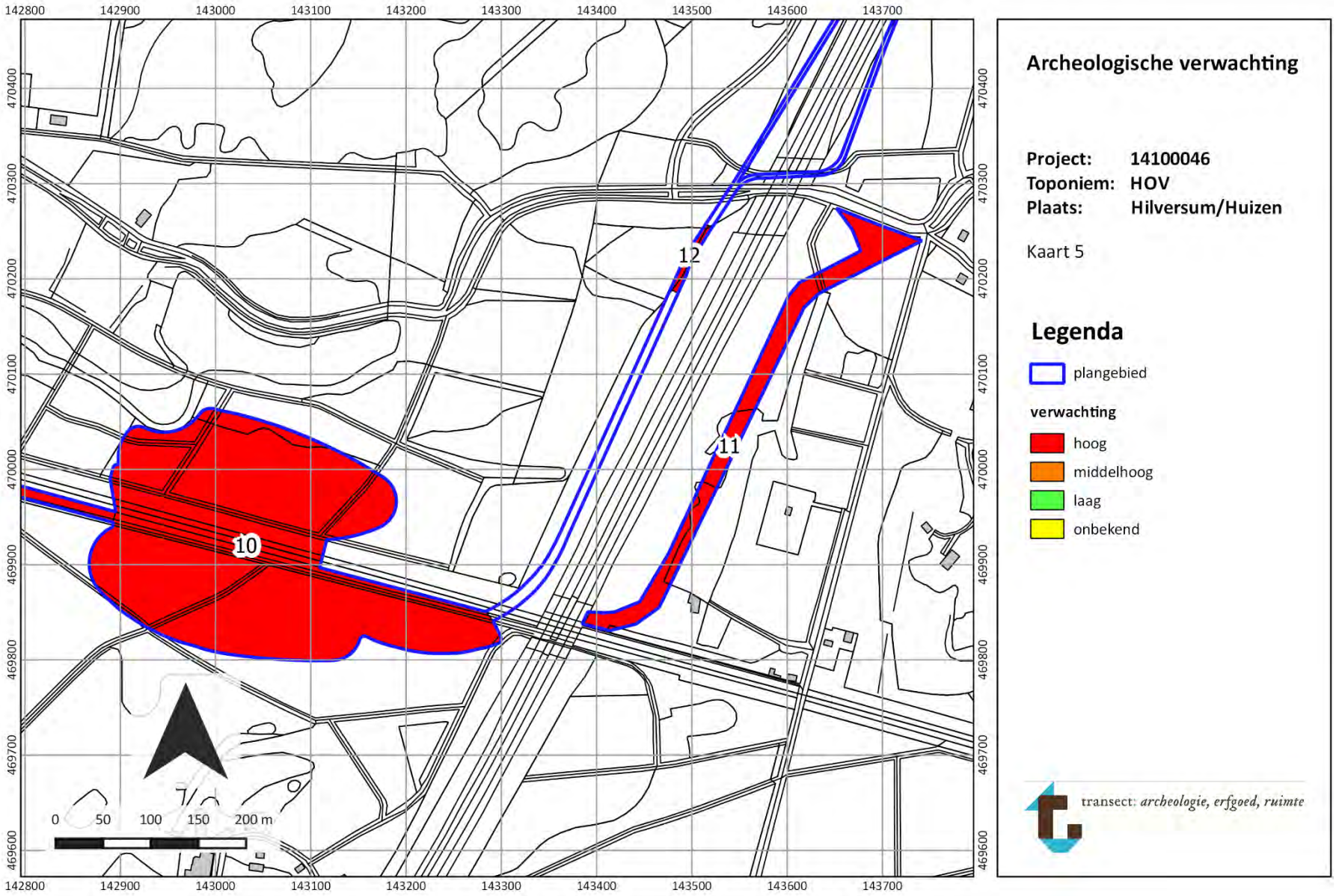
Bijlage 12: Archeologische verwachtingskaarten


140900
141000
141100
141200
141300
141400
141500
141600
141700
141800
470900
470800
470700
470600
470500
470400
470300
470200
470100
1
2
3
4
0
50
100
150
200 m
Archeologische verwachting
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Kaart 1
Legenda
plangebied
verwachting
hoog
middelhoog
laag
onbekend
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


141700
141800
141900
142000
142100
142200
142300
142400
142500
470600
470500
470400
470300
470200
470100
470000
469900
20
21
4
5
6
7
8
9
10
11
0
50
100
150
200 m
Archeologische verwachting
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum
Kaart 2
Legenda
plangebied
verwachting
hoog
middelhoog
laag
onbekend
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


141900
142000
142100
142200
142300
142400
142500
142600
142700
142800
470600
470500
470400
470300
470200
470100
470000
469900
469800
5
6
7
8
9
0
50
100
150
200 m
Archeologische verwachting
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Kaart 3
Legenda
plangebied
verwachting
hoog
middelhoog
laag
onbekend
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


142400
142500
142600
142700
142800
142900
143000
143100
143200
143300
470500
470400
470300
470200
470100
470000
469900
469800
469700
9
10
0
50
100
150
200 m
Archeologische verwachting
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Kaart 4
Legenda
plangebied
verwachting
hoog
middelhoog
laag
onbekend
transect: archeologie, erfgoed, ruimte


142800
142900
143000
143100
143200
143300
143400
143500
143600
143700
470400
470300
470200
470100
470000
469900
469800
469700
469600
10
11
12
0
50
100
150
200 m
Archeologische verwachting
Project: 14100046
Toponiem: HOV
Plaats: Hilversum/Huizen
Kaart 5
Legenda
plangebied
verwachting
hoog
middelhoog
laag
onbekend
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

Bijlage 13: Legenda bij de boorstaten (NEN5104)

Textuurindeling (NEN 5104)

Hoofdnaam	*Toevoeging [Org, Gr]*	*Gradiënt toevoeging*	*Laaggrens*
LG = grind	g = grindig	1 = zwak	d = diffuus
Z = zand	z = zandig	2 = matig	g = geleidelijk
L = leem	s = siltig	3 = sterk	s = scherp
K = klei	k = kleiig	4 = uiterst	e = einde boring
V = veen	h = humeus		
	m = mineraalarm		

Karakteristieken en plantenresten

VAM (amorfiteit)	*Plantenresten (plr)*	*Consist(entie)*	*M50 (mediaan)*	*Alleen voor zand*
1 = Zwak amorf	ri = riet	ST = stevig	UF	uiterst fijn
2 = Matig amorf	ho = hout	MST = matig stevig	ZF	zeer fijn
3 = Sterk amorf	ze = zegge	MSL = matig slap	MF	matig fijn
	wo – wortels	SL = slap	MG	matig grof
	plr = ongedef.	ZSL = zeer slap	ZG	grof
			UG	zeer grof

Nieuwvormingen en grondwater

Ca (kalkgehalte, $CaCO_3$)	*Fe (roestvlekken)*	*Oxidatie/reductie [o/r]*	*GW (grondwater)*
1 = afwezig	1 = afwezig	o = oxidatie	GW = grondwater
2 = matig kalkhoudend	2 = ijzerhoudend	or = oxidatie/reductie	GHG = gem. hoogste grondwaterstand
3 = kalkhoudend	3 = sterk ijzerhoudend	r = reductie	GLG = gem. laagste grondwaterstand

Classificatie en interpretatie

Bodemhorizont (Hor.; volgens De Bakker & Schelling, 1989)	*Monstername (M)*	*Lithogenese (lith.)*
A = A-horizont	X (boring) – XXX {diepte in cm)	BOV = bouwvoor
E = E-horizont		OPH = ophoging
B = B-		OMG = omgezet
BC = BC-horizont		STW = stuwwal
C = C-horizont		DEZ = dekzand
		VDZ = verspoeld dekzand
Toevoegingen bodemclassificatie		STZ = stuifzand
a = antropogene ophoging		SDR= sandr-afzettingen
p = verploegd		ZZ = zuiderzeeklei
h = humus		HV = Hollandveen
s = sesquioxiden (Fe/Al)		GLI = gliede
g= gley (roestvlekken)		

Bijlage 14: Boorstaten

Projectnaam	HOV, Hilversum, stationsgebied		**Boorpuntnummer** **7**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.039	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.715	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,5 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
70	Zs1	1	h1	-	-	brzw	gs	-	mg	o	-	-	-	-	-	OPH	Puin, blik, gestaakt op puin, veel leidingen rondom.

Projectnaam	HOV, Hilversum, stationsgebied		**Boorpuntnummer** **8**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.060	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.697	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,5 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
60	Zs1	1	-	-	-	librgr	s	-	mg	o	-	-	-	-	-	OPH	Puin/grind
135	Zs1	1	h1	-	-	brzw	gs	-	mg	o	-	-	-	-	-	OPH	Puin, grind, steenkool, glas. Gestaakt op iets massiefs.

Projectnaam	HOV, Hilversum, stationsgebied		**Boorpuntnummer** **9**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.072	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.675	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs1	1	-	-	-	librgr	s	-	mg	o	-	-	-	-	-	OPH	Wat grind en puin.
110	Zs1	1	h1	-	-	brzw	gs	-	mg	o	-	-	-	-	-	OPH	Grind, Puin, glas, sintel, steenkool. Gestaakt op puin.

Projectnaam	HOV, Hilversum, stationsgebied		**Boorpuntnummer** **10**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.084	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.653	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
270	Zs1	-	-	-	-	gegr	s	-	zg	o	3	-	-	-	-	OPH	Schelpen
300	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mg	o	1	-	-	C	-	SDR	Iets grind

Projectnaam	HOV, Hilversum, stationsgebied	**Boorpuntnummer**	**12**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.112	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.611	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs1	-	-	-	-	gegr	gs	-	mg	o	-	-	-	-	-	OPH	Gestaakt op iets massiefs

Projectnaam	HOV, Hilversum, stationsgebied	**Boorpuntnummer**	**13**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.124	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.588	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	7,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
40	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	-	o	-	-	-	-	-	OPH	-
70	Zs1	-	1	-	-	brzw	s	-	-	o	-	-	-	-	-	OPH	-
130	Zs1	-	-	-	-	gebr	s	-	-	o	-	-	-	-	-	OPH	-
160	Zs1	-	1	-	-	gebr/brzw	s	-	-	o	-	-	-	-	-	OPH	-
210	Zs1	1	3	-	-	brzw	s	-	mg	o	-	-	-	Aap	-	BOV	Esdek; pijpaarde
230	Zs1	1	1	-	-	dobr	g	-	mg	o	-	-	-	Bhs	-	SDR	-
250	Zs1	1	-	-	-	doge	g	-	mg	o	-	-	-	BC	-	SDR	-
270	Zs1	1	-	-	-	ge	eb	-	mg	o	-	-	-	C	-	SDR	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1	**Boorpuntnummer**	**30**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.417	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.359	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,6 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs2	-	h3	-	-	zwgr	s	-	mf	-	-	-	-	Aap	-	BOV	-
70	Zs1	1	-	-	-	brzw	s	-	zg	-	-	-	-	Aap	-	BOV	-
85	Zs1	2	-	-	-	dobr	s	-	zg	-	-	-	-	Bhs	-	STW	-
100	Zs2	g2	-	-	-	dobr	eb	-	mf	-	-	-	-	Bhs	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1	**Boorpuntnummer**	**31**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.440	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.350	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
100	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	VDZ	fijner dan eerder

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1		**Boorpuntnummer** **32**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.464	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.342	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	9,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
20	Zs1	1	-	-	-	dobr	s	-	mg	-	-	-	-	Ap	-	BOV	-
70	Zs1	2	-	-	-	ge	eb	-	mg	-	-	-	-	E	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1		**Boorpuntnummer** **33**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.488	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.335	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	7,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	h1	-	-	dobrgr	s	-	-	-	-	-	-	Ap	-	BOV	-
80	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	zg	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1	**Boorpuntnummer**	**34**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.513	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.328	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,5 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
15	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	ug	o	-	-	-	Ap	-	BOV	-
50	Zs1	-	-	-	-	gebr	eb	-	ug	o	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1	**Boorpuntnummer**	**35**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.537	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.321	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	9,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
15	Zs1	-	h1	-	-	brgr	s	-	mg	-	-	-	-	-	-	OMG	-
35	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	ug	o	-	-	-	Ap	-	BOV	-
70	Zs1	-	-	-	-	gebr	e	-	ug	o	-	-	-	C	-	STW	-
80	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	zg	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1		**Boorpuntnummer** **37**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.585	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.308	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	7,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	h1	-	-	brgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
30	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	ug	o	-	-	-	A/Cp	-	OMG	-
70	Zs1	-	-	-	-	gebr	e	-	ug	o	-	-	-	C	-	STW	-
80	Zs1	g1	-	-	-	ge	eb	-	mg	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1		**Boorpuntnummer** **38**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.609	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.302	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	8,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
15	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	ug	o	-	-	-	A/Cp	-	OMG	-
50	Zs1	-	-	-	-	gebr	eb	-	ug	o	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1		**Boorpuntnummer** **39**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.633	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.295	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	15,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
35	Zs2	-	h3	-	wo	dobrgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
45	Zs3	g2	h1	-	-	brgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
100	Zs1	g2	-	-	-	ge	eb	-	-	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1		**Boorpuntnummer** **40**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.657	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.289	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	10,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
85	Zs1	-	h2	-	wo	brgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
130	Zs1	g1	-	-	-	gegr	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1	**Boorpuntnummer**	**41**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.682	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.282	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	8,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
40	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	ug	o	-	-	-	A/Cp	-	OMG	-
70	Zs1	-	-	-	-	gebr	eb	-	ug	o	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1	**Boorpuntnummer**	**42**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.706	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.275	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	g1	h2	-	-	dobrgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
80	Zs1	g2	-	-	-	gegr	s	-	mg	-	-	-	-	C	-	STW	-
110	Zs1	g2	-	-	-	gegr	eb	-	zg	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1	**Boorpuntnummer**	**43**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.730	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.269	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	9,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
40	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	ug	o	-	-	-	A/Cp	-	OMG	bruine vlekken
70	Zs1	-	-	-	-	gebr	eb	-	ug	o	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1	**Boorpuntnummer**	**44**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.754	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.262	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	10,4 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs1	-	h1	-	-	dobrgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
80	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	zg	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1	**Boorpuntnummer**	**45**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.778	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.255	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	9,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
20	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	ug	o	-	-	-	Ap	-	BOV	-
50	Zs1	-	-	-	-	gebr	eb	-	ug	o	-	-	-	C	-	STW	bovenin wat roest

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 1	**Boorpuntnummer**	**46**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.804	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.248	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
100	Zs1	-	h1	-	-	dobrgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
130	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	zg	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 2		**Boorpuntnummer** **52**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.950	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.209	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	7,5 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
45	Zs2	-	h3	-	-	dobrgr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
60	Zs2		h2	-	-	dobrgr/ge	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OMG	-
120	Zs1	-	-	-	-	ge	g	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-
160	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	-	mf	-	-	2	-	Cg	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 2		**Boorpuntnummer** **53**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.974	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.202	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs2	-	-	-	-	dobrgr	s	-	-	-	-	-	-	Ap	-	OMG	-
70	Zs1	-	-	-	-	dobrgr/ge	s	-	-	-	-	-	-	A/Cp	-	OMG	-
160	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mg	-	-	-	-	Cg	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 2	**Boorpuntnummer**	**54**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.999	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.196	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	9,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
35	Zs1	-	h2	-	-	ge/dobr	s	-	mg	-	-	-	-	A/Cp	-	OMG	-
130	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	mg	-	-	-	-	Cg	-	SDR	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 2	**Boorpuntnummer**	**55**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.023	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.189	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	8,4 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs1	g1	h3	-	-	dobrgr	s	-	mg	-	-	-	-	-	-	OMG	-
130	Zs1	g1	h2	-	-	dobrgr/ge	s	-	mg	-	-	-	-	-	-	OMG	-
200	Zs1	g1	-	-	-	ge	eb	-	mg	-	-	-	-	C	-	SDR	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 2		**Boorpuntnummer** **56**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.047	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.183	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
15	Zs1	-	h3	-	-	zwgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
30	Lz3	g1	-	-	-	orbr	s	-	-	-	-	-	-	Bhs	-	STW	-
100	Zs1	g2	-	-	-	gegr	eb	-	zg	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 2		**Boorpuntnummer** **57**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.072	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.176	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
130	Zs2	-	h3	-	-	dobrgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OPH	plastic, baksteen, grind
180	Zs1	g1	-	-	-	gegr	eb	-	zg	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 2		**Boorpuntnummer** **58**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.097	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.169	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	8,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
120	Zs2	-	h3	-	-	zwgr	s	-	zg	-	-	-	-	-	-	OPH	-
130	Zs2	-	-	-	-	dobr	g	-	zg	-	-	-	-	BC	-	STW	-
140	Zs1	-	-	-	-	gebr	g	-	zg	-	-	-	-	BC	-	STW	-
180	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	zg	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 2		**Boorpuntnummer** **59**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.121	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.163	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
140	Zs1	g1	-	-	-	grzw	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
170	Zs1	g1	-	-	-	br	s	-	mg	-	-	-	-	BC	-	SDR	-
200	Zs1	g3	-	-	-	dogr	eb	-	ug	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 2		**Boorpuntnummer** **60**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.145	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.156	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,5 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
40	Zs2	-	h3	-	-	dobrgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
60	Zs1	-	h2	-	-	zwgr/br	s	-	-	-	-	-	-	A/Bp	-	OMG	-
120	Zs1	-	-	-	-	dobr	eb	-	-	-	-	-	-	Bw	-	SDR	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 2		**Boorpuntnummer** **61**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.170	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.149	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,6 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
45	Zs1	g1	-	-	-	grzw	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
50	Zs1	g1	-	-	-	zw	s	-	zg	-	-	-	-	A	-	OMG	-
80	Zs1	g1	-	-	-	dobr	g	-	zg	-	-	-	-	Bh	-	SDR	-
100	Zs1	g1	-	-	-	br	g	-	zg	-	-	-	-	BC	-	SDR	-
120	Zs1	g2	-	-	-	ge	eb	-	zg	-	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 2		**Boorpuntnummer** **62**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.195	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.142	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	7,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
105	Zs2	g1	-	-	-	brzw	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
125	Zs1	g1	-	-	-	grzw	s	-	-	-	-	-	-	Aap	-	BOV	-
135	Zs1	g1	-	-	-	dobr	g	-	-	-	-	-	-	AE	-	SDR	-
170	Zs1	g1	-	-	-	orbr	g	-	-	-	-	-	-	Bh	-	SDR	-
200	Zs1	g1	-	-	-	ge	eb	-	-	-	-	-	-	Bhs	-	SDR	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **63**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.219	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.135	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	7,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
40	Zs1	-	h3	-	-	dobrgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OPH	-
60	Zs1	-	h2	-	-	zwgr	s	-	-	-	-	-	-	AE	-	DEZ	-
130	Zs1	-	-	-	-	ge/br	s	-	-	-	-	-	-	C	-	DEZ	-
160	Zs1	g1	-	-	-	dobr	eb	-	-	-	-	-	-	-	-	SDR	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3	**Boorpuntnummer**	**64**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.243	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.129	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
60	Zs1	-	-	-	-	zwgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OPH	-
160	Zs1	-	-	-	-	lige	eb	-	-	-	-	-	-	C	-	SDR	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3	**Boorpuntnummer**	**65**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.268	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.122	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	dobr	s	-	-	-	-	-	-	O	-	STR	strooissel
50	Zs1	-	h3	-	-	dobrgr/roor	s	-	mf	-	-	-	-	A/Bp	-	OMG	-
70	Zs1	g1	-	-	-	br/ge	s	-	mf	-	-	-	-	B/Cp	-	OMG	-
100	Zs1	-	-	-	-	ge	g	-	mg	-	-	-	-	BC	-	SDR	-
150	Zs1	-	-	-	-	lige	eb	-	mg	-	-	-	-	C	-	SDR	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3	**Boorpuntnummer**	**66**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.291	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.115	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	7,5 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	h2	-	Wo	zwgr	s	-	mf	-	1	1	-	Ap	-	OMG	-
25	Zs2	-	h2	-	Wo	dobrgr	d	-	mf	-	-	1	-	Ap	-	OMG	-
75	Zs1	-	-	-	-	ge	g	-	mf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
110	Zs1	g1	-	-	-	lige	eb	-	mg	-	1	1	-	C	-	SDR	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3	**Boorpuntnummer**	**67**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.316	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.109	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	h2	-	Wo	zwgr	s	-	-	-	1	1	-	AP	-	OMG	-
40	Zs1	-	h3	-	Pn	dobrgr	s	-	-	-	1	1	-	Ap	-	OMG	-
80	Zs1	g1	-	-	-	ligebr	g	-	mf	o	1	1	-	C	-	DEZ	-
100	Zs1	-	-	-	-	ge	g	-	mf	o	1	1	-	C	-	DEZ	-
130	Zs1	-	-	-	-	wige	eb	-	mf	or	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **68**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.341	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.102	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,4 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
20	Zs2	-	h3	-	-	dobrgr	eb	-	-	-	-	-	-	Ap	-	OMG	Gestaakt in grind

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **69**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.365	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.095	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	h2	-	Wo	zwgr	s	-	mf	-	-	-	-	Ap	-	OMG	-
20	Zs1	-	h2	-	Wo	br	s	-	mf	-	-	-	-	BC	-	DEZ	-
40	Zs1	-	-	-	-	ge	g	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-
150	Zs1	-	-	-	-	lige	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	Veel Wo op 110-mv

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3	**Boorpuntnummer**	**70**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.389	*GWS*	-
Y-coordinaat	470.088	*Gt*	-
Z-coordinaat	4,9 m NAP	*GWS na boring*	-
		Landgebruik	-
		Bodemkaart	-
		Geom. kaart	-

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	-	-	Wo	zwgr	s	-	-	o	1	1	-	AE	-	OMG	loodzand
50	Zs1	-	-	-	-	dobrgr	s	-	zf	o	1	1	-	Bw	-	DEZ	-
150	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3	**Boorpuntnummer**	**71**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.414	*GWS*	-
Y-coordinaat	470.081	*Gt*	-
Z-coordinaat	4,0 m NAP	*GWS na boring*	-
		Landgebruik	-
		Bodemkaart	-
		Geom. kaart	-

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
15	-	-	-	-	-	dobr	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
55	Zs1	-	-	-	Wo	libr	s	-	mf	o	1	1	-	Bw	-	OMG	bioturbatie
150	Zs1	g1	-	-	-	ligegr	eb	-	mf	o	-	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **72**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.438	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.074	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	-	s	-	-	-	-	-	-	O	-	STR	strooissel
55	Zs1	-	h2	-	Wo	dobrgr	s	-	-	-	1	1	-	E/Bp	-	OMG	-
120	Zs1	-	h1	-	Wo	wige	s	-	mf	-	1	1	-	C	-	DEZ	MSG gevlekt
130	Zs1	-	-	-	-	orge	s	-	mf	-	1	2	-	Cg	-	DEZ	Wo, gevlekt
160	Zs1	-	-	-	-	wi	eb	-	mf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **73**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.462	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.068	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,6 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	h3	-	Wo	dogr	s	-	mf	-	1	1	-	AE	-	OMG	-
25	Zs1	-	h2	-	-	dobrgr	s	-	mf	-	1	1	-	-	-	OMG	-
50	Zs1	-	-	-	-	or/ge	g	-	mf	-	1	2	-	BC	-	DEZ	rest
90	Zs1	-	-	-	-	gegr	g	-	mf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	wige	eb	-	mf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3	**Boorpuntnummer**	**74**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.485	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.061	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,6 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
30	Zs1	-	h2	-	Wo	zwgr	e	-	mf	-	1	1	-	Ap	-	OMG	-
130	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	mf	-	1	-	-	C	-	OMG	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3	**Boorpuntnummer**	**75**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.509	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.055	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
25	Zs2	-	h3	-	Wo	dobrgr	s	-	mf	-	1	1	-	Bhs	-	OMG	brokken
40	Zs2	-	-	-	-	br	g	-	mf	-	-	-	-	BC	-	DEZ	MSG
130	Zs2	g1	-	-	-	ligegr	eb	-	mf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3	**Boorpuntnummer**	**76**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.534	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.048	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
5	-	-	-	-	-	zw	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
10	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	-	-	1	1	-	E	-	OPH	-
75	Zs1	-	h3	-	Wo	dobrgr	s	-	mf	-	1	1	-	-	-	OPH	-
90	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	mf	-	1	2	-	Bhs	-	DEZ	-
125	Zs1	-	-	-	-	libegr	s	-	mf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
130	Zs2	-	h3	-	-	zw	a	-	mf	-	1	1	-	A	-	OMG	wortel of bodems
140	Zs1	-	-	-	-	grbr	a	-	mf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	-	mf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3	**Boorpuntnummer**	**77**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.558	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.041	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
80	Zs1	-	-	-	-	gr/br/ge	s	-	mf	o	-	-	-	A/B/Cp	-	OMG	-
90	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
110	Zs1	-	-	-	-	dor	g	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ge	g	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **78**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.582	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.035	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
70	Zs1	-	-	-	-	dogrzw	s	-	-	o	-	-	-	-	-	OPH	-
110	Zs1	-	-	-	-	zw/br/ge	s	-	-	o	-	-	-	A/B/Cp	-	OMG	-
130	Zs1	-	-	-	-	gebr	g	-	-	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
170	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **79**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.606	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.028	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
20	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	mf	-	-	-	-	E	-	OMG	geroerd
60	Zs1	-	-	-	-	dogr	s	-	mf	-	-	-	-	A	-	OMG	geroerd
70	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	mf	-	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
85	Zs1	-	-	-	-	br	g	-	mf	-	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	gr	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

| | | |

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **82**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.680	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.008	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
30	Zs1	-	-	-	-	gr/zw/br	s	-	mf	-	-	-	-	A/B/Ep	-	OPH	-
45	Zs1	-	-	-	-	gr/zw/br	s	-	mf	-	-	-	-	E	-	DEZ	-
50	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	mf	-	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
60	Zs1	-	-	-	-	br	g	-	mf	-	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
80	Zs1	-	-	-	-	doge	d	-	mf	-	-	-	-	BC	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **83**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.705	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.001	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	-	-	-	grzw	s	-	mf	-	-	-	-	AE	-	DEZ	-
20	Zs1	-	-	-	-	br	g	-	mf	-	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
100	Zs1	-	-	-	-	ge	g	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-
120	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	VDZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **84**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.728	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.995	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
5	-	-	-	-	-	dobr	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
10	Zs1	-	h1	-	-	zwgr	s	-	zf	-	1	1	-	AE	-	OPH	-
100	Zs1	-	h3	-	-	br/zw/ge	s	-	zf	-	1	1	-	-	-	OPH	wortels of graven?
130	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	zf	-	1	1	-	Bhs	-	DEZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	libr	g	-	zf	-	1	1	-	BC	-	DEZ	-
190	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **85**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.752	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.988	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
60	Zs1	-	h2	-	wo	brgr	eb	-	-	-	1	1	-	-	-	OMG	vast in wortels 3x, naast boom
5	-	-	-	-	-	dobr	a	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
50	Zs1	-	h1	-	-	dogr	s	-	-	-	1	3	-	-	-	OMG	resten AE en BH (brokken) OMG
60	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	-	-	1	2	-	Bhs	-	DEZ	-
75	Zs1	-	-	-	-	brge	s	-	-	-	1	1	-	BC	-	DEZ	-
110	Zs1	-	-	-	-	ge	d	-	-	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
180	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	-	-	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3	**Boorpuntnummer**	**87**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.801	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.975	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	h2	-	wo	zwgr	s	-	-	-	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
30	Zs1	-	-	-	-	ligr	s	-	-	-	1	1	-	E	-	DEZ	-
50	Zs1	-	h2	-	wo	zwgr	g	-	-	-	1	1	-	E/Bp	-	DEZ	-
60	Zs1	-	h3	-	-	zwgr	s	-	-	-	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
80	Zs1	-	-	-	-	or	g	-	-	-	1	3	-	BC	-	DEZ	-
110	Zs1	-	-	-	-	ge	g	-	-	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
170	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	-	-	-	1	1	-	-	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3	**Boorpuntnummer**	**88**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.825	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.969	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
15	Zs1	-	h3	-	-	dogr	s	-	-	-	1	1	-	AE	-	OMG	-
75	Zs1	-	h2	-	-	gr/br	s	-	-	-	1	1	-	-	-	OMG	-
85	Zs1	-	-	-	-	br	g	-	-	-	1	1	-	BC	-	DEZ	-
120	Zs1	-	-	-	-	lige	g	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **89**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.850	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.962	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
20	Zs1	-	h3	-	wo	ge/zwgr	s	-	zf	-	1	1	-	-	-	DEZ	-
30	Zs1	-	h1	-	wo	dogr	g	-	zf	-	1	1	-	A/Ep	-	DEZ	-
50	Zs1	-	h2	-	-	zw	g	-	zf	-	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
80	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	zf	-	1	2	-	Bhs	-	DEZ	-
120	Zs1	-	-	-	-	ge	s	mst	zf	-	1	2	-	C	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	st	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, spoortracé 3		**Boorpuntnummer** **90**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.873	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.956	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
70	Zs1	-	-	-	wo	zw/br/ge	s	-	mf	o	-	-	-	A/E/B/CP	-	OMG	-
80	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
90	Zs1	-	-	-	-	brge	s	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	wortels rond 190 cm

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer** **91**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.898	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.949	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
130	Zs1	-	-	-	-	br/gr/zw	s	-	mf	o	-	-	-	A/B/CP	-	OMG	-
150	Zs1	-	-	-	-	br	g	-	mf	o	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
170	Zs1	-	-	-	-	doge	g	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
250	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer** **92**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.995	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.923	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
70	Zs1	-	h2	-	wo	ge/dobr	s	-	zf	o	1	1	-	-	-	OMG	-
120	Zs1	-	h2	-	-	dobrgr	s	-	zf	o	1	1	-	-	-	OMG	ge zand br
220	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	zf	or	1	1	-	C	-	DEZ	loop uit kop

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct			**Boorpuntnummer**	**93**
Projectcode	141000046				
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*				
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*		*Boordatum:*	*22-4-2015*	
Boordiameter:	*7 cm*		*CIS-code:*	*66515*	
X-coordinaat	143.092	*GWS*	*0*	*Landgebruik*	*0*
Y-coordinaat	469.896	*Gt*	*0*	*Bodemkaart*	*0*
Z-coordinaat	3,5 m NAP	*GWS na boring*	*0*	*Geom. kaart*	*0*

Opmerking: 0

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	ph	dobr	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
20	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	zf	-	1	1	-	E	-	OMG	-
90	Zs1	-	h2	-	-	br	s	-	-	-	1	1	-	A/Cp	-	OMG	-
100	Zs1	-	h2/-	-	wo	wi/zw	a	-	-	-	1	1	-	E/Bp	-	OMG	-
210	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct			**Boorpuntnummer**	**94**
Projectcode	141000046				
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*				
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*		*Boordatum:*	*22-4-2015*	
Boordiameter:	*7 cm*		*CIS-code:*	*66515*	
X-coordinaat	143.117	*GWS*	-	*Landgebruik*	-
Y-coordinaat	469.889	*Gt*	-	*Bodemkaart*	-
Z-coordinaat	3,6 m NAP	*GWS na boring*	-	*Geom. kaart*	-

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
40	Zs1	-	-	-	wo	ge/zw	a	-	mf	-	1	1	-	-	-	OPH	-
50	Zs1	-	h3	-	wo	dogr	s	-	-	-	1	1	-	AE	-	DEZ	strooissel vodz
70	Zs1	-	-	-	-	wigr	s	-	-	-	1	1	-	E	-	DEZ	-
85	Zs2	-	h2	-	-	zw	g	-	-	-	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
100	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	-	-	1	1	-	Bhs	-	DEZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	gebr	g	-	-	-	-	-	-	C	-	DEZ	-
190	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	-	-	1	1	-	C	-	DEZ	valt uit kop

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct	**Boorpuntnummer**	**95**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.142	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.883	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	h2	-	-	dogr	s	-	-	-	1	1	-	Ah	-	OMG	-
115	Zs1	-	h2/-	-	-	wi/dobr	s	-	-	-	1	1	-	-	-	OMG	gebroken podzolbrokken "op de kop"
210	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	-	-	1	1	-	C	-	DEZ	valt uit kop

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct	**Boorpuntnummer**	**96**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.166	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.876	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	dobr	s	-	-	-	-	-	-	O	-	STR	strooissel
110	Zs1	-	h2	-	wo	zwbr	g	-	mf	-	1	1	-	-	-	OMG	grbroken podzol door afschuiving
140	Zs1	-	-	-	-	liorge	g	-	mf	or	1	2	-	C?	-	DEZ	-
220	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	mf	or	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer** **97**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.190	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.870	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs1	-	h2	-	wo	dogrbr	d	-	mf	o	1	1	-	-	-	OPH	ligt hoger
65	Zs1	-	h1	-	-	librgr	d	-	mf	o	1	1	-	-	-	OPH	-
80	Zs1	-	h2	-	wo	dogrbr	s	-	mf	o	1	1	-	-	-	OPH	-
95	Zs1	-	h2	-	wo	zw	s	-	mf	-	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
115	Zs2	-	-	-	-	dobr	g	-	mf	or	1	2	-	Bhs	-	DEZ	-
150	Zs1	-	-	-	wo	ligebr	s	-	mf	or	1	1	-	C	-	DEZ	gevlekt
230	Zs1	-	-	-	-	ligegr	s	-	mf	or	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer** **98**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.214	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.863	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
5	-	-	-	-	-	-	g	-	mf	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
10	Zs1	-	-	-	wo	dogr	g	-	mf	-	1	1	-	AE	-	OPH	-
45	Zs1	-	h2	-	-	br/zw	s	-	mf	-	1	1	-	-	-	OPH	-
70	Zs2	-	-	-	-	dobr	s	-	mf	o	1	1	-	B?	-	OPH	OMG?
75	Zs1	-	-	-	-	ge	a	-	mf	o	1	1	-	C	-	OPH	-
80	Zs1	-	h2	-	-	zwgr	s	-	mf	o	1	1	-	Ah	-	DEZ	-
85	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	mf	o	1	1	-	E	-	DEZ	-
110	Zs1	-	h2	-	-	zw	g	-	mf	o	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
130	Zs2	-	-	-	-	dobr	g	-	mf	or	1	1	-	Bhs	-	DEZ	-
220	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	-	mf	-	1	3	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer** **99**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.238	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.857	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	br	s	-	-	o	-	-	-	O	-	STR	strooissel
30	Zs1	-	h2	-	wo	zwgr	s	-	zf	-	-	1	-	-	-	OMG	-
80	Zs1	-	-	-	-	br	s	-	zf	-	-	1	-	-	-	OMG	-
100	Zs1	-	-	-	-	ge	g	-	zf	o	-	1	-	C	-	DEZ	-
120	Zs1	-	-	-	-	orge	g	-	zf	or	-	2	-	Cg	-	DEZ	-
220	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	-	zf	or	-	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer** **100**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.263	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.850	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
5	-	-	-	-	-	zw	s	-	zf	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
15	Zs1	-	-	-	-	dogr	s	-	zf	-	1	1	-	AE	-	OPH	-
45	Zs1	-	-	-	-	ge/zw	s	-	zf	-	1	1	-	-	-	OMG	-
55	Zs1	-	h3	-	-	zw	s	-	zf	-	1	1	-	Ah	-	DEZ	-
70	Zs1	-	-	-	-	wigr	s	-	zf	-	1	1	-	E	-	DEZ	-
85	Zs2	-	h2	-	-	zw	g	-	zf	-	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
100	Zs2	-	-	-	-	dobr	g	-	zf	-	1	3	-	Bhs	-	DEZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	ge/zw	g	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
210	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer** **101**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.287	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.844	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
5	-	-	-	-	plr	dobr	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
15	Zs1	-	h2	-	wo	dogr	s	-	zf	-	1	1	-	AE	-	OMG	nieuwe bos AH
80	Zs1	-	h2/-	-	-	dobr/dogr/gebr	s	-	zf	-	1	1	-	-	-	OMG	OMG
190	Zs1	-	-	-	-	gegr	g	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
195	Zs1	-	-	-	-	wige	d	-	zf	-	-	2	-	C	-	DEZ	-
220	Zs1	-	-	-	-	wige	eb	-	zf	-	-	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	OV, Laren, westelijk tracé		**Boorpuntnummer** **102**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.485	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.201	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	dobr	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
20	Zs1	-	h1/-	-	-	br/dogr	a	-	zf	-	1	1	-	-	-	OMG	-
80	Zs1	-	h2	-	-	dogr	a	-	zf	-	1	1	-	A/Ep	-	OMG	-
90	Zs1	-	-	-	-	br/ge	s	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	gevlekt
200	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	OV, Laren, westelijk tracé		**Boorpuntnummer 103**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.497	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.224	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	-	s	-	-	-	-	-	-	O	-	STR	strooissel
80	Zs1	-	h3	-	-	zwgr	s	s	zf	o	1	1	-	-	-	OMG	OMG?
130	Zs1	-	h1/-	-	wo	libr/ro	s	-	zf	-	1	1	-	-	-	OMG	gevlekt br/zw
250	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	OV, Laren, westelijk tracé		**Boorpuntnummer 104**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*22-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.509	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.246	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	-	s	-	zf	-	-	-	-	O	-	STR	strooissel
20	Zs1	-	h2	-	wo	dobrgr	s	-	zf	-	1	1	-	Ah	-	DEZ	-
45	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	zf	-	1	1	-	E	-	DEZ	-
55	Zs2	-	h2	-	wo	dogr	s	-	zf	-	1	2	-	Bhs	-	DEZ	-
70	Zs2	-	h2	-	-	zwgr	s	-	zf	-	1	1	-	Ah	-	DEZ	-
100	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	zf	-	1	1	-	E	-	DEZ	-
120	Zs2	-	-	-	-	dobr/zwbr	s	-	zf	-	1	2	-	Bhs	-	DEZ	-
150	Zs1	-	-	-	-	robr/ge/zw	s	-	zf	-	1	2	-	Bs/BC	-	DEZ	biotrubatie, gevlekt
190	Zs1	-	-	-	-	ge	g	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
250	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer** **111**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*17-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.820	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.317	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,5 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
100	Zs1	-	h3	-	-	dogrbr	eb	-	mg	-	1	-	-	-	-	OMG	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer** **113**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*17-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.834	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.268	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
100	Zs1	-	h3	-	-	dogrbr	eb	-	mg	-	1	-	-	-	-	OMG	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer 114**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*17-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.850	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.214	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	10,4 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
60	Zs1	-	1	-	-	gr	s	-	zg	o	-	-	-	-	-	OMG	-
90	Zs1	-	-	-	-	gebr	g	-	mg	o	-	-	-	BC	-	SDR	-
120	Zs1	-	-	-	-	grge	eb	-	zg	o	-	-	-	C	-	STW	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer 115**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*17-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.856	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.191	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	9,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
25	Zs1	-	-	-	-	gewi	s	-	mf	-	1	-	-	-	-	OMG	-
45	Zs1	-	h2	-	-	dobrgr	s	-	mg	-	1	-	-	-	-	OMG	bakst, gr, sg
50	Zs1	-	-	-	-	libr	g	-	mg	-	1	-	-	B/Cp	-	SDR	-
130	Zs1	g1	-	-	-	ligebr	eb	-	mg	-	1	-	-	C	-	SDR	STW op 130 cm

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg			**Boorpuntnummer**	**117**
Projectcode	141000046				
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*				
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*		*Boordatum:*	*17-4-2015*	
Boordiameter:	*7 cm*		*CIS-code:*	*66515*	
X-coordinaat	141.874	*GWS* -	*Landgebruik*	-	
Y-coordinaat	470.143	*Gt* -	*Bodemkaart*	-	
Z-coordinaat	7,5 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart*	-	

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
35	Zs1	-	-	-	-	wi	a	-	mf	-	1	-	-	-	-	OMG	opg
70	Zs2	g3	-	-	-	br	a	-	mg	-	1	-	-	-	-	OMG	omg, bakst br, zw vl
120	Zs1	-	-	-	-	librge	eb	-	mg	-	1	-	-	C	-	SDR	ST, sg

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg			**Boorpuntnummer**	**118**
Projectcode	141000046				
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*				
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*		*Boordatum:*	*17-4-2015*	
Boordiameter:	*7 cm*		*CIS-code:*	*66515*	
X-coordinaat	141.882	*GWS* -	*Landgebruik*	-	
Y-coordinaat	470.120	*Gt* -	*Bodemkaart*	-	
Z-coordinaat	12,4 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart*	-	

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
45	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	mf	-	1	-	-	-	-	OPH	-
50	Zs1	-	h2	-	-	dobrgr	s	-	mg	-	1	-	-	-	-	OPH	kleibrokken, sg
120	Zs1	g1	-	-	-	ligebr	eb	-	zg	-	1	-	-	C	-	SDR	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer 119**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*17-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.892	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.098	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	7,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
5	Zs1	-	-	-	-	wige	s	-	mg	-	1	-	-	-	-	OMG	-
40	Zs2	g1	h3	-	-	dobrgr/br	eb	-	mg	-	1	-	-	-	-	OMG	vast in plaat

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer 120**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*17-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.901	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.075	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	9,4 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
55	Zs1	g1	-	-	-	wi	a	-	mf	-	1	-	-	-	-	OMG	opg
65	Zs2	g3	h2	-	-	dobrgr	a	-	mg	-	1	-	-	-	-	OMG	sg, veel puin, gr
130	Zs1	-	-	-	-	liorge	eb	-	mg	-	1	-	-	C	-	SDR	msg

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer** **121**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*17-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.910	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.051	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	9,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
55	Zs1	g1	h3	-	-	dobrgr	eb	-	mf	-	1	-	-	-	-	OMG	gevl, vast bakst

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer** **122**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*17-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.920	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.028	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
200	Zs2	-	h3	-	-	dobrgr	eb	-	mf	-	1	-	-	-	-	OMG	gestaakt, vast

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer 123**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*17-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.930	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.005	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	8,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	h3	-	-	dobrgr	eb	-	mf	-	1	-	-	-	-	OMG	leidingstraat

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer 124**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*17-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.939	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.982	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
150	Zs1	g1	-	-	-	brzw	gs	-	mf	o	-	-	-	-	-	OMG	steenkool, baksteen, gele vlekken, loodzandvlekken

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer** **125**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*17-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.948	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.958	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	h3	-	-	dobrgr	eb	-	mf	-	1	-	-	-	-	OMG	leidingstraat

Projectnaam	HOV, Hilversum, fietstunnel		**Boorpuntnummer** **126**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.231	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.240	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	7,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
70	Zs2	-	h3	-	-	dobrgr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OMG	-
130	Zs1	-	-	-	-	wi	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, fietstunnel		**Boorpuntnummer 127**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.226	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.215	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	7,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
70	Zs2	-	h3	-	-	dobrgr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OMG	-
130	Zs1	-	-	-	-	wi	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, fietstunnel		**Boorpuntnummer 128**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.221	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.191	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
70	Zs2	-	h3	-	-	dobrgr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OMG	-
130	Zs1	-	-	-	-	wi	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, fietstunnel		**Boorpuntnummer 131**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.202	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.094	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	6,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
80	Zs2	-	h3	-	-	dogr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
150	Zs1	-	h2	-	-	dobrgr/or	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	brokken podzol
230	Zs2	-	h3	-	-	dobrgr/or	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	gele vlekken, gestaakt

Projectnaam	HOV, Hilversum, fietstunnel		**Boorpuntnummer 133**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.192	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.045	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	8,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
40	Zs1	-	h3	-	-	dogr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
110	Zs1	-	h3	-	-	dogr/ge	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
130	Zs2	-	-	-	-	robr	s	-	-	-	-	3	-	Bhs	-	VDZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ge	e	-	-	-	-	-	-	C	-	VDZ	-
205	-	-	-	-	-	-	eb	-	-	-	-	-	-	-	-	STW?	vast op 200 cm --> stuwwal?

Projectnaam	HOV, Hilversum, fietstunnel		**Boorpuntnummer 134**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.187	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.021	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
80	Zs1	-	-	-	-	begr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OPH	-
150	Zs1	-	-	-	-	dogr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OPH	baksteen
180	Zs1	-	-	-	-	grzw/geor	eb	-	-	-	-	-	-	-	-	OPH	gestaakt op puin

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 135**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.886	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.902	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
5	-	-	-	-	-	dobr	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
15	Zs1	-	h2	-	-	zwgr	s	-	zf	-	1	2	-	Ah	-	DEZ	-
25	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	zf	-	1	1	-	E	-	DEZ	-
40	Zs1	-	h2	-	-	zwgr	g	-	zf	-	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
110	Zs2	-	-	-	-	dobr	s	st	zf	-	1	3	-	Bhs	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	zf/mf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 136**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.926	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.862	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
5	-	-	-	-	wo	br	s	-	mf	o	-	-	-	O	-	STR	strooissel
15	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	mf	-	-	-	-	E	-	OMG	-
90	Zs1	-	-	-	-	zw/br	s	-	mf	-	-	-	-	A/B/Cp	-	DEZ	-
110	Zs1	-	-	-	-	grzw	s	-	mf	-	-	-	-	AE	-	DEZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	mf	-	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
170	Zs1	-	-	-	-	br	g	-	mf	-	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
250	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 137**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.939	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.911	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	dobr	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
25	Zs1	-	h2	-	-	zwbr	s	-	-	-	1	1	-	E/Bp	-	DEZ	-
65	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	-	-	1	2	-	Bhs	-	DEZ	-
80	Zs1	-	-	-	-	begr	g	-	zf	-	1	1	-	C?	-	DEZ	Houtskoolfragmenten
135	Zs1	-	-	-	-	ge	s	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
140	Zs2	-	h1	-	-	dogr	s	-	zf	-	1	1	-	Ah	-	DEZ	Moerige Alleroed-bodem? houtskoolbrokjes
220	Zs1	-	-	-	-	wige	eb	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 138**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.968	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.828	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	-	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
50	Zs1	-	h3	-	-	dobrgr	s	-	-	-	1	1	-	Ah	-	OMG	-
60	Zs1	-	-	-	-	zw/wi	s	-	-	-	1	1	-	A/Ep	-	OMG	-
70	Zs1	-	-	-	-	dogr	s	-	-	-	1	1	-	BC	-	DEZ	-
170	Zs1	-	-	-	-	-	eb	-	-	-	1	1	-	C	-	DEZ	br vlek van wortels

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 139**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.982	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.876	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,4 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	-	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
50	Zs1	-	-	-	wo	dobr	s	-	-	-	1	1	-	-	-	OMG	brokken E en BH
100	Zs1	-	-	-	-	gegr	d	-	-	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
180	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	-	-	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 140**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.025	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.839	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,6 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	-	s	-	-	-	-	-	-	O	-	STR	strooissel
50	Zs1	-	-	-	wo	dobrge	s	-	zf	-	-	-	-	A	-	OMG	-
60	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	zf	-	-	-	-	E	-	DEZ	-
90	Zs2	-	h3	-	-	zw	s	-	zf	-	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
115	Zs2	-	-	-	-	robr	s	-	zf	-	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
120	Zs1	-	-	-	-	ge	s	-	zf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ligegr	s	-	zf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 141**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.039	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.887	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	2,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
15	Zs1	-	h2	-	wo	br	s	-	-	-	1	1	-	-	-	DEZ	vermengd met strooissel
130	Zs1	-	-	-	-	grgr	eb	-	-	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 142**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.066	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.804	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
90	Zs1	-	-	-	-	zw/dobr	s	-	mf	o	-	-	-	A/BP	-	OMG	-
100	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	mf	-	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
120	Zs1	-	-	-	-	gebr	g	-	mf	-	-	-	-	BC	-	DEZ	-
220	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	-	-	-	180	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 143**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.080	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.850	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
60	Zs1	-	-	-	-	gr/br	s	-	mf	o	-	-	-	AE/Bp	-	OMG	-
80	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	mf	-	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
95	Zs1	-	-	-	-	br	s	-	mf	-	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
120	Zs1	-	-	-	-	gr/zw/br	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OMG	graafgang
130	Zs1	-	-	-	-	brge	d	-	mf	-	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
220	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 144**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.123	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.810	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
90	Zs1	-	-	-	wo	zw/gr/br/be	s	-	mf	o	-	-	-	A/E/B/Cp	-	OMG	-
200	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 145**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.136	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.860	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	mf	o	-	-	-	E	-	STZ	-
60	Zs1	-	-	-	-	br	s	-	mf	-	-	-	-	C	-	STZ	-
90	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-
130	Zs1	-	-	-	-	brge	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OMG	graafgang
160	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 146**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.179	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.821	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,6 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs1	-	-	-	wo	gr/zw/br	s	-	mf	o	-	-	-	E/C	-	STZ	-
70	Zs1	-	-	-	-	dobr	e	-	mf	-	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
90	Zs1	-	-	-	-	orbr	s	-	mf	-	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	ge	s	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-
160	Zs1	-	-	-	wo	grbr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OMG	wortel of graafgang
200	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 147**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*21-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.234	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.832	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
140	Zs1	-	h1	-	wo	gr/zw	s	-	mf	o	-	-	-	E/C	-	STZ	-
170	Zs1	-	h1	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
190	Zs1	-	-	-	-	gebr	g	-	mf	o	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
300	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 148**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.913	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.996	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
30	Zs1	-	-	-	wo	gr/zw/br	s	-	mf	o	-	-	-	A/E/B/Cp	-	OMG	-
40	Zs1	-	-	-	wo	gr	s	-	mf	o	-	-	-	E	-	DEZ	-
45	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
65	Zs1	-	-	-	-	bror	g	-	mf	o	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
95	Zs1	-	-	-	-	-	g	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	grijze vlekken rond 110-> wortelgang

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 149**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.926	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.042	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs1	-	-	-	-	gr/zw/br	s	-	mf	o	-	-	-	A/E/Bp	-	OMG	-
70	Zs1	-	-	-	-	doge	d	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
170	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 150**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.954	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.959	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,6 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
70	Zs1	-	-	-	-	gr/zw/ge	s	-	mf	o	-	-	-	A/E/Cp	-	OMG	-
170	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 151**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.967	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.009	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
5	Zs1	-	-	-	-	zw	s	-	mf	o	-	-	-	Ah	-	DEZ	-
25	Zs1	-	-	-	-	gr	s	-	mf	o	-	-	-	E	-	DEZ	-
45	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
60	Zs1	-	-	-	-	br	g	-	mf	o	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
70	Zs1	-	-	-	-	doge	g	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
170	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 152**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.979	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.053	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	0,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
30	Zs1	-	-	-	-	gr/zw	s	-	mf	o	-	-	-	A/Ep	-	OMG	-
40	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
60	Zs1	-	-	-	-	doge	d	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
170	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 153**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.010	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.973	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,5 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
5	-	-	-	-	-	dobr	s	-	-	-	-	-	-	O	-	STR	strooissel
35	Zs1	-	h2	-	wo	zwgr	s	-	-	-	-	-	-	Ah	-	DEZ	-
50	Zs1	-	-	-	-	wigr	s	-	-	-	-	-	-	E	-	DEZ	-
75	Zs1	-	h2	-	-	zw	g	-	-	-	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
110	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	-	-	-	-	-	BC	-	DEZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	ge	d	-	zf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	zf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 154**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.023	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.020	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	2,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	dobr	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
30	Zs1	-	h1	-	wo	dogr	s	-	zf	-	1	1	-	E	-	DEZ	OMG biotrubatie
35	Zs1	-	h2	-	-	zw	s	-	zf	-	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
60	Zs1	-	-	-	-	robr	a	-	zf	-	1	3	-	Bhs	-	DEZ	-
170	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	mf	-	1	1	-	C	-	DEZ	MSG

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 155**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.052	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.934	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
5	-	-	-	-	-	br	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
10	Zs1	-	-	-	-	wigr	s	-	-	-	1	1	-	E	-	OMG	jonge AE
50	Zs1	-	h2/1	-	-	br/robr	g	-	-	-	1	1	-	-	-	OMG	gevlekt
160	Zs1	-	-	-	-	ge	s	-	-	-	1	1	-	C	-	DEZ	MSG

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 156**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.065	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.983	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	br	s	-	-	-	-	-	-	O	-	STR	strooissel
70	Zs1	-	H2/-	-	wo	zw/br	s	-	-	-	1	1	-	-	-	STZ	OMG ? Brot? Voet duin?
180	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	-	-	-	1	1	180	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 157**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.079	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.029	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	plr	dobr	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
50	Zs1	-	h2	-	wo	gr/zwor	s	-	zf	-	1	1	-	-	-	OMG	bioturbatie AE
95	Zs1	-	h2	-	-	grbr	a	-	zf	-	-	-	-	C	-	STZ	gevlekt
105	Zs1	-	h2	-	wo	zw	s	-	-	-	-	-	-	Ah	-	DEZ	-
130	Zs1	-	h1	-	-	grbr	s	-	zf	-	1	1	-	AE	-	DEZ	-
150	Zs1	-	h2	-	-	zw	s	-	-	-	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
165	Zs2	-	-	-	-	-	s	-	-	-	-	3	200	Bhs	-	DEZ	loopt uit
250	Zs1	-	-	-	-	gegr	s	-	-	-	-	2	-	Cg	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 158**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.106	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.946	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	2,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	dobr	s	-	zf	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
60	Zs1	-	h1	-	-	gr/libr	a	-	zf	-	1	1	-	-	-	OMG	gevlekt planaardige resten
80	Zs1	-	-	-	wo	ge	g	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	gevlekt planaardige resten
160	Zs1	-	-	-	-	lige	eb	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 159**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.119	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.993	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	2,6 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	-	dobr	a	-	zf	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
15	Zs1	-	-	-	-	-	a	-	zf	-	1	1	-	E	-	DEZ	-
30	Zs1	-	-	-	-	gegr	g	-	zf	-	1	2	-	C	-	DEZ	OMG
130	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, ecoduct		**Boorpuntnummer 160**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.160	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.958	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	2,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	plr	dobr	s	-	-	-	1	1	-	O	-	STR	strooissel
50	Zs1	-	h1	-	wo	dobr/gr	s	-	-	-	1	1	-	E/Bp	-	OMG	OMG bioturbatie
190	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	-	-	1	1	180	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 161**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.715	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.239	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs1	-	-	-	wo	gr/zw	s	-	mf	o	-	-	-	C	-	STZ	-
55	Zs1	-	h1	-	wo	brzw	s	-	mf	o	-	-	-	Ah	-	DEZ	-
75	Zs1	-	-	-	wo	zwgr	s	-	mf	o	-	-	-	E	-	DEZ	-
90	Zs1	-	h1	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
115	Zs1	-	h1	-	-	brzw	g	-	mf	o	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
150	Zs1	-	-	-	-	doge	d	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
250	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 162**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.694	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.228	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
120	Zs1	-	-	-	wo	gr/zw/br	s	-	mf	o	-	-	-	C	-	STZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	zwgr	s	-	mf	o	-	-	-	E	-	DEZ	-
155	Zs1	-	h1	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
190	Zs1	-	-	-	-	brge	d	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
300	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 163**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.670	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.216	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
15	Zs1	-	-	-	wo	gr	s	-	mf	o	-	-	-	C	-	STZ	-
25	Zs1	-	h1	-	wo	zw	s	-	mf	o	-	-	-	Ah	-	DEZ	-
45	Zs1	-	-	-	-	zwgr	s	-	mf	o	-	-	-	E	-	DEZ	-
55	Zs1	-	h1	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
70	Zs1	-	h1	-	-	br	g	-	mf	o	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
110	Zs1	-	-	-	-	brge	d	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 164**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.646	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.204	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	3,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs1	-	-	-	wo	grbe	s	-	mf	o	-	-	-	C	-	STZ	-
55	Zs1	-	h1	-	wo	zw	s	-	mf	o	-	-	-	Ah	-	DEZ	-
70	Zs1	-	-	-	wo	zwgr	s	-	mf	o	-	-	-	E	-	DEZ	-
85	Zs1	-	h1	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
130	Zs1	-	h1	-	-	br	d	-	mf	o	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
220	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 165**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.620	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.187	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,4 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
80	Zs1	-	h1	-	wo	gr/zw	s	-	mf	o	-	-	-	C	-	STZ	-
110	Zs1	-	h1	-	wo	dogr/zw	s	-	mf	o	-	-	-	Ah	-	DEZ	-
125	Zs1	-	h1	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
150	Zs1	-	-	-	-	gebr	d	-	mf	o	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
250	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 166**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.604	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.162	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
15	-	-	-	-	-	br	s	-	mf	o	-	-	-	O	-	STR	strooissel
35	Zs1	-	-	-	wo	gr	s	-	mf	o	-	-	-	E	-	STZ	-
170	Zs1	-	-	-	-	br/gr	s	-	mf	o	-	-	-	C	-	STZ	-
210	Zs1	-	h1	-	wo	zw	s	-	mf	o	-	-	-	Ah	-	DEZ	-
235	Zs1	-	h1	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
270	Zs1	-	-	-	-	gebr	d	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
300	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 167**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.592	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.138	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
40	Zs1	-	h1	-	wo	gr/zw	s	-	mf	o	-	-	-	AE	-	STZ	Geroerd of opgestoven
55	Zs1	-	-	-	-	gebr	g	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
150	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 168**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.581	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.112	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	-	-	-	-	wo	br	s	-	-	o	-	-	-	O	-	STR	strooissel
25	Zs1	-	h1	-	wo	begr	s	-	mf	o	-	-	-	E	-	STZ	-
50	Zs1	-	-	-	-	-	s	-	mf	o	-	-	-	C	-	STZ	-
175	Zs1	-	h1	-	-	zwgr	s	-	mf	o	-	-	-	AE	-	DEZ	-
210	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
250	Zs1	-	-	-	-	br	g	-	mf	o	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
280	Zs1	-	-	-	-	doge	g	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
320	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 169**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.567	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.086	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
30	Zs2	-	h2	-	wo	dobrgr	s	msl	zf	-	1	1	-	Ah	-	STZ	-
150	Zs1	-	-	-	-	wige/zw	s	msl	zf	-	1	1	-	C	-	STZ	-
165	Zs2	-	h3	-	wo	zw	g	msl	zf	-	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
175	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	msl	zf	o	1	2	-	Bhs	-	DEZ	-
250	Zs1	-	-	-	-	ligebr	eb	msl	zf	o	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 170**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.554	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.058	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,6 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
20	Zs1	-	h1	-	-	gr	s	-	mf	o	-	-	-	Ah	-	DEZ	-
30	Zs1	-	-	-	-	doge	g	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
120	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 171**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.542	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.033	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
70	Zs1	-	-	-	-	be/gr	s	-	mf	o	-	-	-	C	-	STZ	-
75	Zs1	-	h1	-	-	zw	s	-	mf	o	-	-	-	Ah	-	DEZ	-
90	Zs1	-	-	-	-	grzw	s	-	mf	o	-	-	-	E	-	DEZ	-
110	Zs1	-	h1	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
115	Zs1	-	h1	-	-	br	g	-	mf	o	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	doge	g	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
170	Zs1	-	-	-	-	ge	s	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-
175	Zs1	-	-	-	-	grbr	s	-	mf	o	-	-	-	Ah	-	DEZ	paleosol
220	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 172**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.529	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.008	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,6 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
60	Zs1	-	-	-	-	wigr	s	msl	zf	-	1	1	-	C	-	STZ	MSG
75	Zs1	-	h3	-	-	zw	g	msl	zf	-	1	1	-	Ah	-	DEZ	-
80	Zs2	-	-	-	-	gr	g	msl	zf	-	1	1	-	E	-	DEZ	-
110	Zs2	-	h2	-	-	zw	g	msl	zf	-	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
140	Zs2	-	-	-	-	dobr	g	msl	zf	-	1	3	-	Bhs	-	DEZ	-
160	Zs1	-	-	-	-	robr	g	msl	zf	-	1	2	-	BC	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ge	s	msl	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
205	Zs1/2	-	h2	-	-	zw/br/ge	s	msl	zf	-	1	1	-	Ah?	-	DEZ	paleosol
230	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	msl	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 173**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.519	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.984	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,5 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs1	-	h2/-	-	wo	zw/gr	s	msl	zf	-	1	1	-	A/Ep	-	STZ	bioturbatie
75	Zs2	-	h3	-	wo	zw	g	msl	zf	-	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
80	Zs2	-	-	-	-	dobr	g	msl	zf	-	1	2	-	Bhs	-	DEZ	-
110	Zs1	-	-	-	-	ge	s	msl	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	lige	s	msl	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
210	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	msl	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 174**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.509	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.959	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
30	Zs1	-	h2	-	wo	dobrgr	s	msl	zf	-	1	1	-	Ah	-	STZ	-
50	Zs1	-	-	-	-	librgr	s	msl	zf	-	1	1	-	BC	-	STZ	-
100	Zs1/V	-	h2	-	wo	wi/zw	s	msl	zf	o	1	1	-	Ah	-	DEZ	-
110	Zs2	-	-	-	-	lgr	g	msl	zf	o	1	1	-	E	-	DEZ	-
130	Zs2	-	h3	-	-	zw	g	msl	zf	o	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
140	Zs2	-	-	-	-	dobrgr	g	msl	zf	o	1	3	-	Bhs	-	DEZ	-
150	Zs1	-	-	-	-	ge	g	msl	zf	o	1	2	-	C	-	DEZ	-
210	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	msl	zf	o	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 175**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.497	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.935	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
70	Zs1	-	-	-	wo	gr/zw	s	-	mf	o	-	-	-	C	-	STZ	-
75	Zs1	-	h1	-	wo	zw	s	-	mf	o	-	-	-	Ah	-	DEZ	-
90	Zs1	-	-	-	-	gr/zw	s	-	mf	o	-	-	-	E	-	DEZ	-
115	Zs1	-	h1	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
130	Zs1	-	-	-	-	brge	g	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
220	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	E	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 176**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*

X-coordinaat	143.484	*GWS*	-	*Landgebruik*	-
Y-coordinaat	469.912	*Gt*	-	*Bodemkaart*	-
Z-coordinaat	4,7 m NAP	*GWS na boring*	-	*Geom. kaart*	-

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
20	Zs1	-	h3	-	-	dobrgr	s	-	zf	-	-	-	-	Ah	-	STZ	veel puin met tegel
30	Zs1	-	h1	-	-	gr	s	-	zf	-	-	-	-	E	-	STZ	-
70	Zs1	-	-	-	-	librgr	s	-	zf	-	-	-	-	C	-	STZ	-
75	Zs1	-	h3	-	-	wigr	s	-	zf	-	-	-	-	E	-	DEZ	-
80	Zs1	-	-	-	-	zw	g	-	zf	-	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
90	Zs2	-	-	-	-	dobr	g	-	zf	-	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
110	Zs2	-	-	-	-	br	g	-	zf	-	-	-	-	BC	-	DEZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	ge	g	-	zf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	-	zf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 177**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.472	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.887	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,0 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
40	Zs1	-	h1	-	wo	dogrzw	s	-	mf	o	-	-	-	Ap	-	OMG	puim, glas, grind
70	Zs1	-	-	-	-	gr/be	s	-	mf	o	-	-	-	C	-	STZ	-
85	Zs1	-	h1	-	wo	grzw	s	-	mf	o	-	-	-	AE	-	DEZ	-
95	Zs1	-	h1	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bs	-	DEZ	-
105	Zs1	-	-	-	-	br	g	-	mf	o	-	-	-	Bhs	-	DEZ	-
130	Zs1	-	-	-	-	doge	g	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
165	Zs1	-	-	-	-	ge	s	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-
175	Zs1	-	-	-	-	grbr	s	-	mf	o	-	-	-	Ah	-	DEZ	paleosol
220	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 178**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.459	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.863	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
45	Zs1	-	h1	-	-	grbr	s	-	zf	-	1	1	-	-	-	OMG	-
60	Zs2	-	h2	-	wo	dobrgr	g	-	zf	-	1	1	-	-	-	OMG	-
75	Zs2	-	-	-	-	orge	s	-	zf	-	1	2	-	BC	-	DEZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	gegr	s	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-
200	Zs1	-	-	-	-	ligegr	eb	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 179**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.438	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.848	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
40	Zs1	-	h2	-	wo	dobrgr	s	-	zf	-	1	1	-	-	-	STZ	-
50	Zs1	-	h2	-	wo	zwgr	s	-	zf	-	1	1	-	-	-	OMG	-
75	Zs1	-	h2/h1	-	-	br/dogr	s	-	zf	-	1	1	-	-	-	STZ	-
95	Zs1	-	-	-	-	wigr	s	-	zf	-	1	1	-	E	-	DEZ	bioturbatie
125	Zs2	-	h2	-	-	zwbr	g	-	zf	-	1	1	-	Bh	-	DEZ	-
140	Zs2	-	-	-	-	dobrgr	g	-	zf	-	1	3	-	Bhs	-	DEZ	-
170	Zs1	-	-	-	-	gebr	s	-	zf	-	1	2	-	BC	-	DEZ	-
230	Zs1	-	-	-	-	wige	eb	-	zf	-	1	1	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Laren, oostelijk tracé		**Boorpuntnummer 180**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*20-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	143.409	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	469.843	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
70	Zs1	-	-	-	-	be/zw	s	-	mf	o	-	-	-	A/Cp	-	STZ	-
90	Zs1	-	-	-	-	grzr	s	-	mf	o	-	-	-	AE	-	DEZ	-
110	Zs1	-	-	-	-	dobr	g	-	mf	o	-	-	-	Bh	-	DEZ	-
120	Zs1	-	-	-	-	doge	g	-	mf	o	-	-	-	BC	-	DEZ	-
140	Zs1	-	-	-	-	ge	a	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-
150	Zs1	-	-	-	-	ge	a	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-
160	Zs1	-	-	-	-	ge	g	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-
220	Zs1	-	-	-	-	ge	eb	-	mf	o	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, Anna's Hoeve		**Boorpuntnummer 181**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.284	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.170	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,9 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	mf	-	-	-	-	A	-	OPH	-
80	Zs1	-	-	-	-	ge	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
300	Zs1	-	-	-	-	begr	eb	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	Rommelig
40	Zs1	-	h3	-	-	zwgr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
150	Zs1	-	-	-	-	begr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	vaal, veel wortels, gevlekt
230	Zs1	g1	h1	-	wo	brgr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	boomval?
300	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	gg

Projectnaam	HOV, Hilversum, Anna's Hoeve		**Boorpuntnummer 183**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.266	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.214	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	9,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
50	Zs1	-	-	-	-	brzw	s	-	mf	-	-	-	-	A	-	OPH	-
130	Zs1	-	-	-	-	begr	g	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	Puin
200	Zs1	-	-	-	-	brgr	e	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	Puin
250	Zs1	-	-	-	-	begr	eb	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	Puin

Projectnaam	HOV, Hilversum, Anna's Hoeve		**Boorpuntnummer 184**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.266	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.241	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	8,8 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
10	Zs1	-	h3	-	-	dobrgr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
70	Zs1	-	-	-	-	wi	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	porcelein
200	Zs1	-	h1	-	-	brgr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
250	Zs1	-	-	-	-	dobr/zwge	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OMG	gebroken podzol
300	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	DEZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, Anna's Hoeve		**Boorpuntnummer 185**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.268	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.267	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	8,1 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
20	Zs2	-	-	-	-	dobrgr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
200	Zs1	-	-	-	-	wige	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
280	Zs1	-	-	-	-	brgr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
300	Z	-	-	-	-	brgr	eb	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	gestaakt in puil en sintels

Projectnaam	HOV, Hilversum, Anna's Hoeve		**Boorpuntnummer 186**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.271	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.293	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	7,2 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
40	Zs1	-	h3	-	wo	zw	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
90	Zs1	-	-	-	wo	ge	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
250	Zs1	-	h3	-	wo	zwgr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	-
280	Zs1	-	h2	-	-	ge/dobr	s	-	mf	-	-	-	-	-	-	OPH	sintel, baksteen, puin
300	Zs1	-	-	-	-	ro/zw	s	-	mf	-	-	3	-	Bhs	-	OMG	baksteen
320	Zs1	-	-	-	-	gegr	eb	-	mf	-	-	-	-	C	-	VDZ	gele vlekken

Projectnaam	HOV, Hilversum, Anna's Hoeve		**Boorpuntnummer 188**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.279	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.342	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	5,4 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
20	Zs1	-	-	-	-	grzw	s	-	-	-	-	-	-	Ap	-	OPH	-
140	Zs1	-	-	-	-	ge	s	-	-	-	-	-	-	A	-	OPH	-
180	Zs1	-	-	-	-	zw	s	-	-	-	-	-	-	A	-	OMG	Sintel
210	Zs1	-	-	-	-	ge	s	-	-	-	-	-	-	C	-	OMG	gekeerde podzol
225	Zs1	-	-	-	-	br	s	-	-	-	-	-	-	Bhs	-	OMG	gekeerde podzol
230	Zs1	-	-	-	-	dobr	s	-	-	-	-	-	-	Bhs	-	OMG	gekeerde podzol
255	Zs1	-	-	-	-	dogrzw	s	-	-	-	-	-	-	E	-	OMG	gekeerde podzol
300	Zs1	-	-	-	-	ge	a	-	-	-	-	-	-	C	-	DEZ	erosieve grens

Projectnaam	HOV, Hilversum, Anna's Hoeve		**Boorpuntnummer 190**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*A.J. Wullink/T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*24-4-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	142.291	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.396	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	4,4 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
90	Zs1	-	h3	-	-	dobrgr	gs	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	gestaakt op puin

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer 198**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*19-6-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.707	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.471	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	9,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
45	Zs1	-	h2	-	-	br	s	-	-	-	-	-	-	Aap	-	BOV	-
55	Zs1	-	-	-	-	wigr	s	-	zf	-	-	-	-	E	-	DZ	-
70	Zs1	-	h2	-	wo	robr	g	-	zf	-	-	-	-	Bhs	-	DZ	-
90	Zs1	-	-	-	-	ge	e	-	zf	-	-	-	-	C	-	DZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer** **199**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*19-6-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.699	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.431	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	9,7 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
25	Zs1	g1	-	-	-	ge	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OPH	-
105	Zs1	-	h3	-	-	zwgr	s	-	-	-	-	-	-	Aap	-	BOV	-
110	Zs1	-	-	-	-	wigr	s	-	-	-	-	-	-	E	-	DZ	-
115	Zs2	-	h2	-	-	zw	g	-	-	-	-	-	-	Bh	-	DZ	-
135	Zs2	-	-	-	-	robr	g	-	-	-	-	-	-	Bs	-	DZ	-
160	Zs1	g1	-	-	-	ge	e	-	mf	-	-	-	-	C	-	VDZ	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg		**Boorpuntnummer** **200**
Projectcode	141000046		
Beschrijver:	*T. Nales*		
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*	*Boordatum:*	*19-6-2015*
Boordiameter:	*7 cm*	*CIS-code:*	*66515*
X-coordinaat	141.712	*GWS* -	*Landgebruik* -
Y-coordinaat	470.414	*Gt* -	*Bodemkaart* -
Z-coordinaat	12,6 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart* -

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
45	Zs1	-	h3	-	-	dobrgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	mortel, baksteen
100	Zs1	-	h3	-	-	ge	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	podzol-B brokjes
150	Zs1	-	-	-	-	gegr	e	-	mg	-	-	-	-	C	-	SDR	-

Projectnaam	HOV, Hilversum, Oosterengweg			**Boorpuntnummer**	**201**
Projectcode	141000046				
Beschrijver:	*T. Nales*				
Boormethode:	*Edelmanboor, guts*		*Boordatum:*	*19-6-2015*	
Boordiameter:	*7 cm*		*CIS-code:*	*66515*	
X-coordinaat	141.710	*GWS* -	*Landgebruik*	-	
Y-coordinaat	470.378	*Gt* -	*Bodemkaart*	-	
Z-coordinaat	12,3 m NAP	*GWS na boring* -	*Geom. kaart*	-	

Opmerking: -

[-Mv]	Textuur	Org	VAM	Gr	plr	Kleur	Laaggrens	Consist.	M50	o/r	Ca	Fe	GW	Hor	M	Lith.	Bijzonderheden
55	Zs1	-	h3	-	-	dobrgr	s	-	-	-	-	-	-	-	-	OMG	-
60	Zs1	g3	-	-	-	ge	e	-	-	-	-	-	-	C	-	STW	-

transect: archeologie, erfgoed, ruimte

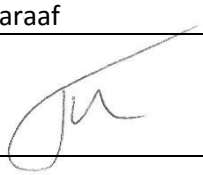
Transect-rapport 915

HOV-busbaan Hilversum

Gemeenten Hilversum en Laren (NH)

Archeologisch Inventariserend Veldonderzoek
(IVO; karterende fase)

Auteur	Drs. A.J. Wullink
Versie	Eindversie
Projectcode	15120024
Datum	14-06-2016
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland Houtplein 33 2012 DE Haarlem
Uitvoerder	Transect Australiëlaan 5-a 3526 AB Utrecht
Onderzoeksmelding	3990071100 3526 AB Utrecht
Bevoegde overheid	Provincie Noord-Holland
Beheer documentatie	Transect, Utrecht
Foto voorblad	Foto ter plaatse van het toekomstige ecoduct

Autorisatie		
Naam	Datum	Paraaf
Drs. T. Nales Senior prospector	25-04-2016	

ISSN: 2211-7067

© Transect, Utrecht

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgevers.

Transect aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.

Australiëlaan 5-a
3526 AB Utrecht

T: 030-7620705
F: 030-76207[illegible]
E: informatie@

Samenvatting

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Transect een inventariserend veldonderzoek (IVO), karterende fase, door middel van boringen, uitgevoerd. De aanleiding voor het onderzoek is het voornemen om in het plantrace een vrije busverbinding te realiseren tussen Hilversum en Huizen, de zogenoemde HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-verbinding. Om de HOV-verbinding juridisch-planologisch mogelijk te maken dient een Provinciaal InpassingsPlan (PIP) opgesteld te worden. Hierin dienen alle ter zake doende belangen meegewogen te worden, waaronder ook de archeologische waarde van het gebied. Archeologische resten kunnen immers bij de aanleg van de busbaan worden verstoord. Het karterend booronderzoek volgt op een eerder uitgevoerd bureau-onderzoek en een verkennend booronderzoek.

Op basis van dit onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken, die in bijlage 13 worden verbeeld:

1) Binnen de deellocatie stationsgebied komen mogelijk nog archeologische waarden voor, maar deze waarden bevinden zich dieper dan 2 m –Mv.
2) Binnen een deel van het deelgebied Oosterengweg is een eerddek aangetroffen, met in een aantal gevallen een restant van een podzolbodem. Het deel met een eerddek heeft een hoge verwachting voor archeologische resten, in de vorm van grondsporen, uit de periode Neolithicum – Middeleeuwen. Het overige deel van het plangebied heeft een lage verwachting.
3) Het IFF-terrein kon niet nader onderzocht worden. Dit terrein behoud vooralsnog een hoge archeologische verwachting.
4) Het deelgebied Mickelersstraat is grotendeels gesaneerd door ontgraving, waardoor aan dit deelgebied een lage archeologische verwachting kan worden toegekend.
5) Binnen een groot deel van het Oostelijk bosgebied zijn (deels) intacte podzolbodems aangetroffen, waardoor deze delen een (middel)hoge archeologische verwachting hebben. In de meeste boringen met een podzolrestant zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Binnen deze delen zijn wel een aantal locaties met een hoge archeologische potentie aan te wijzen, namelijk:
    a) Een strook langs de Van Linschotenlaan (boringen 140 – 144) waar een eerddek is aangetroffen en, in de podzolbodem hieronder, een vuurstenen afslag. Dit deel heeft een hoge verwachting voor bewoningssporen uit de periode Laat-Paleolithicum – Bronstijd.
    b) Het gebied rond boringen 294 – 296. In deze boringen is fijn houtskool aangetroffen en in één van de boringen ook een vuurstenen afslag. Dit deel heeft een hoge verwachting bewoningssporen uit de periode Laat-Paleolithicum – Bronstijd.
    c) Het gebied rondom boringen 278 en 279. Hier is grof en fijn houtskool aangetroffen. Mogelijk zijn hier bewoningssporen uit de periode Laat-Paleolithicum – Middeleeuwen aanwezig of restanten van houtskoolbranderijen ten behoeve van ijzerwinning in de periode IJzertijd – Vroege Middeleeuwen.
    d) Het gebied rondom boring 222. Mogelijk zijn hier bewoningssporen uit de periode Laat-Paleolithicum – Middeleeuwen aanwezig of restanten van houtskoolbranderijen ten behoeve van ijzerwinning in de periode IJzertijd – Vroege Middeleeuwen.
    e) In een groot gebied ten noorden van het spoor, globaal tussen boring 55/101 in het westen en boring 22/128 in het oosten, zijn indicatoren aangetroffen die mogelijk verband houden met ijzerwinning in de periode IJzertijd – Vroege Middeleeuwen. Het betreft metaalslak en fijn verdeeld houtskool, dat mogelijk is ontstaan bij het ijzersmeltproces zelf of bij de productie van houtskool voor de ijzerwinning.

Advies

Ten aanzien van de hierboven genoemde conclusies adviseren wij het volgende:

1) Voor de deellocatie Stationsgebied adviseren wij om de hoge archeologische verwachting en de daaruit voortvloeiende dubbelbestemming te handhaven, maar in de daaruit voort vloeiende beleidsregels de toegestane verstoringsdiepte te verruimen van 40 cm naar 170 cm –mv.
2) Voor het deel van de deellocatie Oosterengweg waar een eerddek is aangetroffen en dat nog een hoge archeologische verwachting voor grondsporen heeft, adviseren wij om de hoge verwachting in het PIP te handhaven. Hier zal een vervolgonderzoek moeten worden uitgevoerd om vast te stellen of er sprake is van een vindplaats. Dit onderzoek kan, omdat voornamelijk grondsporen worden verwacht, het best door middel van een proefsleuvenonderzoek worden uitgevoerd.
3) Voor het IFF-terrein adviseren wij de hoge verwachting te handhaven totdat het gebied nader onderzocht kan worden door middel van een karterend booronderzoek.
4) Wij adviseren om aan het deelgebied Mickelersstraat een lage archeologische verwachting toe kennen. Hier is in principe geen archeologisch onderzoek meer noodzakelijk.
5) Voor het oostelijke Bosgebied adviseren wij om aan die delen waar de bodem is verstoord of waar wel intacte bodems aanwezig zijn, maar waar geen archeologische indicatoren zijn aangetroffen, een lage archeologische verwachting toe te kennen. Voor een vijftal deelgebieden adviseren wij om de hoge archeologische verwachting te handhaven en wanneer hier verstoringen plaats gaan vinden, nader onderzoek te verrichten.
    a) Voor de strook langs de Van Linschotenlaan adviseren we om, wanneer het archeologisch niveau verstoord dreigt te worden, een karterend/waarderend onderzoek door middel van een proefsleuvenonderzoek uit te voeren.
    b) Voor het gebied rond boringen 294 – 296 adviseren wij om, wanneer hier verstoringen gaan plaats vinden, een waarderend booronderzoek uit te voeren om vast te stellen of hier sprake is van een vuursteenvindplaats.
    c) Voor het gebied rond boringen 278 en 279 adviseren wij om, wanneer hier verstoringen gaan plaats vinden, een waarderend booronderzoek uit te voeren om vast te stellen of hier sprake is van een vindplaats.
    d) Voor het gebied rond boring 222 adviseren wij om, wanneer hier verstoringen gaan plaats vinden, een waarderend booronderzoek uit te voeren om vast te stellen of hier sprake is van een vindplaats.
    e) Voor het gebied waar mogelijk resten van een ijzerwinningsindustrie voorkomen, adviseren wij om een karterend/waarderend inventariserend veldonderzoek uit te voeren, wanneer het archeologisch niveau hier verstoord dreigt te worden. Omdat de resten van ijzerproductie voornamelijk uit metaalslak bestaan, zou een eerste stap kunnen zijn om concentraties van metaalslakken op te sporen door middel van bijvoorbeeld een elektromagnetisch veldonderzoek, gevolgd door aanvullend (gravend) onderzoek.

Inhoud

1. Aanleiding 7
2. Afbakening van het plan- en onderzoeksgebied 8
3. Aard en doel van het archeologisch vooronderzoek 10
4. Archeologische verwachting 11
5. Resultaten Stationsgebied en Mickelersstraat 13
6. Resultaten veldonderzoek Oostelijk bosgebied en Oosterengweg 16
7. Conclusies en advies 22
8. Geraadpleegde bronnen 24

Bijlage 1. Overzicht van geologische (chronostratigrafische) en archeologische periodes 25
Bijlage 2. Archeologische periode-indeling voor Nederland (conform ABR) 26
Bijlage 3. Ligging van het plangebied 27
Bijlage 4. Ligging van de onderzoeksgebieden 28
Bijlage 5. Boringen Grontmij 30
Bijlage 6. Boorstaten Grontmij 31
Bijlage 7. Boorpuntenkaarten 38
Bijlage 8. Landschap 43
Bijlage 9. Bodems 48
Bijlage 10. Afdekkende laag 53
Bijlage 11. Archeologisch niveau ten opzichte van NAP 58
Bijlage 12. Vondsten en indicatoren 63
Bijlage 13. Advies 68
Bijlage 14. Boorstaten 71

1. Aanleiding

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Transect een inventariserend veldonderzoek (IVO), karterende fase, door middel van boringen, uitgevoerd.

De aanleiding voor het onderzoek is het voornemen van de provincie Noord-Holland om in een vrije busverbinding te realiseren tussen Hilversum en Huizen, een zogenoemde HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-verbinding. Om de HOV-verbinding in Laren en Hilversum juridisch-planologisch mogelijk te maken dient een Provinciaal InpassingsPlan (PIP) opgesteld te worden. Hierin dienen alle ter zake doende belangen meegewogen te worden, waaronder ook de archeologische waarde van het gebied. Archeologische resten kunnen immers bij de aanleg van de busbaan worden verstoord.

Dit inventariserend veldonderzoek, karterende fase, volgt op een bureau-onderzoek dat in 2014 door Transect is uitgevoerd (Pape, 2014) en een verkennend booronderzoek dat in 2015 door Transect is uitgevoerd (Wullink, 2015). Uit het verkennend booronderzoek is gebleken dat binnen grote delen van het tracé potentiële archeologische niveaus voorkomen en in één boring zijn indicatoren voor een archeologische vindplaats aangetroffen. Geadviseerd is om deze delen door middel van een karterend booronderzoek nader te onderzoeken. Verder is voor een aantal delen van het tracé de archeologische waarde onvoldoende vastgesteld tijdens de verkennende fase. Geadviseerd is om deze delen tijdens de karterende fase nader te onderzoeken. Onderhavig onderzoek geeft invulling aan het advies uit het verkennend booronderzoek.

Het archeologisch onderzoek is uitgevoerd in overeenstemming met de eisen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), versie 3.3.

2. Afbakening van het plan- en onderzoeksgebied

Gemeente	Hilversum, Laren
Plaats	Hilversum, Laren
Toponiem	HOV, Hilversum/Laren
Kaartblad	32A
Centrumcoördinaat	142.199 / 470.156

Het HOV-tracé in de gemeenten Hilversum en Laren ligt tussen het station Hilversum in het westen en de A27 in het oosten. Naast de aanleg van een busbaan parallel aan de spoorlijn Hilversum – Amersfoort en langs de A27, behelst het plan ook een aantal andere infrastructurele werken, zoals een tunnel onder het spoor op de Oosterengweg, een fietstunnel onder het spoor tussen de Van Linschotenlaan en de Anthony Fokkerweg, een weg vanaf de Weg over Anna's Hoeve langs het spoor richting de A27 en een ecoduct over het spoor, de busbaan en de Verlengde Weg over Anna's Hoeve ten westen van de A27. De ligging van het hele plangebied is weergegeven in bijlage 3.

Het karterend booronderzoek richt zich op drie delen van het plangebied te weten: het Stationsgebied, de Oosterengweg en het Oostelijke bosgebied. De ligging van de verschillende deelgebieden is weergegeven in bijlage 3. Hieronder volgt een korte beschrijving van de deelgebieden.

Het Stationsgebied
Deze deellocatie beslaat het deel van het HOV-tracé vanaf het Stationsplein, via de Wilhelminastraat, over de Beatrixtunnel en over de parkeerplaatsen aan het Wandelpad. Het eerste deel van het tracé, over de Wilhelminastraat is verhard met asfalt. Het deel over de parkeerplaatsen langs het Wandelpad is verhard met klinkers. Tijdens de verkennende fase van het onderzoek bleek dat er een grotendeels ondoordringbare puinverharding aanwezig is, waardoor de archeologische verwachting niet in afdoende mate is vastgesteld.

De Oosterengweg
Deze deellocatie beslaat de Oosterengweg waar deze de spoorlijn Hilversum-Amersfoort kruist, tussen de Kamerlingh Onnesweg in het noorden en de Jacob Roggeveenstraat in het zuiden. Ook hier is de archeologische verwachting in onvoldoende mate vastgesteld, door de aanwezigheid van kabels en leidingen in het trottoir en de middenberm.

Deze deellocatie omvat ook het deel van het IFF-terrein waar tijdens de verkennende fase is geconstateerd dat er sprake is van hoge archeologische verwachting. Het IFF-terrein ligt ten westen van de Liebergerweg. Binnen het IFF-terrein moet een ontsluitingsweg worden aangelegd. Ten tijde van het karterend onderzoek was er geen toestemmingom het terrein te betreden. Er zijn hier dus geen aanvullende karterende boringen geplaatst.

Het oostelijke bosgebied
Deze deellocatie omvat het bosgebied tussen de bebouwde kom van Hilversum en de A27, aan weerszijden van de spoorlijn Hilversum – Amersfoort. Daarnaast omvat de deellocatie een strook ten oosten van de A27, tussen het spoor in het zuiden en de Weg over Anna's Hoeve in het Noorden en een blok iets ten zuiden van de Weg over Anna's Hoeve en ten westen van de A27. Ook omvat het plangebied een strook aan de oostrand van de bebouwde kom, langs de Van Linschotenlaan ten zuiden van het spoor en langs de Anthony Fokkerweg tussen het spoor en de Liebergerweg in het Noorden. Tijdens het verkennend onderzoek is vastgesteld dat binnen deze terreindelen potentiële

archeologische niveaus voorkomen, die nader onderzocht dienen te worden. Een deel van dit plangebied, ten noorden van het spoor, is tijdens de verkennende fase niet onderzocht, omdat het toen nog geen deel uitmaakte van het plangebied.

Tot slot behoort tot dit deelgebied ook een strook langs de Anthony Fokkerweg, tussen de Liebergerweg en de Minckelersstraat. Dit gebied is tijdens de verkennende fase niet onderzocht.

3. Aard en doel van het archeologisch vooronderzoek

Het doel van dit onderzoek is tweeledig. Het eerste doel is het vaststellen van de archeologische verwachting voor de delen die tijdens het eerdere onderzoek niet voldoende zijn onderzocht, namelijk het Stationsgebied, de Oosterengweg en het deelgebied Minckelersstraat. In het geval van het Stationsgebied en de Minckelersstraat is aanvullend bronnenonderzoek verricht op basis waarvan een lage verwachting is toegekend aan de betreffende deelgebieden (zie hoofdstuk 5). Voor de Oosterengweg en het niet onderzochte deel van het Oostelijke Bosgebied bestaat dit onderzoek uit een verkennend booronderzoek.

Ten tweede behelst dit onderzoek een karterend onderzoek van de terreindelen waarvan tijdens het verkennend booronderzoek is gebleken dat er potentiële archeologische niveaus voorkomen. Het gaat hierbij om het grootste deel van het Oostelijk bosgebied en de delen met een intacte bodem en het deel van de Oosterengweg met een intacte bodem. Het karterend onderzoek heeft hier tot doel om de aan- of afwezigheid van archeologische waarden (vondstrijke vindplaatsen) aan te tonen. Het onderzoek wordt uitgevoerd door middel van een karterend booronderzoek.

Het inventariserend veldonderzoek is uitgevoerd conform protocol 4003 van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie versie 3.3 (KNA 3.3). Voorafgaand aan het veldwerk is een Plan van Aanpak opgesteld (Wullink, 2016), dat ter beoordeling aan de provinciaal archeoloog, drs. R. van Eerden, is toegestuurd.

4. Archeologische verwachting

Op basis van het bureau-onderzoek (Pape, 2014) en het verkennend booronderzoek (Wullink, 2015) kan, per deelgebied, de volgende archeologische verwachting worden geschetst

In de westelijke onderzoeksgebieden (Stationsgebied en Oosterengweg) en het meest westelijke deel van het oostelijke bosgebied (Van Linschotenlaan) zijn gestuwde pleistocene afzettingen en sandr-afzettingen (smeltwaterafzettingen) aangetroffen. De gestuwde afzettingen bestaan uit rivierafzettingen van de Rijn (Formaties van Urk en Sterksel) die tijdens de voorlaatste ijstijd, het Saalien (375.000 – 130.000 jaar geleden), zijn opgestuwd door Scandinavisch landijs. Sandr-afzettingen zijn afgezet door smeltwater dat afkomstig is van het afsmeltende landijs dat de stuwwal heeft gevormd. Deze afzettingen dateren ook uit het Saalien. Op deze afzettingen is lokaal dekzand aanwezig. Dekzand is matig fijn, goed gesorteerd zand dat door de wind is afgezet in de koude fases van laatste deel van de laatste ijstijd, het Laat Glaciaal (13.000 – 10.000 jaar geleden). Dekzand vormt het Laagpakket van Wierden binnen de Formatie van Boxtel.

In het Oostelijke bosgebied zijn dekzanden uit het Laat-Glaciaal aangetroffen, die verder naar het oosten toe vaker worden afgedekt door stuifzanden. Stuifzanden zijn in het Holoceen (veelal vanaf de Late Middeleeuwen) afgezet, doordat het dekzand door bodemdegradatie als gevolg van overbegrazing en afplagging is kunnen gaan verstuiven. De stuifzanden behoren tot het Laagpakket van Kootwijk binnen de Formatie van Boxtel.

In de zandgronden zijn van nature podzolbodems ontwikkeld. In de jonge stuifzanden heeft nauwelijks bodemvorming plaatsgevonden. De mate van intactheid van de podzolbodems in de pleistocene zandgronden is een indicatie voor de archeologische verwachting. Binnen de bebouwde kom van Hilversum is het pleistocene oppervlak grotendeels afgegraven, verstoord of verdwenen onder een ophogingspakket. In deze deelgebieden zijn ook relatief weinig intacte bodems aangetroffen.

In het Oostelijke bosgebied is het pleistocene reliëf nog aanwezig, al dan niet door holocene stuifzanden versterkt. In de pleistocene afzettingen zijn vaak nog (deels) intacte bodems aanwezig, al zijn de bodems in delen ook afgetopt. Deels is dit het gevolg van antropogene vergravingen en deels van natuurlijke fenomenen als opstuiving en boomvallen.

In een aantal boringen in de bebouwde kom van Hilversum is een oud bouwlanddek aangetroffen, maar zonder een duidelijk verband. Verder is in een aantal boringen in het Oostelijke bosgebied een paleosol (een begraven oude bodem) aangetroffen. Het betreft waarschijnlijk een bodem uit het Allerød-interstadiaal (11.800 – 11.00 jaar geleden).

Op de pleistocene zandgronden kunnen in principe archeologische resten vanaf het Laat-Paleolithicum worden verwacht. Deze archeologische resten betreffen voornamelijk resten van bewoning (kampementen en nederzettingen), resten van begravingen (grafheuvels) of sporen van landgebruik (celtic fields en akkerlagen). Archeologische indicatoren worden voornamelijk verwacht in de vorm van vuursteen, aardewerk en houtskool. De resten worden verwacht in de top van de pleistocene afzettingen, onder een ophogingspakket of onder stuifzand.

De archeologische verwachting is afhankelijk van de intactheid van het bodemprofiel. Terreindelen met een (deels) intacte podzolbodem hebben een middelhoge tot hoge archeologische verwachting Terreindelen met een vergraven bodem of zonder podzolbodem hebben een lage archeologische verwachting.

Allerød-bodems in het dekzand hebben een hoge archeologische verwachting voor archeologische resten (vuursteen, houtskool) uit het Laat-Paleolithicum. Tijdens het verkennend booronderzoek is in één boring een Allerød-bodem met wat houtskool aangetroffen.

Terreindelen met een antropogeen eerddek hebben een hoge verwachting voor grondsporen uit de periode Bronstijd – Middeleeuwen.

5. Resultaten Stationsgebied en Mickelersstraat

Stationsgebied

Tijdens de verkennende fase van het onderzoek is een groot deel van de locatie Stationsgebied niet onderzocht, door de aanwezigheid van (puin)verhardingen. Uit de boringen die wel zijn geplaatst lijkt het plangebied te zijn opgehoogd. Onder deze ophooglaag, die 160 tot 270 cm dik is, is in één boring een eerddek en een restant van een podzolbodem aangetroffen. In de andere boring is geen restant van een bodem aangetroffen. Op basis van twee boringen kon de archeologische verwachting niet voldoende worden vastgesteld.

De werkzaamheden binnen dit deel van het plangebied zullen niet heel diepreikend zijn. Gezien de aanwezigheid van een ophoogpakket en een eerddek, is het heel wel mogelijk dat eventueel aanwezige archeologische waarden binnen dit deel van het plangebied niet worden bedreigd.

In overleg met provinciaal archeoloog drs. R. van Eerden is besloten om aan de hand van andere uitgevoerde bodemonderzoeken te achterhalen hoe dik hoe dik ophoogpakket is en aan de hand hiervan een vrijstellingsgrens voor bodemwerkzaamheden vast te stellen. Hiertoe is het milieukundig onderzoek dat door de Grontmij is uitgevoerd, gebruikt (Speksnijder, 2015). Volgens dit onderzoek zijn binnen het plangebied 17 boringen geplaatst (boringen 68 t/m 84). Hiervan zijn 8 boringen tot 2 m –mv of dieper geplaatst (zie bijlage 5). Zes boringen (72, 73, 74, 78, 79 en 84) zijn tot in de natuurlijke ondergrond doorgezet. Uit de boringen blijkt dat binnen het plangebied een tot 370 cm dik ophoogpakket aanwezig is. Dit ophoogpakket bestaat uit humeus, grindig zand, waarin ook puin voorkomt. Of het recente ophoging of een plaggendek betreft kan op basis van de milieuboringen niet worden vastgesteld. In boring 79 is het ophoogpakket slechts 90 cm dik. Omdat de boring vlak naast de Beatrixtunnel ligt, is het waarschijnlijk dat het onderliggende zandpakket ook is opgebracht. Boringen 68 en 77 zijn op een diepte van2 m –mv in het opgebrachte pakket gestaakt.

Op basis van het bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat er binnen het Stationsgebied, zoals verwacht, een dik opgebracht pakket aanwezig is, dat een dikte van ten minste 2 m heeft.

Consequenties archeologische verwachting

Op basis van het milieukundig onderzoek kan nog steeds geen uitspraak worden gedaan over de archeologische verwachting binnen dit deel van het plangebied. Wel is vast komen te staan dat mogelijke archeologische waarden zich beneden 2 m –mv bevinden en dat bodemverstorende werkzaamheden tot een diepte van circa 170 cm –mv geen bedreiging voor eventueel aanwezige archeologische waarden vormen.

In het kader van het Provinciaal Inpassingsplan wordt geadviseerd om de hoge archeologische verwachtingswaarde voor het plangebied te handhaven, maar met verruimde vrijstellingscriteria te werken. De huidige vrijstellingscriteria bepalen dat bij verstoringen groter dan 100 m^2 en dieper dan 40 cm –mv archeologisch onderzoek verplicht is. In het PIP kan het dieptecriterium worden verruimd tot 170 cm –mv.

Mickelersstraat

Tijdens de verkennende fase van het onderzoek is het deel van het plangebied langs de Anthony Fokkerweg, tussen de Mickelersstraat en Liebergerweg niet onderzocht. Dit deel van het plangebied ligt ter plaatse van de vloeivelden van een voormalige gasfabriek, als gevolg waarvan de bodem hier sterk verontreinigd was. In 2010 is voor het gasfabriekterrein een archeologisch bureau-onderzoek uitgevoerd (De Jonge, 2011). In dit onderzoek is geconcludeerd dat er binnen het plangebied mogelijk

intacte bodems aanwezig zijn, waardoor er nog archeologische waarden aanwezig zijn. Het terrein van de gasfabriek is in 2015 gesaneerd, waarbij de bodem tot circa 2 m –mv is ontgraven (zie figuur 1) en waardoor mogelijk aanwezige archeologische waarden zijn verdwenen. Ten tijde van het verkennend booronderzoek lag het HOV-tracé direct aan de Anthony Fokkerweg, ter plaatse van een parkje met speelvelden en -toestellen. Dit parkje valt buiten de sanering en zou nader moeten worden onderzocht. Inmiddels is het tracé wat naar het oosten opgeschoven, waardoor het binnen het gesaneerde gebied is komen te liggen. Hier is de bodem weliswaar minder diep ontgraven, maar aan het maaiveld lag ten tijde van de sanering geel zand, een teken dat de oorspronkelijke bodem hier is vergraven. In figuur 2 is een foto van het plangebied te zien ten tijde van de sanering.

Omdat er binnen dit deel van het tracé dus geen archeologische waarden worden verwacht, is voorafgaand aan het veldwerk besloten om dit tracédeel niet nader te onderzoeken. In het provinciaal inpassingsplan kan voor dit deelgebied dan ook een lage archeologische verwachting worden opgenomen.

Figuur 1 De saneringslocatie in 2015. Foto: A.J. Wullink.

Figuur 2 Het HOV-tracé op de saneringslocatie. Foto: A.J. Wullink.

6. Resultaten veldonderzoek Oostelijk bosgebied en Oosterengweg

Oostelijk bosgebied

Werkwijze

Het inventariserend veldonderzoek in het Oostelijke bosgebied is uitgevoerd als een karterend booronderzoek. Hiertoe zijn er binnen het onderzoeksgebied 304 boringen gepland in één raai (op de smalle delen van het plangebied of in een verspringend grid (op de bredere delen). De onderlinge boorafstand bedroeg 25 m, de afstand tussen de raaien 20 m. Twintig boringen zijn niet geplaatst. Boringen 1 t/m 14 (in het deelgebied Minckelersstraat) zijn niet geplaatst omdat dit deel in de aanloop naar het onderzoek is afgevallen (zie vorige hoofdstuk). Boringen 161 t/m 166 zijn niet geplaats omdat deze op een stuk ProRail-terrein stonden dat alleen via het spoor bereikbaar was. Ook boringen 94 en 237 zijn niet geplaatst.

Voor de boringen is gebruik gemaakt van een Edelmanboor met een diameter van 7 cm. De boringen zijn doorgezet tot 30 cm in de 'schone' pleistocene ondergrond, met een maximale diepte van 3 m – mv. De boorpunten zijn ingemeten met behulp van GPS. De maaiveldhoogte is bepaald aan de hand van het AHN2.

Van iedere boring is eerst de lithologie en lithogenese beschreven conform de Archeologische Standaard Boorbeschrijvingsmethode (ASB; SIKB 2008). Wanneer restanten van een podzolbodem werden aangetroffen (E/B/BC-horizont), werden deze horizonten bemonsterd met behulp van een 15 cm-Edelmanboor.

De monsters zijn nat gezeefd over een zeef met een diameter met een maaswijdte van 2 mm. De zeefresiduen zijn onderzocht op de aanwezigheid van archeologische indicatoren.

Resultaten veldonderzoek

De resultaten van het karterend booronderzoek sluiten aan bij die van verkennende onderzoek. De landschappelijke opbouw is weergegeven in bijlage 8. Binnen het plangebied worden voornamelijk stuifzanden op dekzanden aangetroffen. De stuifzanden vormen met name in het oostelijke deel van het plangebied een reliëfrijk landschap. In het uiterste westen van het plangebied (boringen 140 t/m 144) komen sandr-afzettingen voor.

In de pleistocene afzettingen worden van nature podzolbodems gevormd. In een groot deel van de boringen zijn nog (deels) intacte podzolbodems aangetroffen. Binnen het kader van dit onderzoek is een intacte podzolbodem gedefinieerd als een bodem waarvan de podzol-B-horizont nog aanwezig is. Een deels intacte podzol bevat nog een restant van een podzolbodem, in de vorm van een BC-horizont. In een verstoord bodemprofiel is de bodem tot in de C-horizont vergraven. In bijlage 9 is de spreiding van de (deels) intacte bodems weergegeven. In totaal zijn er in het Oostelijke bosgebied 284 boringen geplaatst, waarvan in 146 boringen een intacte podzolbodem is aangetroffen en in 20 boringen een restant van een podzolbodem is aangetroffen. De (deels) intacte podzolbodems bevinden zich onder een geroerde laag of onder een opgestoven of opgebracht zandpakket. De dikte van dit geroerde of afdekkende pakket varieert van 0 tot meer dan 2 m ter plaatse van de stuifduinen in het oostelijke deel van het plangebied (boringen 214, 217 en 289) en de opgeworpen heuvels ten oosten van de Anthony Fokkerweg (boringen 15 en 53). De dikte van het afdekkende pakket is in bijlage 10 weergegeven.

In het uiterste westen van het onderzoeksgebied (boringen 140 – 144 en 271) zijn restanten van een antropogeen eerddek (Aap-horizont) aangetroffen. In boringen 143 en 144 is onder dit eerddek nog een intacte podzolbodem aangetroffen.

In totaal zijn er in het Oostelijke bosgebied 284 boringen geplaatst. In 146 boringen is een intacte podzolbodem aangetroffen en in 20 boringen is alleen een BC-horizont aangetroffen. In 6 boringen is een restant van een eerddek aangetroffen. In 8 boringen is mogelijk een Allerød-bodem in het dekzand waargenomen. De bodems vormen geen ruimtelijk verband.

Het archeologisch niveau wordt gevormd door de top van de pleistocene afzettingen (sandr-afzettingen en dekzanden). De mate van intactheid van dit archeologische niveau en daarmee de archeologische verwachting uit zich in de aanwezigheid van intacte bodems. De boringen waarin een (deels) intacte podzolbodem is aangetroffen worden beschouwd als de locaties met een (deels) intact archeologisch niveau. Deze boringen hebben daarmee een middelhoge tot hoge archeologische verwachting.

De top van de pleistocene zanden direct onder een antropogeen eerddek wordt ook als een archeologisch niveau beschouwd, ongeacht of de bodem hieronder nog intact is.

In bijlage 11 is de diepteligging van de top van het archeologisch niveau (dus de top van de (deels) intacte podzolbodems) ten opzichte van het NAP weergegeven. Ten opzichte van het NAP ligt het archeologisch niveau tussen 1,17 (boring 88) en 4,94 m NAP (boring 213).

Vondsten en indicatoren

In het Oostelijk bosgebied zijn in 166 van de 284 geplaatste boringen (deels) intacte podzolbodems aangetroffen. De A-, E-, B- en BC-horizonten zijn bemonsterd en gezeefd. Ook de Allerød-bodems zijn bemonsterd en gezeefd. De residuen zijn onderzocht op het voorkomen van archeologische indicatoren. In totaal zijn in 47 boringen archeologische indicatoren aangetroffen. In geen van de monsters met een Allerød-bodem zijn archeologische indicatoren aangetroffen. Een overzicht van de archeologische indicatoren is weergegeven in tabel 1; de spreiding van de indicatoren is in bijlage 12 weergegeven. De aangetroffen indicatoren kunnen in 5 groepen worden verdeeld: bewerkt vuursteen, metaalslak, grof houtskool, fijn houtskool en overig materiaal.

In 18 boringen is vuursteen aangetroffen. Dit vuursteen is onderzocht door vuursteenspecialist A.A. Kerkhoven en uiteindelijk bleken in twee boringen bewerkte vuursteenfragmenten aanwezig te zijn. Het gaat in beide gevallen om afslagen, dus afvalmateriaal dat bij de bewerking van vuursteen ontstaat. Afslagen wijzen dus op de aanwezigheid van een jachtkamp of nederzetting uit de periode Laaat-Neolithicum – Bronstijd. Het ene fragment (boring 143) is aangetroffen in een monster uit de basis van een eerddek en een B-horizont. Het is aangetroffen in combinatie met metaalslak en materiaal dat uit de Nieuwe tijd stamt (bouwmateriaal, onverbrand bot, metaal en een fragment modern aardewerk). De afslag kan in situ zijn aangetroffen (dus in de B-horizont) of ex situ en bijvoorbeeld met de plaggen zijn meegekomen waarmee de in de boring aangetroffen plaggendek is opgebouwd. Het overige materiaal, is waarschijnlijk vrij recent door het eerddek geroerd, hetgeen blijkt uit de aanwezigheid van onverbrand bot en een stuk metaaldraad. Dit materiaal vergaat vrij snel in de bodem, wanneer het zich boven het grondwater bevindt. De tweede vuurstenen afslag is in combinatie met een fragment fijn verdeeld houtskool aangetroffen in een overstoven podzolbodem in het gebied ten oosten van de A27. Hier bevindt het materiaal zich wel in situ en is er mogelijk sprake van een vindplaats uit de periode Laat-Paleolithicum – Bronstijd.

In 11 boringen zijn metaalslakken aangetroffen. In 7 boringen, met name in het westelijke deel van het onderzoeksgebied, zijn de slakken aangetroffen in combinatie met materiaal uit de Nieuwe Tijd uit monsters waarin ook de bouwvoor is meegenomen. In vier boringen (boringen 60, 66, 102 en 121) is metaalslak zonder moderne indicatoren aangetroffen. In boring 66 betreft het een slak die uit de B-

horizont onder een dik recent ophogingspakket komt. Dit ophogingspakket betreft de voet van een kunstmatige heuvel. De slak heeft een lengte van zo'n 12 cm en een breedte van 6 cm (zie figuur 3). In de andere 3 boringen zijn kleine slakfragmenten aangetroffen. In boring 60 zijn 34 fragmenten gevonden. Deze ijzerslakken duiden mogelijk op ijzerproductie in de periode IJzertijd – Vroege Middeleeuwen. In de omgeving van Hilversum zijn dergelijke vindplaatsen niet bekend, maar in de omgeving van Apeldoorn wel. IJzerproductie vond hier plaats door klapperstenen in veldovens te reduceren tot ijzer. Vindplaatsen die verband houden met de productie van ijzer kenmerken zich naast de aanwezigheid van ijzer door de aanwezigheid van houtskool en verbrand leem, waaruit de ovens werden opgebouwd. In de omgeving van Apeldoorn zijn afvalhopen met ijzerslakken bekend. IJzerwinning vond hier op enorme schaal plaats in de Vroege Middeleeuwen (o.a. Joosten, 2004; Norde, 2013 en Diependaal e.a. 2015). De klapperstenen werden gewonnen uit gestuwde afzettingen, in putten tot wel 4 m diep. Hilversum ligt in een zelfde landschappelijke situering, dus een analogie met Apeldoorn zou hier niet vreemd zijn. Tijdens onderhavig onderzoek is geen combinatie van houtskool, verbrand leem en slak is gevonden, dat direct op de aanwezigheid van een veldoven zou wijzen

Figuur 3 Metaalslak uit boring 66.

In een flink aantal boringen (26), voornamelijk in het oostelijke deel van het onderzochte bosgebied, ten oosten van de boringen met slakken, is houtskool aangetroffen. In de meeste gevallen betreft het fijn houtskool (<1 cm). In twee boringen is grof houtskool (> 1 cm) aangetroffen (boringen 222 en 279). De aanwezigheid van fijn houtskool is niet perse indicatief voor een archeologische vindplaats. Bosbranden, al dan niet aangestoken door de mens, kunnen de bron zijn van het aangetroffen houtskool, zeker daar waar de combinatie met ander indicatoren ontbreekt. Binnen het plangebied is fijn houtskool maar in één boring aangetroffen in combinatie met een andere indicator, namelijk een afslag uit de periode Laat-Paleolithicum – Bronstijd. In twee andere boringen (boringen 222 en 279) is naast fijn houtskool ook grof houtskool aangetroffen. In tegenstelling tot fijn houtskool is grof houtskool een 'hardere' indicator voor menselijke activiteit in het gebied, omdat het minder makkelijk verspoelt of verwaait. Het is dus waarschijnlijk dat het materiaal zich in situ bevindt. Met name in

boring 279 is een flinke concentratie houtskool aangetroffen. Naast zo'n 10 houtskoolbrokken zijn ook zo'n 30 fragmenten fijn houtskool gevonden. Hier is mogelijk sprake van een vindplaats.

Een mogelijke bron van het houtskool, zowel fijn als grof, kan de productie van houtskool ten behoeve van de ijzerwinning zijn. Volgens Joosten (2004) is voor de verwerking van 1 kg ijzeroer 0,5 kg houtskool nodig. Houtskool wordt gemaakt door hout te verbranden met weinig zuurstof, waardoor het verkoolt. Dit gebeurde door het gestapelde hout af te dekken met plaggen, de meiler.

De laatste groep indicatoren die tijdens het karterend booronderzoek is aangetroffen is divers van aard en omvat materiaal dat naar alle waarschijnlijkheid uit de Nieuwe Tijd stamt. Het betreft een combinatie van baksteen en ander bouwpuin, modern aardewerk (industrieel wit) en glas. Daarnaast is in boring 14 en in boring 141 ook metaal aangetroffen en in twee boringen is ook steenkool en onverbrand bot waargenomen. Het materiaal is te relateren aan het landgebruik in moderne tijden en is voornamelijk in de boringen langs het spoor en aan de rand van de bebouwde kom van Hilversum aangetroffen, al dan niet in een eerddek. Het materiaal in boringen 14, 93, 96, 97, 98 en 58 is waarschijnlijk afkomstig uit de opgeworpen heuvels ten noorden van het spoor. Deze heuvels zijn bij de aanleg van het recreatiegebied Anna's Hoeve in de jaren 1930 opgeworpen.

Consequenties archeologische verwachting

Op basis van het karterend onderzoek is de archeologische verwachting van het Oostelijk bosgebied nader bepaald. Binnen de zones met een (deels) intact podzolprofiel is sprake van een hoge archeologische verwachting. Binnen de zones met een(middel)hoge verwachting zijn een aantal potentiële vindplaatsen aanwezig, die hier onder worden genoemd:

- In boring 296 is vuursteen (een afslag) met houtskool aangetroffen. Dit is een indicatie voor bewoning in de periode Laat-Paleolithicum – Bronstijd.
- In boringen 60, 66, 102 en 121 is metaalslak aangetroffen. Deze metaalslakken wijzen op ijzerproductie binnen het onderzoeksgebied.
- In boringen 222 en 279 is grof houtskool aangetroffen. Bij boring 279 is ook in de naastgelegen boring 278 fijn houtskool aangetroffen. Dit houtskool kan wijzen op bewoning, maar kan ook verband houden met de productie van houtskool ten behoeve van ijzerwinning. In 24 andere boringen is fijn houtskool aangetroffen. Dit houtskool kan een natuurlijke oorsprong hebben, maar kan ook wijzen op houtskoolproductie ten behoeve van ijzerwinning.
- In vijf opeenvolgende boringen (140 – 144), dus over een lengte van 100 m, is een restant van een eerddek aangetroffen. In twee boringen is hieronder een podzolbodem aangetroffen. In één van de boringen is een afslag aangetroffen. Ongeacht de aan- of afwezigheid van bodems heeft het niveau direct onder het eerddek een hoge verwachting voor bewoningsresten (in de vorm van grondsporen) uit de periode Neolithicum – Middeleeuwen. Het deel met een intacte bodem heeft ook een hoge verwachting voor de periode Laat-Paleolithicum – Neolithicum en mogelijk is er sprake van een vindplaats uit de periode Laat-Paleolithicum – Bronstijd.

Oosterengweg

Werkwijze

Het inventariserend veldonderzoek op de Oosterengweg is eerst uitgevoerd als een verkennend booronderzoek en daarna, bij een intacte bodem, als karterend booronderzoek. Hiertoe zijn er binnen het onderzoeksgebied 20 boringen in één raai geplaatst (boringen 401 t/m 409 en 411 t/m 421). De onderlinge boorafstand tussen de boringen is 25 m. Boringen 410 en 422 zijn niet geplaatst. Omdat tijdens het eerdere onderzoek het veldwerk werd bemoeilijkt door de aanwezige kabels en leidingen in het trottoir, is er nu voor gekozen om de boringen zoveel mogelijk in de rijbaan te plaatsen. Hiertoe is met een asfaltboor door het wegdek geboord. De asfaltboor had een diameter van 20 cm. Op het zuidelijke deel van de Oosterengweg bleek onder het asfalt een ondoordringbare puinverharding

aanwezig te zijn. Boringen 401, 402 en 405 zijn in deze puinlaag gestaakt. Boringen 403 en 404 zijn verplaatst naar de goot tussen het fietspad en de parkeervakken. Boringen 411 t/m 413 zijn in de middenberm van de weg geplaatst.

De boringen zijn ingemeten met behulp van meetlinten. De maaiveldhoogte is bepaald aan de hand van het AHN.

Voor de boringen is gebruik gemaakt van een Edelmanboor met een diameter van 7 cm. De boringen zijn doorgezet tot 30 cm in de 'schone' pleistocene ondergrond, met een maximale diepte van 3 m – mv.

Van iedere boring is eerst de lithologie en lithogenese beschreven conform de Archeologische Standaard Boorbeschrijvingsmethode (ASB; SIKB 2008). Wanneer restanten van een podzolbodem werden aangetroffen (E/B/BC-horizont), werden deze horizonten bemonsterd met behulp van een 15 cm-Edelmanboor.

De monsters zijn nat gezeefd over een zeef met een diameter met een maaswijdte van 2 mm. De zeefresiduen zijn onderzocht op de aanwezigheid van archeologische indicatoren.

Resultaten veldonderzoek

De landschappelijke opbouw in het deelgebied Oosterengweg is weergegeven in bijlage 7. Binnen het grootste deel van het plangebied worden grofzandige, grindhoudende, gestuwde afzettingen aangetroffen. In de twee noordelijke boringen (220 en 221) is matig fijn dekzand aangetroffen en in de zuidelijke boringen 403, 404 en 406 zijn grofzandige sandr-afzettingen aangetroffen.

In een deel van de boringen in het centrale deel van het tracé (boringen 408, 411, 412, 414 – 418) is een eerddek aangetroffen. In vier boringen is onder dit eerddek een (restant van een) podzolbodem aangetroffen (zie bijlage 8).

Het niveau direct onder de eerdlaag, al dan niet met restanten van podzolbodems, wordt als het archeologisch niveau beschouwd en heeft een hoge verwachting voor bewoningssporen. Dit archeologisch niveau bevindt zich onder een afdekkende laag met een dikte van 40 tot 100 cm (bijlage 8), of wel op een diepte tussen 4.91 en 6.24 m NAP (bijlage 10).

Vondsten en indicatoren

Binnen het deelgebied Oosterengweg is in 4 van de 20 boringen een (restant van een) podzolbodem aangetroffen. Deze bodemniveaus zijn bemonsterd en gezeefd. De residuen zijn onderzocht op het voorkomen van archeologische indicatoren. Alleen in boring 408 zijn archeologische indicatoren aangetroffen (zie tabel 1). Het betreft fragmenten modern bouwpuin, onverbrand bot en modern glas, als ook een enkel fragment metaalslak en een fragment steenkool.

Consequenties archeologische verwachting

In een deel van de boringen is een eerddek aangetroffen, met daaronder in een aantal boringen een restant van een podzolbodem. Ongeacht de aan- of afwezigheid van bodems heeft het niveau direct onder het eerddek een hoge verwachting voor bewoningsresten (in de vorm van grondsporen) uit de periode Neolithicum – Middeleeuwen. Het deel met een (deels) intacte bodem heeft ook een hoge verwachting voor de periode Laat-Paleolithicum – Mesolithicum. Er zijn in de bemonsterde boringen geen indicatoren aangetroffen die wijzen op een vindplaats uit de steentijden.

boring	diepte monster	horizont	houtskool (fijn)	houtskool (grof)	bewerkt vuursteen	ijzerslak	bot	bouwmateriaal	aardewerk	glas	steenkool	metaal
14	140 - 170 cm -mv	Aap	2				1	13	10	24		3
19	40 - 55 cm -mv	AE-B	3									
25	65 - 85 cm -mv	A-E-B	9									
45	45 - 65 cm -mv	A-E-B	2									
48	130 - 180 cm -mv	AE-B	6					7				
58	55 - 75 cm -mv	AE-B				6	1	3		4		
60	40 - 60 cm -mv	B				34						
66	170 - 190 cm -mv	A-E-B				1						
79	30 - 55 cm -mv	AE-B	24									
81	20 - 45 cm -mv	AE-B	1									
83	65 - 80 cm -mv	Allerød	5									
93	80 - 90 cm -mv	Ap-Bh				11		23	1	1		
96	45 - 70 cm -mv	AE-B				30		32	5			
97	70 - 85 cm -mv	B						8	1	4		
98	70 - 85 cm -mv	AE				28		2		1		
102	50 - 80 cm -mv	A-E-B				3						
109	40 - 70 cm -mv	A-Bh-Bhs	1									
121	30 - 60 cm -mv	Bh-BC				2						
123	40 - 70 cm -mv	A-Bh-Bhs	5									
124	50 - 90 cm -mv	Bh-C	5									
126	50 - 100 cm -mv	Bh-Bhs-C	1									
127	75 - 125 cm -mv	Bh-BC	1									
128	10 - 50 cm -mv	Bhs-BC	1									
140	55 - 75 cm -mv	Aap						6		1		
141	30 - 70 cm -mv	Aap				2		10		2		
143	20 - 70 cm -mv	Ap-B			1	14	1	12	1			1
144	80 - 100 cm -mv	Aap-B								50	1	
146	20 - 60 cm -mv	AE-B					2	15				
147	0 - 30 cm -mv	Ap-Bh						3	2			
153	45 - 55 cm -mv	AE-B							1			
185	110 - 130 cm -mv	AE-B	2									
187	90 - 125 cm -mv	A-E-B	1									
216	50 - 70 cm -mv	Bhs	1									
217	200 - 220 cm -mv	AE-B	1									
220	35 - 55 cm -mv	AE-B	4									
222	70 - 90 cm -mv	AE-B	4	2								
245	90 - 105 cm -mv	B	2									
249	80 - 100 cm -mv	B	1									
278	110 - 140 cm -mv	A-E-B	10									
279	70 - 95 cm -mv	A-E-B	~40	~10								
284	40 - 70 cm -mv	AE-B	1									
292	120 - 170 cm -mv	A-E-B							1	1		
294	65 - 95 cm -mv	A-E-B	1									
295	150 - 180 cm -mv	A-E-B	2									
296	100 - 150 cm -mv	A-E-B	1		1							
297	60 - 85 cm -mv	A-E-B	1					3				
299	60 - 80 cm -mv	AE-B						3				
408	45 - 70 cm -mv	BC				1	2	5		4	1	

Tabel 1 Overzicht van de aangetroffen archeologische indicatoren.

7. Conclusies en advies

Conclusies

Op basis van dit onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken, die in bijlage 13 worden verbeeld:

1) Binnen de deellocatie stationsgebied komen mogelijk nog archeologische waarden voor, maar deze waarden bevinden zich dieper dan 2 m –mv.
2) Binnen een deel van het deelgebied Oosterengweg is een eerddek aangetroffen, met in een aantal gevallen een restant van een podzolbodem. Het deel met een eerddek heeft een hoge verwachting voor archeologische resten, in de vorm van grondsporen, uit de periode Neolithicum – Middeleeuwen. Het overige deel van het plangebied heeft een lage verwachting.
3) Het IFF-terrein kon niet nader onderzocht worden. Dit terrein behoud vooralsnog een hoge archeologische verwachting.
4) Het deelgebied Mickelersstraat is grotendeels gesaneerd door ontgraving, waardoor aan dit deelgebied een lage archeologische verwachting kan worden toegekend.
5) Binnen een groot deel van het Oostelijk bosgebied zijn (deels) intacte podzolbodems aangetroffen, waardoor deze delen een (middel)hoge archeologische verwachting hebben. In de meeste boringen met een podzolrestant zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Binnen deze delen zijn wel een aantal locaties met een hoge archeologische potentie aan te wijzen, namelijk:
    a) Een strook langs de Van Linschotenlaan (boringen 140 – 144) waar een eerddek is aangetroffen en, in de podzolbodem hieronder, een afslag. Dit deel heeft een hoge verwachting voor bewoningssporen uit de periode Laat-Paleolithicum – Nieuwe Tijd.
    b) Het gebied rond boringen 294 – 296. In deze boringen is fijn houtskool aangetroffen en in één van de boringen ook een afslag. Dit deel heeft een hoge verwachting bewoningssporen uit de periode Laat-Paleolithicum – Bronstijd.
    c) Het gebied rondom boringen 278 en 279. Hier is grof en fijn houtskool aangetroffen. Mogelijk zijn hier bewoningssporen uit de periode Laat-Paleolithicum – Middeleeuwen aanwezig of restanten van houtskoolbranderijen ten behoeve van ijzerwinning in de periode IJzertijd – Vroege Middeleeuwen.
    d) Het gebied rondom boring 222. Mogelijk zijn hier bewoningssporen uit de periode Laat-Paleolithicum – Middeleeuwen aanwezig of restanten van houtskoolbranderijen ten behoeve van ijzerwinning in de periode IJzertijd – Vroege Middeleeuwen.
    e) In een groot gebied ten noorden van het spoor, globaal tussen boring 55/101 in het westen en boring 22/128 in het oosten, zijn indicatoren aangetroffen die mogelijk verband houden met ijzerwinning in de periode IJzertijd – Vroege Middeleeuwen. Het betreft metaalslak en fijn verdeeld houtskool, dat mogelijk is ontstaan bij het ijzersmeltproces zelf of bij de productie van houtskool voor de ijzerwinning.

Advies

Ten aanzien van de hierboven genoemde conclusies adviseren wij het volgende:

1) Voor de deellocatie Stationsgebied adviseren wij om de hoge archeologische verwachting en de daaruit voortvloeiende dubbelbestemming te handhaven, maar in de daaruit voort vloeiende beleidsregels de toegestane verstoringsdiepte te verruimen van 40 cm naar 170 cm –mv.
2) Voor het deel van de deellocatie Oosterengweg waar een eerddek is aangetroffen en dat nog een hoge archeologische verwachting voor grondsporen heeft, adviseren wij om de hoge verwachting in het PIP te handhaven. Hier zal een vervolgonderzoek moeten worden uitgevoerd om vast te stellen of er sprake is van een vindplaats. Dit onderzoek kan, omdat voornamelijk grondsporen worden verwacht, het best door middel van een proefsleuvenonderzoek worden uitgevoerd.

3) Voor het IFF-terrein adviseren wij de hoge verwachting te handhaven totdat het gebied nader onderzocht kan worden door middel van een karterend booronderzoek.
4) Wij adviseren om aan het deelgebied Mickelersstraat een lage archeologische verwachting toe kennen. Hier is geen archeologisch onderzoek meer noodzakelijk.
5) Voor het oostelijke Bosgebied adviseren wij om aan die delen waar de bodem is verstoord of waar wel intacte bodems aanwezig zijn, maar waar geen archeologische indicatoren zijn aangetroffen, een lage archeologische verwachting toe te kennen. Voor een vijftal deelgebieden adviseren wij om de hoge archeologische verwachting te handhaven en wanneer hier verstoringen plaats gaan vinden, nader onderzoek te verrichten.
    a) Voor de strook langs de Van Linschotenlaan adviseren we om, wanneer het archeologisch niveau verstoord dreigt te worden, een karterend/waarderend onderzoek door middel van een proefsleuvenonderzoek uit te voeren.
    b) Voor het gebied rond boringen 294 – 296 adviseren wij om, wanneer hier verstoringen gaan plaats vinden, een waarderend booronderzoek uit te voeren om vast te stellen of hier sprake is van een vuursteenvindplaats.
    c) Voor het gebied rond boringen 278 en 279 adviseren wij om, wanneer hier verstoringen gaan plaats vinden, een waarderend booronderzoek uit te voeren om vast te stellen of hier sprake is van een vindplaats.
    d) Voor het gebied rond boring 222 adviseren wij om, wanneer hier verstoringen gaan plaats vinden, een waarderend booronderzoek uit te voeren om vast te stellen of hier sprake is van een vindplaats.
    e) Voor het gebied waar mogelijk resten van een ijzerwinningsindustrie voorkomen, adviseren wij om een karterend/waarderend inventariserend veldonderzoek uit te voeren, wanneer het archeologisch niveau hier verstoord dreigt te worden. Omdat de resten van ijzerproductie voornamelijk uit metaalslak bestaan, zou een eerste stap kunnen zijn om concentraties van metaalslakken op te sporen door middel van bijvoorbeeld een elektromagnetisch veldonderzoek, gevolgd door aanvullend (gravend) onderzoek.

Kanttekening

Onderhavig onderzoek is op zorgvuldige wijze verricht volgens de algemeen gebruikelijke methoden en inzichten en is erop gericht om de kans op het onverwacht aantreffen dan wel het ongezien vernietigen van archeologische waarden bij bouwwerkzaamheden in het plangebied te verkleinen. Aangezien het onderzoek is uitgevoerd door middel van een steekproef kan echter de aan- of afwezigheid van eventuele archeologische resten niet gegarandeerd worden.

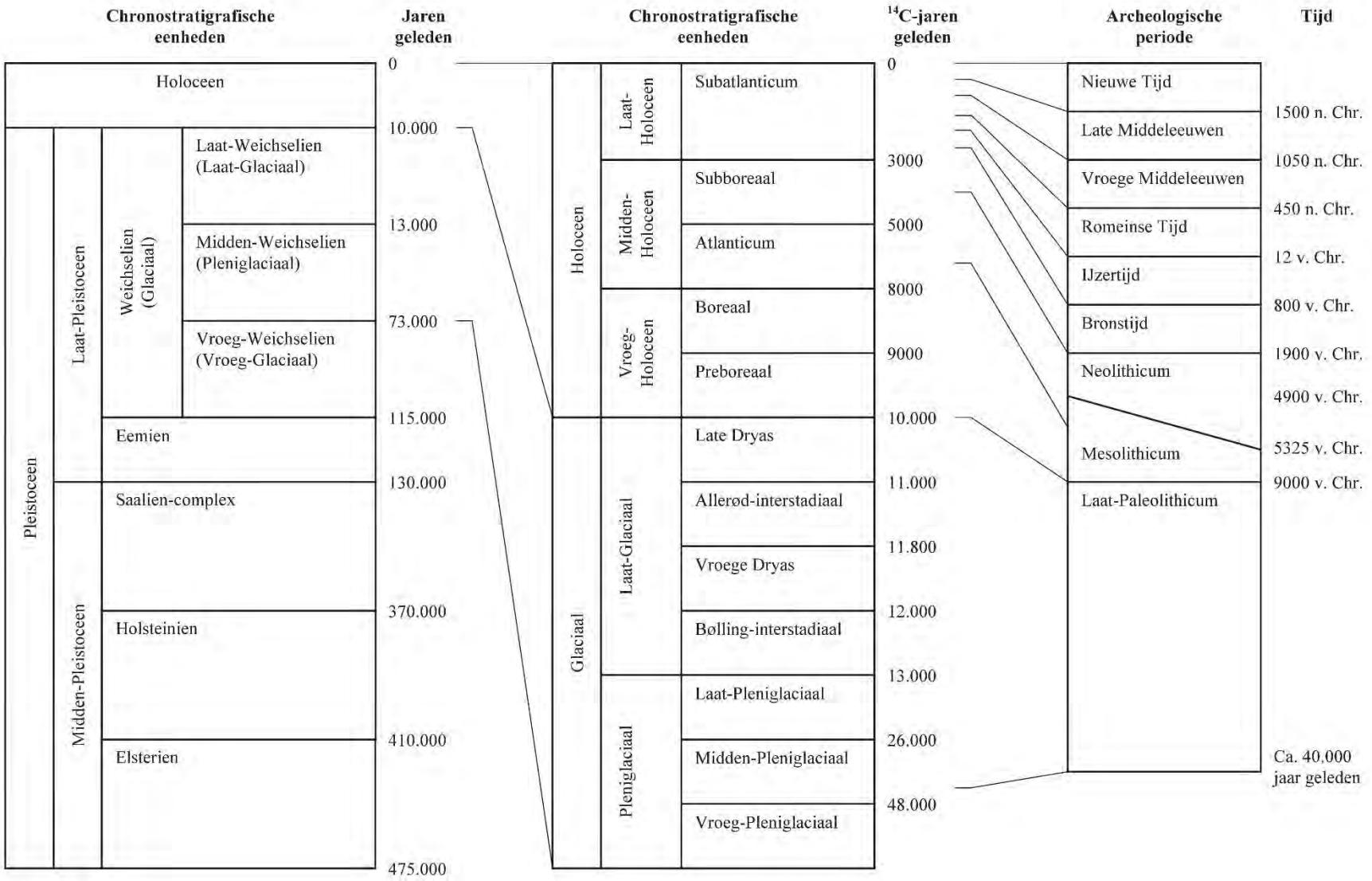
Wanneer de onderzoekslocatie wordt vrijgegeven en bij graafwerkzaamheden toch onverhoopt waardevolle resten worden aangetroffen, dienen deze conform de Monumentenwet 1988 te worden gemeld bij de provincie.

8. Geraadpleegde bronnen

Literatuur:

- Diependaal, S, E.M. ten Broeke & P.J.L. Wemerman. 2015. Opgraving en proefsleuven-onderzoek Plangebied Heegderweg-Aardhuisweg te Uddel in de gemeente Apeldoorn. Doetinchem.
- Jonge, N. de, & M. Hanemaaijer. 2011. RWZI nabij Anna's Hoeve te Hilversum; Een Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek. Amersfoort (ADC-rapport 2604).
- Joosten, I. 2004. Technology of early iron production in the Netherlands. Amsterdam (Geoarchaeological and bioarchaeological studies Vol. 2 2004).
- Norde, E.H.D.L. 2013. Een Germaanse nederzetting onder de Apeldoornse Enk, gemeente Apeldoorn; archeologisch onderzoek: een opgraving in de plangebieden Herderweg-Ooiweg, Arbeidstraat-Groenewegen Asselsestraat. Weesp (RAAP-rapport 2647).
- Pape, H.G., 2014. HOV Hilversum-Huizen. Gemeenten Hilversum, Laren, Blaricum en Huizen (Noord-Holland. Archeologisch bureauonderzoek, Utrecht (Transect-rapport 337).
- Speksnijder, H.J., 2015. HOV in't Gooi, deelprojecten 5 t/m 7 IB-diensten (R-439700). Werkpakket 101; Conditionering – Verkennend (water)bodemonderzoek. De Bilt.
- Wullink, A.J. 2015. HOV-busbaan Hilversum. Gemeenten Hilversum en Laren (NH). Archeologisch Inventariserend Veldonderzoek (IVO, verkennende fase), Utrecht (Transect-rapport 642.
- Wullink, A.J. 2016. Plan van Aanpak karterend booronderzoek HOV Hilversum/Laren, Utrecht.

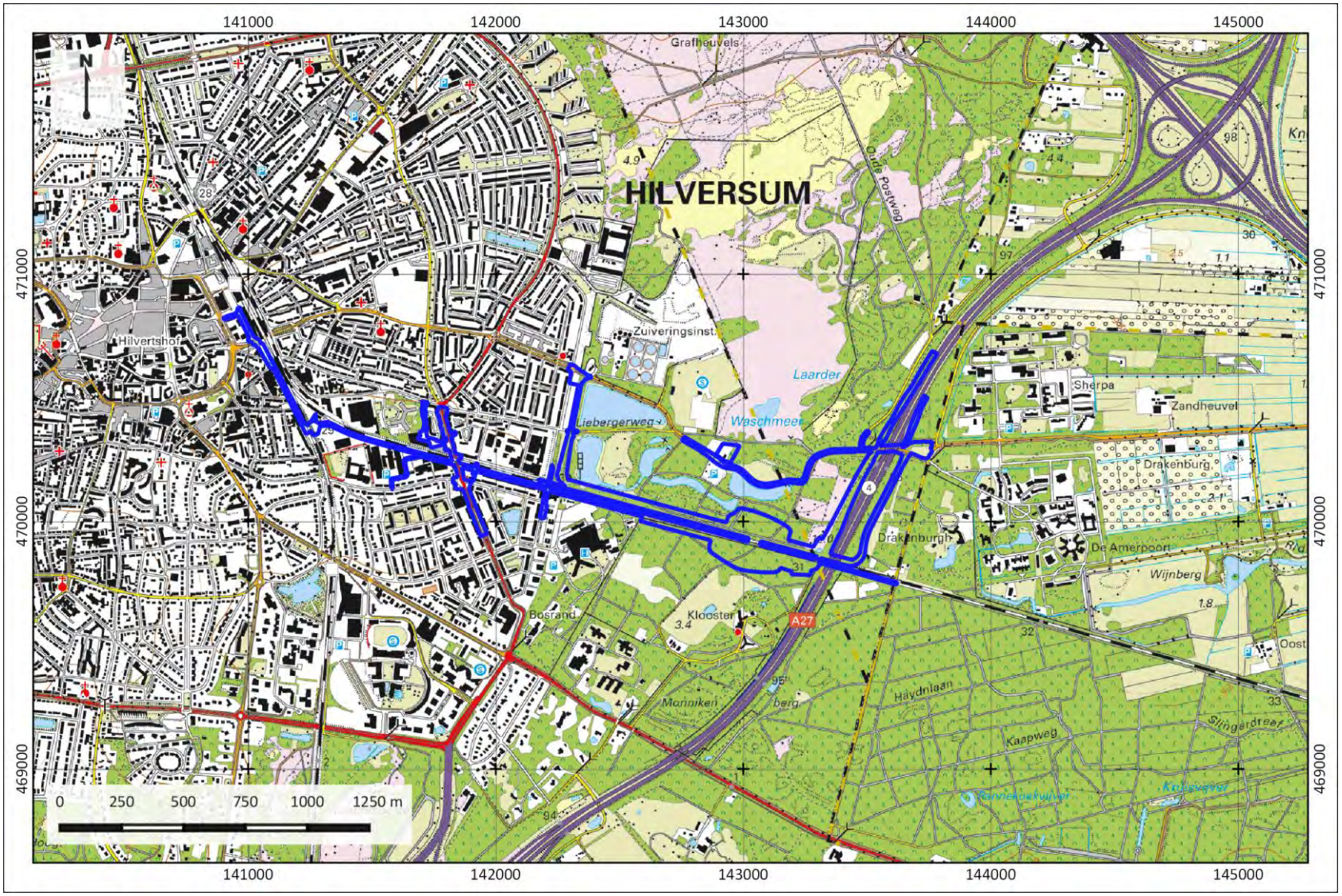
Bijlage 1. Overzicht van geologische (chronostratigrafische) en archeologische periodes



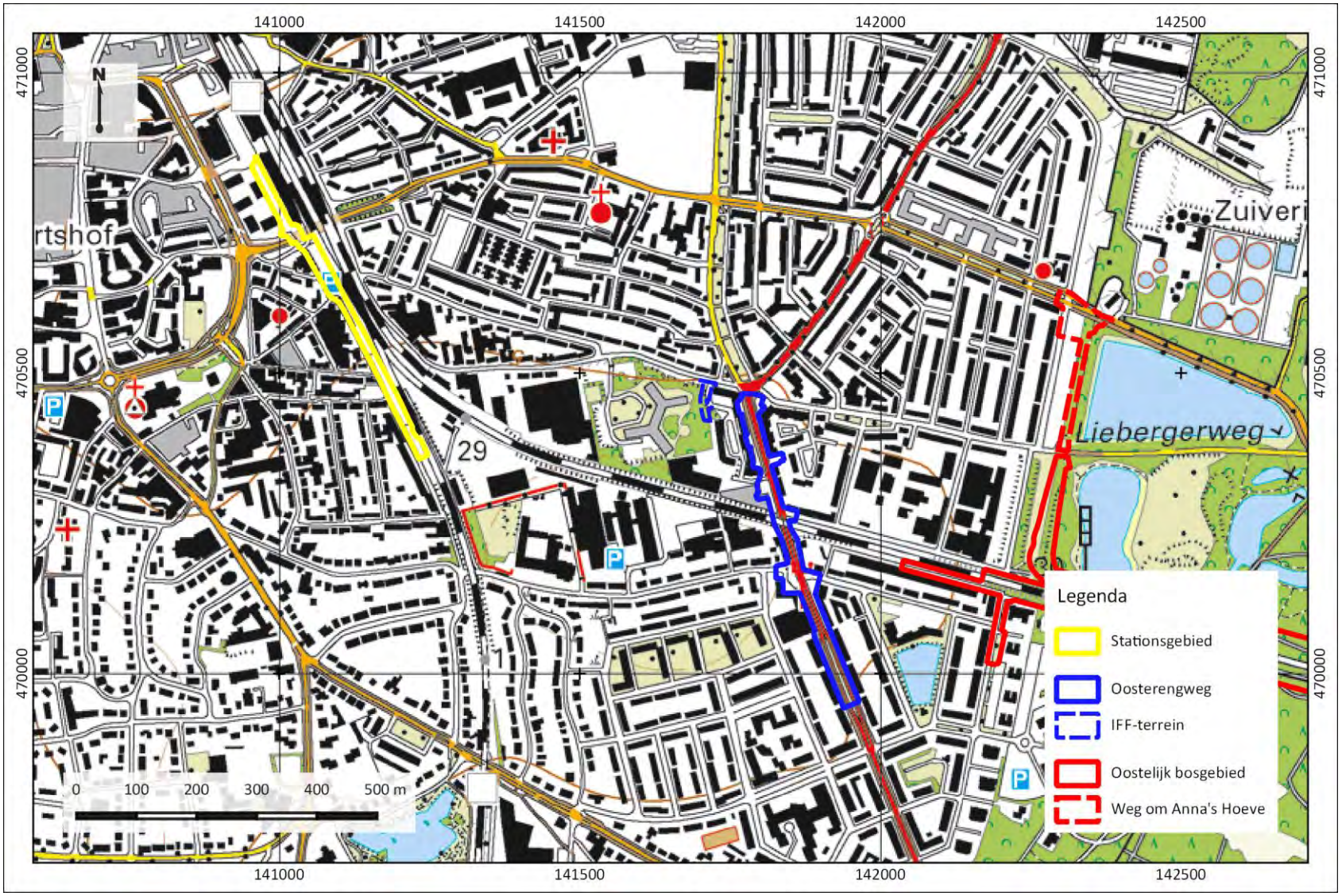
Bijlage 2. Archeologische periode-indeling voor Nederland (conform ABR)

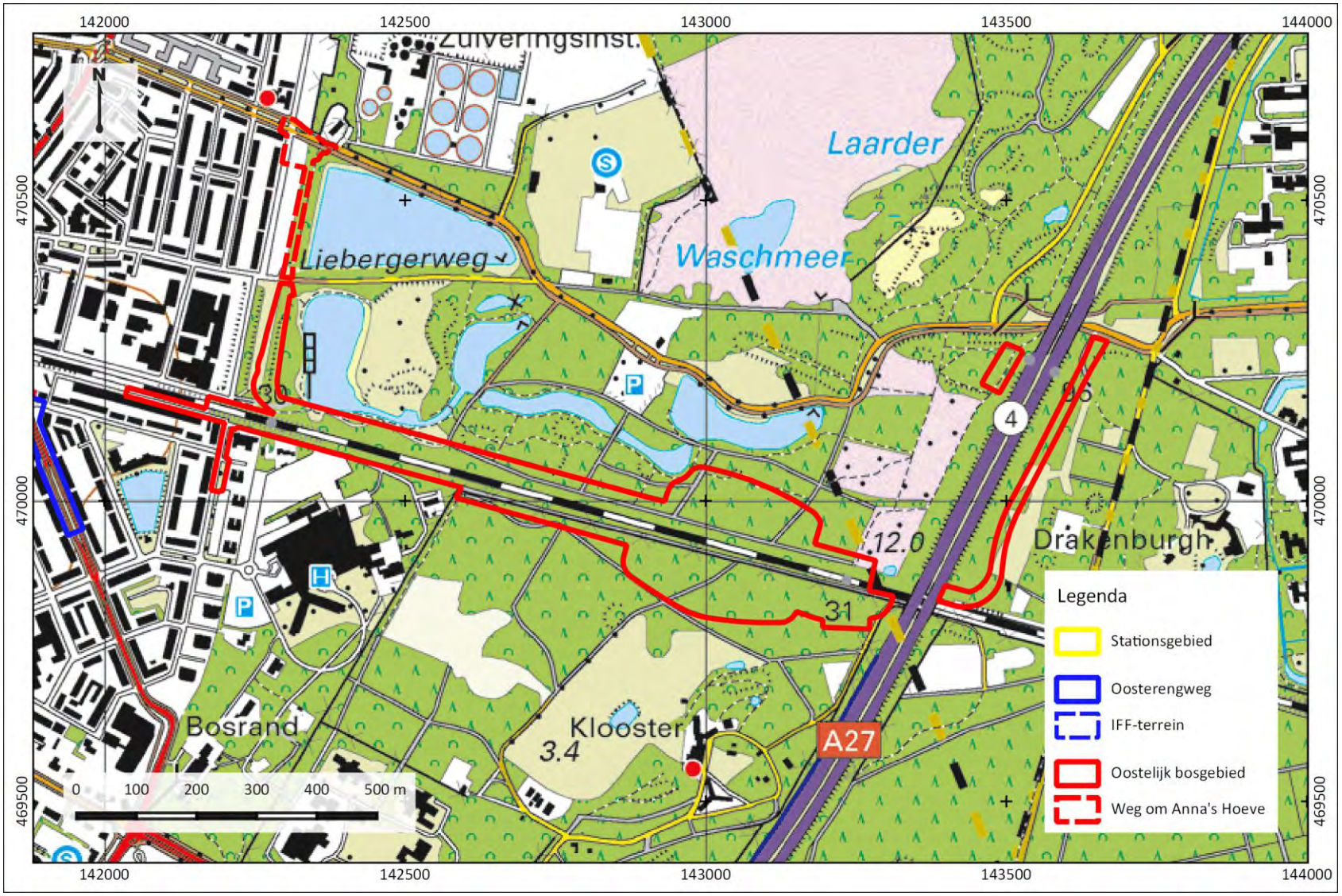
Periode	Deel-/subperiode	Van	Tot
Nieuwe Tijd	Nieuwe Tijd C	1850 na Chr.	heden
	Nieuwe Tijd B	1650 na Chr.	1850 na Chr.
	Nieuwe Tijd A	1500 na Chr.	1650 na Chr.
Middeleeuwen	Late Middeleeuwen B	1250 na Chr.	1500 na Chr.
	Late Middeleeuwen A	1050 na Chr.	1250 na Chr.
	Vroege Middeleeuwen D	900 na Chr.	1050 na Chr.
	Vroege Middeleeuwen C	725 na Chr.	900 na Chr.
	Vroege Middeleeuwen B	525 na Chr.	725 na Chr.
	Vroege Middeleeuwen A	450 na Chr.	525 na Chr.
Romeinse Tijd	Laat-Romeinse Tijd B	350 na Chr.	450 na Chr.
	Laat-Romeinse Tijd A	270 na Chr.	350 na Chr.
	Midden-Romeinse Tijd B	150 na Chr.	270 na Chr.
	Midden-Romeinse Tijd A	70 na Chr.	150 na Chr.
	Vroeg-Romeinse Tijd B	25 na Chr.	70 na Chr.
	Vroeg-Romeinse Tijd A	12 voor Chr.	25 na Chr.
IJzertijd	Late IJzertijd	250 voor Chr.	12 voor Chr.
	Midden-IJzertijd	500 voor Chr.	250 voor Chr.
	Vroege IJzertijd	800 voor Chr.	500 voor Chr.
Bronstijd	Late Bronstijd	1100 voor Chr.	800 voor Chr.
	Midden-Bronstijd B	1500 voor Chr.	1100 voor Chr.
	Midden-Bronstijd A	1800 voor Chr.	1500 voor Chr.
	Vroege Bronstijd	2000 voor Chr.	1800 voor Chr.
Neolithicum	Laat-Neolithicum B	2450 voor Chr.	2000 voor Chr.
	Laat-Neolithicum A	2850 voor Chr.	2450 voor Chr.
	Midden-Neolithicum B	3400 voor Chr.	2850 voor Chr.
	Midden-Neolithicum A	4200 voor Chr.	3400 voor Chr.
	Vroeg-Neolithicum B	4900 voor Chr.	4200 voor Chr.
	Vroeg-Neolithicum A	5300 voor Chr.	4900 voor Chr.
Mesolithicum	Laat-Mesolithicum	6450 voor Chr.	4900 voor Chr.
	Midden-Mesolithicum	7100 voor Chr.	6450 voor Chr.
	Vroeg-Mesolithicum	8800 voor Chr.	7100 voor Chr.
Paleolithicum	Laat-Paleolithicum B	18.000 BP	8.800 voor Chr.
	Laat-Paleolithicum A	35.000 BP	18.000 BP
	Midden-Paleolithicum	300.000 BP	35.000 BP
	Vroeg-Paleolithicum	-	300.000 BP

Bijlage 3. Ligging van het plangebied

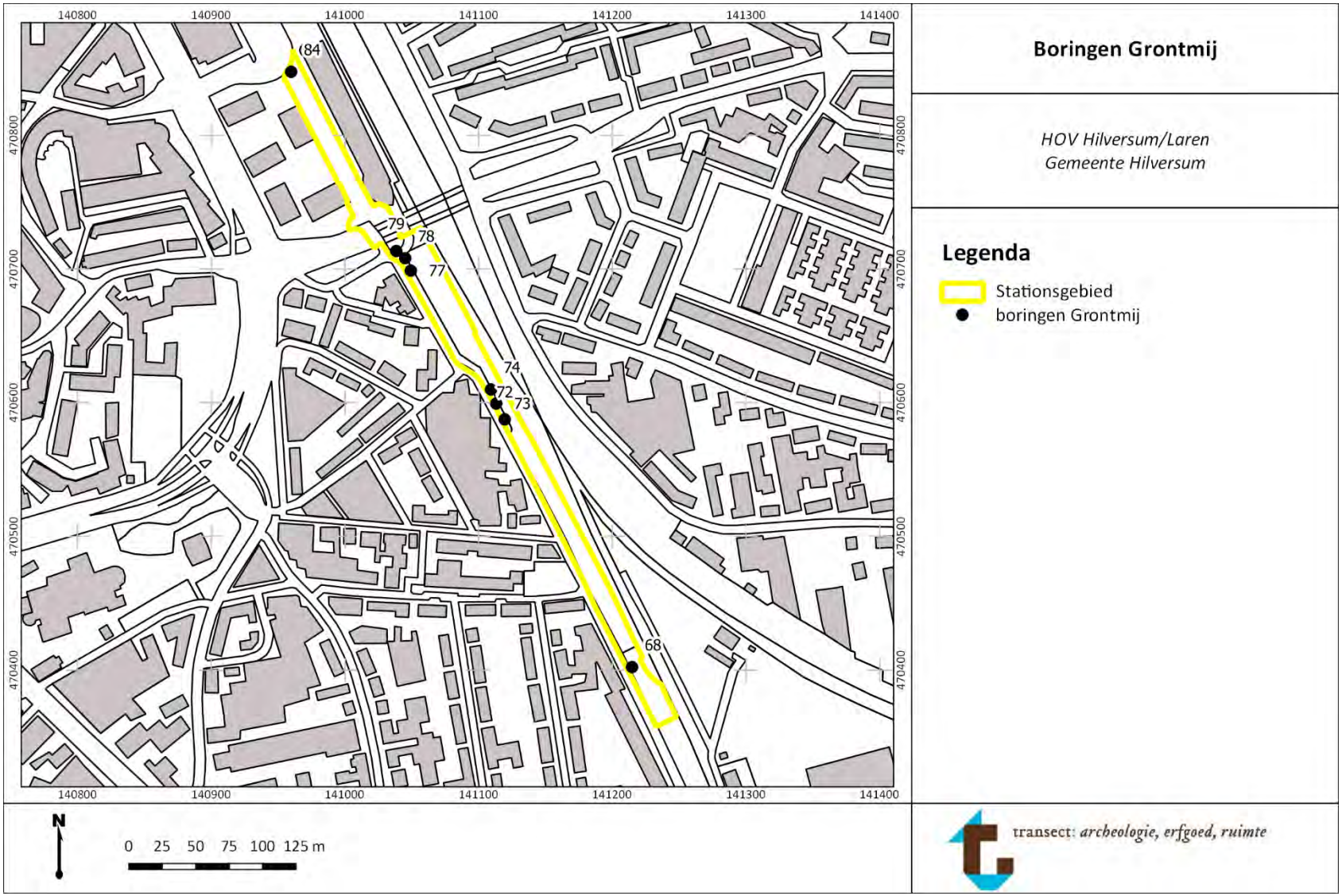


Bijlage 4. Ligging van de onderzoeksgebieden




142000
142500
143000
143500
144000
470500
470000
469500
Zuiveringsinst.
Laarder
Waschmeer
Liebergerweg
Drakenburgh
12.0
31
Bosrand
Klooster
3.4
A27
4
N
0 100 200 300 400 500 m
Legenda
Stationsgebied
Oosterengweg
IFF-terrein
Oostelijk bosgebied
Weg om Anna's Hoeve

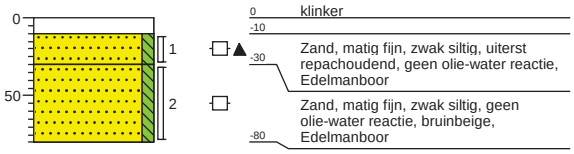
Bijlage 5. Boringen Grontmij



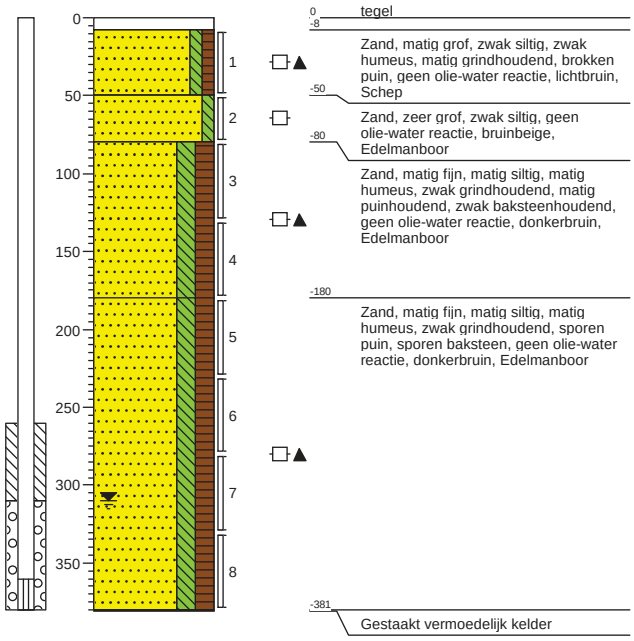
Bijlage 6. Boorstaten Grontmij

Projectnummer: 336881

Boring: **83**
Boormeester: j. brussee
Datum: 29-07-2014



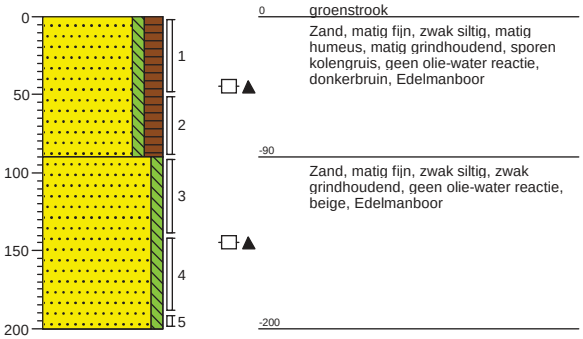
Boring: **84**
Boormeester: j. brussee
Datum: 29-07-2014



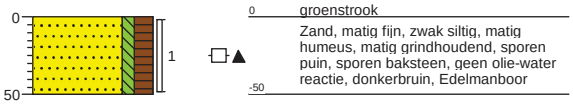
Schaal (A4): 1: 50

Projectnummer: 336881

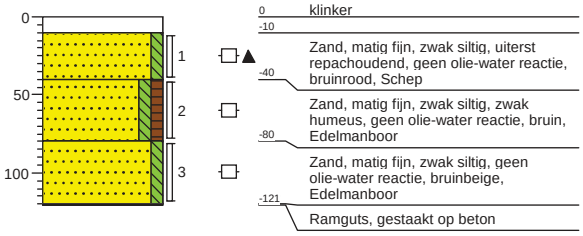
Boring: **79**
Boormeester: j. brussee
Datum: 29-07-2014



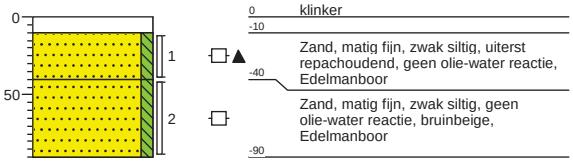
Boring: **80**
Boormeester: j. brussee
Datum: 29-07-2014



Boring: **81**
Boormeester: j. brussee
Datum: 29-07-2014



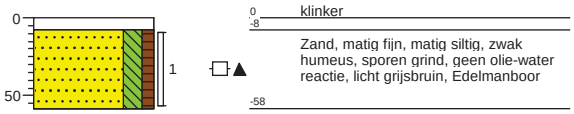
Boring: **82**
Boormeester: j. brussee
Datum: 29-07-2014



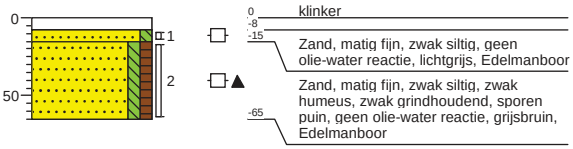
Schaal (A4): 1: 50

Projectnummer: 336881

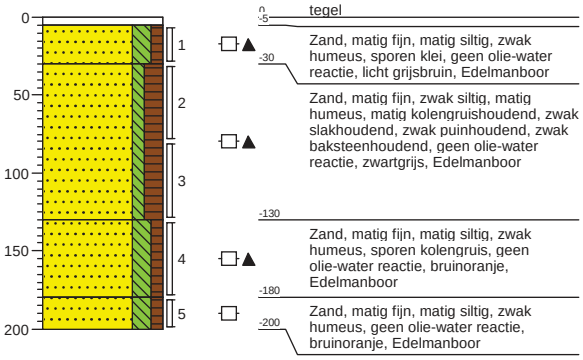
Boring: **75**
Boormeester: j. brussee
Datum: 11-08-2014



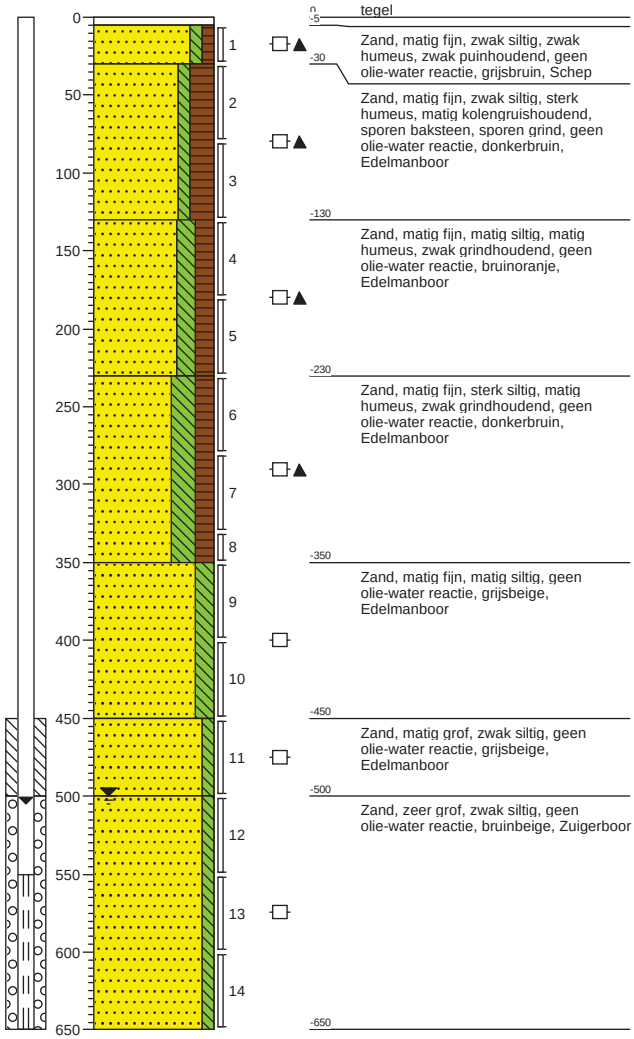
Boring: **76**
Boormeester: j. brussee
Datum: 11-08-2014



Boring: **77**
Boormeester: j. brussee
Datum: 11-08-2014



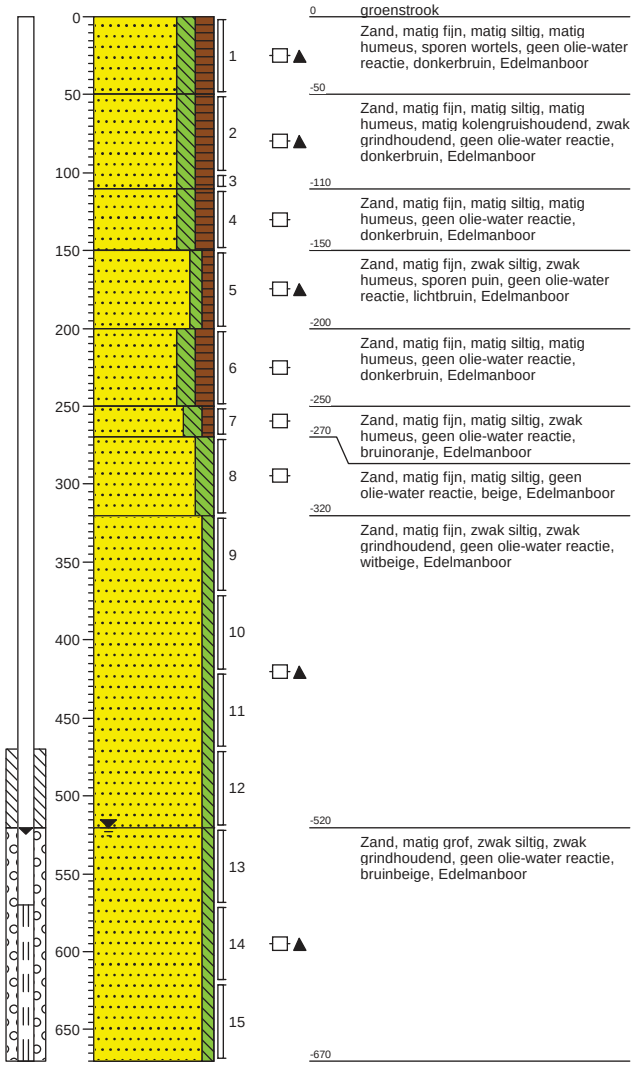
Boring: **78**
Boormeester: j. brussee
Datum: 29-07-2014



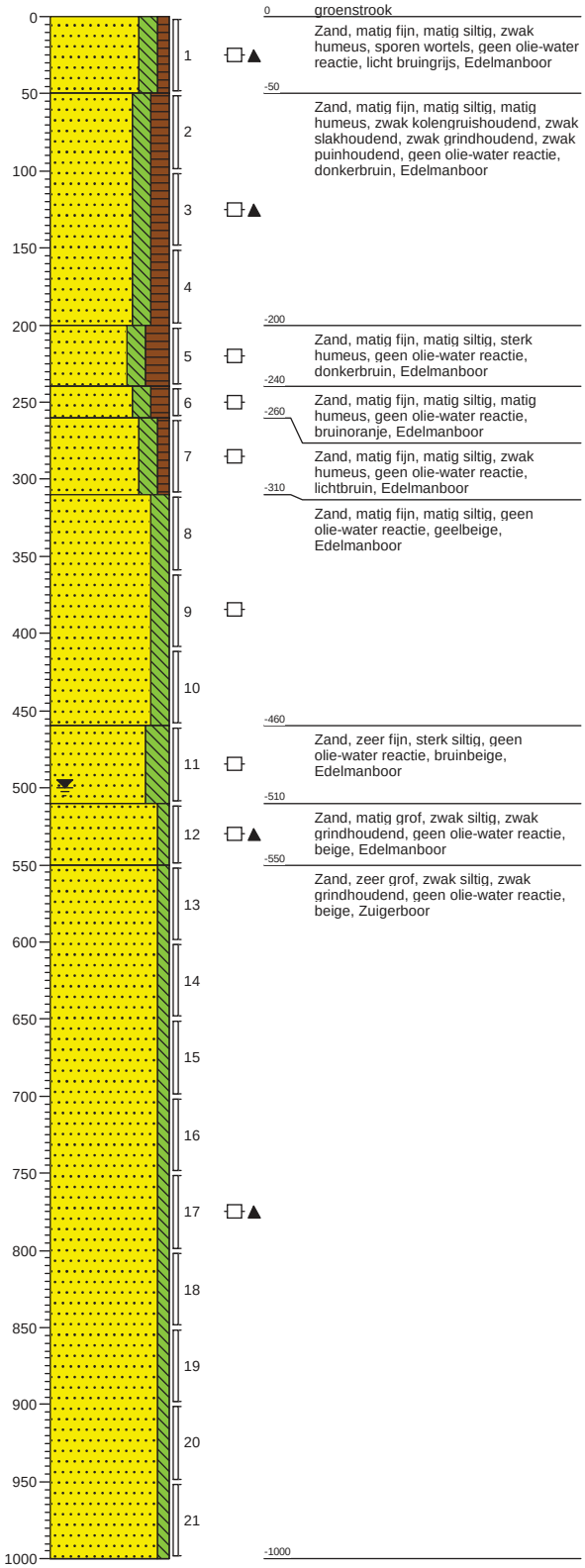
Schaal (A4): 1: 50

Projectnummer: 336881

Boring: **73**
Boormeester: j. brussee
Datum: 30-07-2014



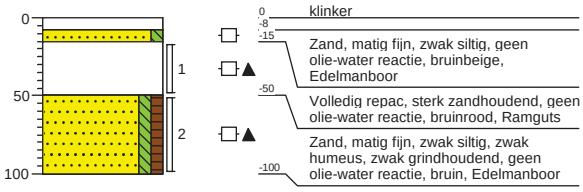
Boring: **74**
Boormeester: j. brussee
Datum: 30-07-2014



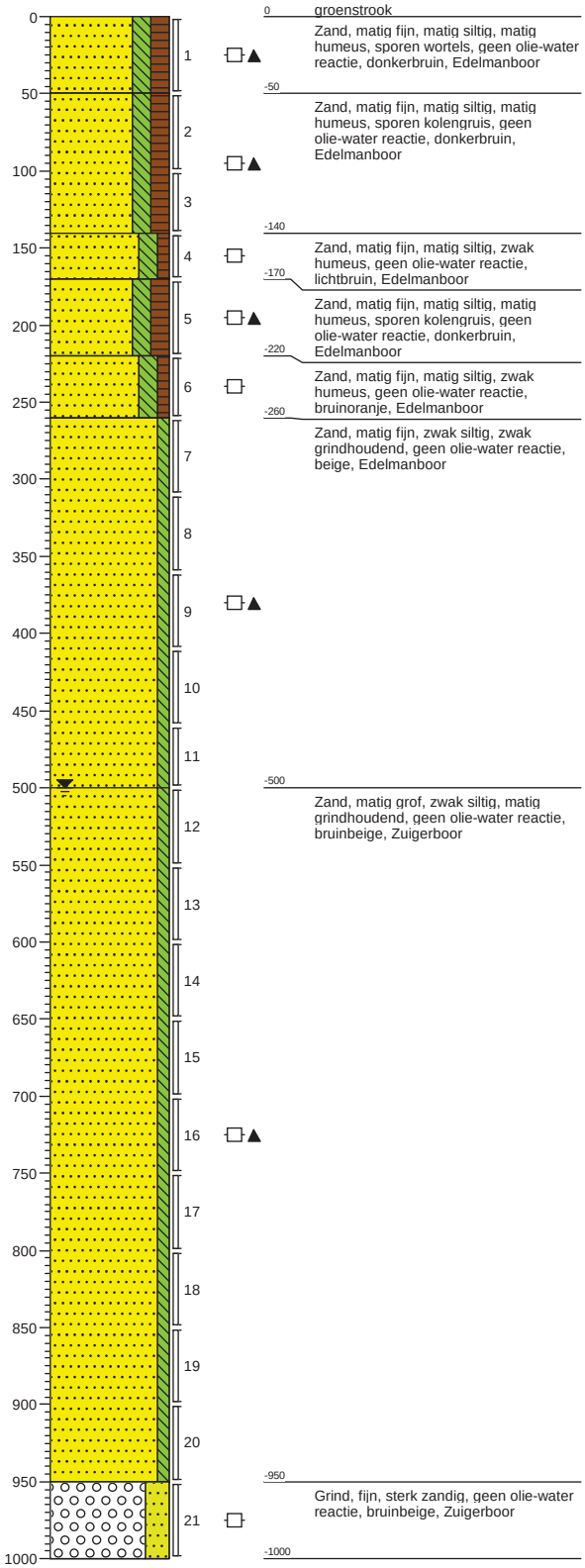
Schaal (A4): 1: 50

Projectnummer: 336881

Boring: **71**
Boormeester: j. brussee
Datum: 30-07-2014



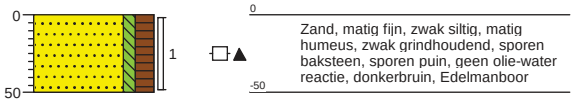
Boring: **72**
Boormeester: j. brussee
Datum: 30-07-2014



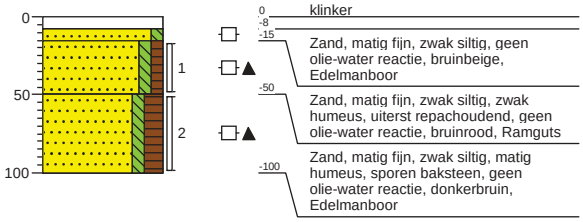
Schaal (A4): 1: 50

Projectnummer: 336881

Boring: **69**
Boormeester: j. brussee
Datum: 31-07-2014



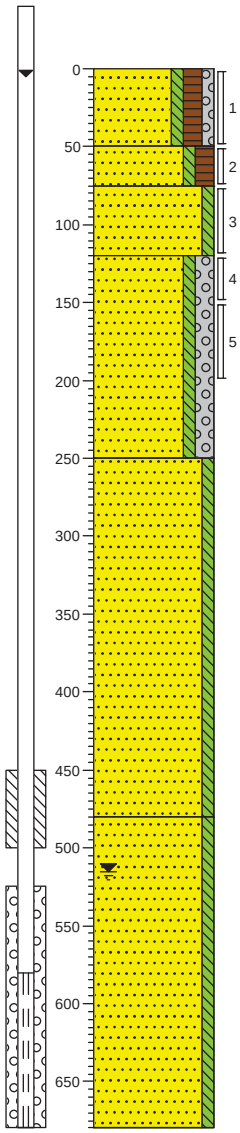
Boring: **70**
Boormeester: j. brussee
Datum: 30-07-2014



Schaal (A4): 1: 50

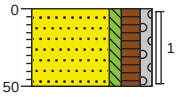
Projectnummer: 336881

Boring: 65
Boormeester:
Datum: 24-09-2014



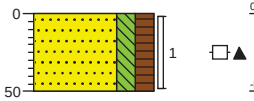
0 groenstrook
Zand, matig fijn, zwak siltig, matig humeus, zwak grindig, donkerbruin, Edelmanboor
-50
Zand, matig fijn, zwak siltig, matig humeus, donkerbruin, Edelmanboor
-75
Zand, matig fijn, zwak siltig, bruin, Edelmanboor
-120
Zand, matig grof, zwak siltig, matig grindig, lichtbruin, Edelmanboor
-250
Zand, matig fijn, zwak siltig, lichtbruin, Edelmanboor
-480
Zand, matig fijn, zwak siltig, geelbruin, Zuigerboor
-680

Boring: 66
Boormeester: E.Wouwenberg
Datum: 24-09-2014



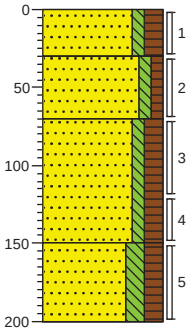
0 groenstrook
Zand, matig fijn, zwak siltig, matig humeus, zwak grindig, sporen puin, donkerbruin, Edelmanboor
-50

Boring: 67
Boormeester: j. brussee
Datum: 31-07-2014



0 gras
Zand, matig fijn, matig siltig, matig humeus, zwak grindhoudend, zwak wortelhoudend, geen olie-water reactie, donkerbruin, Edelmanboor
-50

Boring: 68
Boormeester: j. brussee
Datum: 31-07-2014



0 groenstrook
Zand, matig fijn, zwak siltig, matig humeus, zwak grindhoudend, sporen wortels, sporen baksteen, geen olie-water reactie, donkerbruin, Edelmanboor
-30
Zand, matig fijn, zwak siltig, zwak humeus, zwak grindhoudend, geen olie-water reactie, lichtbruin, Edelmanboor
-70
Zand, zeer fijn, zwak siltig, matig humeus, sporen wortels, zwak grindhoudend, geen olie-water reactie, bruingrijs, Edelmanboor
-150
Zand, matig fijn, matig siltig, matig humeus, matig grindhoudend, geen olie-water reactie, bruin, Edelmanboor
-200

Schaal (A4): 1: 50

Bijlage 7. Boorpuntenkaarten

Boorpuntenkaart Oostelijk bosgebied 1/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein
- boring
- niet geplaatste boring

N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Boorpuntenkaart Oostelijk bosgebied 2/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein
- boring
- niet geplaatste boring

142700 142800 142900 143000 143100 143200 143300

470200 470100 470000 469900 469800

N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Boorpuntenkaart Oostelijk bosgebied 3/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Laren

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein
- boring
- niet geplaatste boring

143200 143300 143400 143500 143600 143700 143800

470300 470200 470100 470000 469900 469800

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Boorpuntenkaart Oosterengweg

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein
- boring
- niet geplaatste boring

141500 141600 141700 141800 141900 142000 142100

470400 470300 470200 470100 470000

422 421 420 419 418 417 416 415 414 413 412 411 410 409 408 407 406 405 404 403 402 401

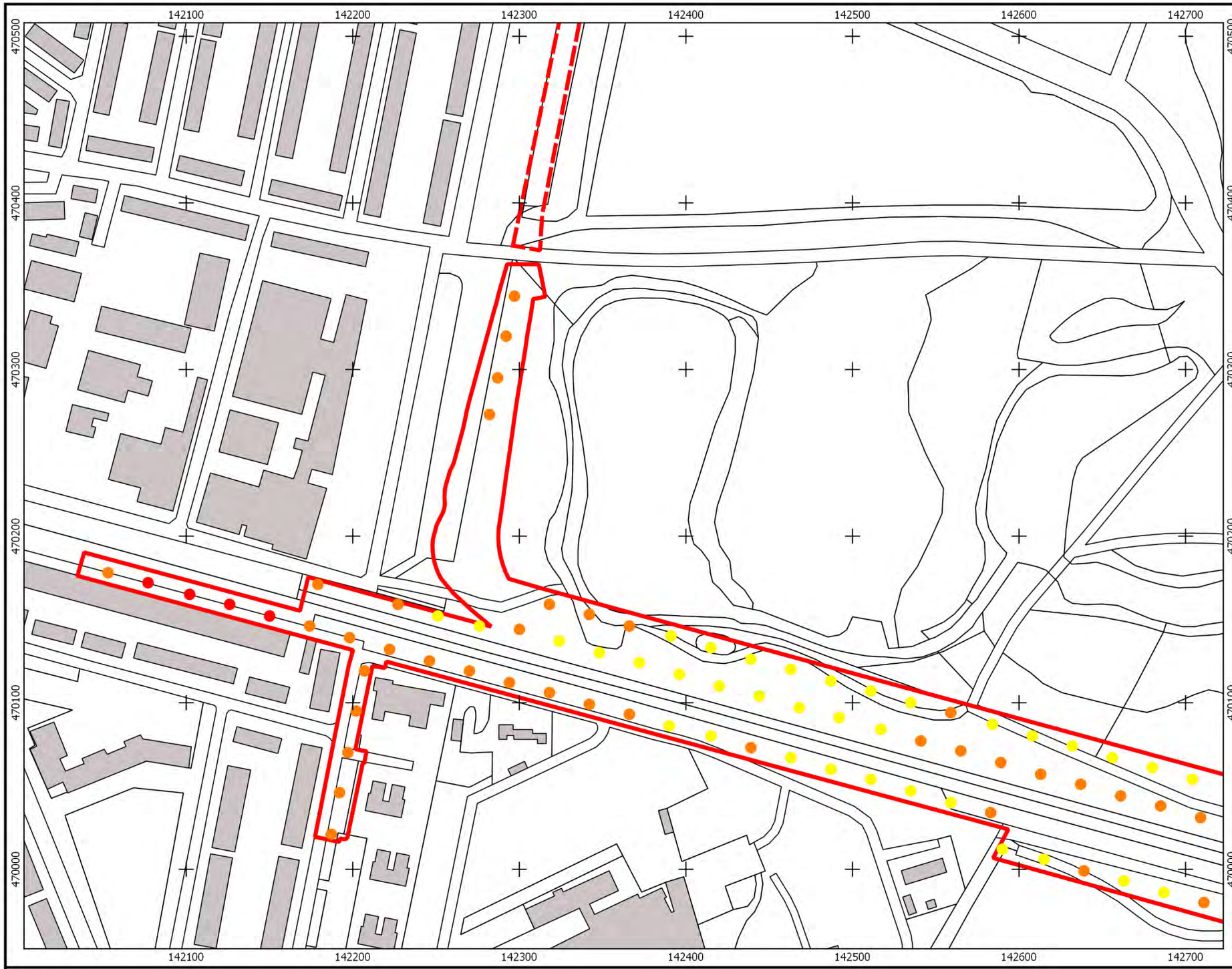
139 140 141 142 143 144 93 272

N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Bijlage 8. Landschap



Landschap Oostelijk bosgebied 1/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

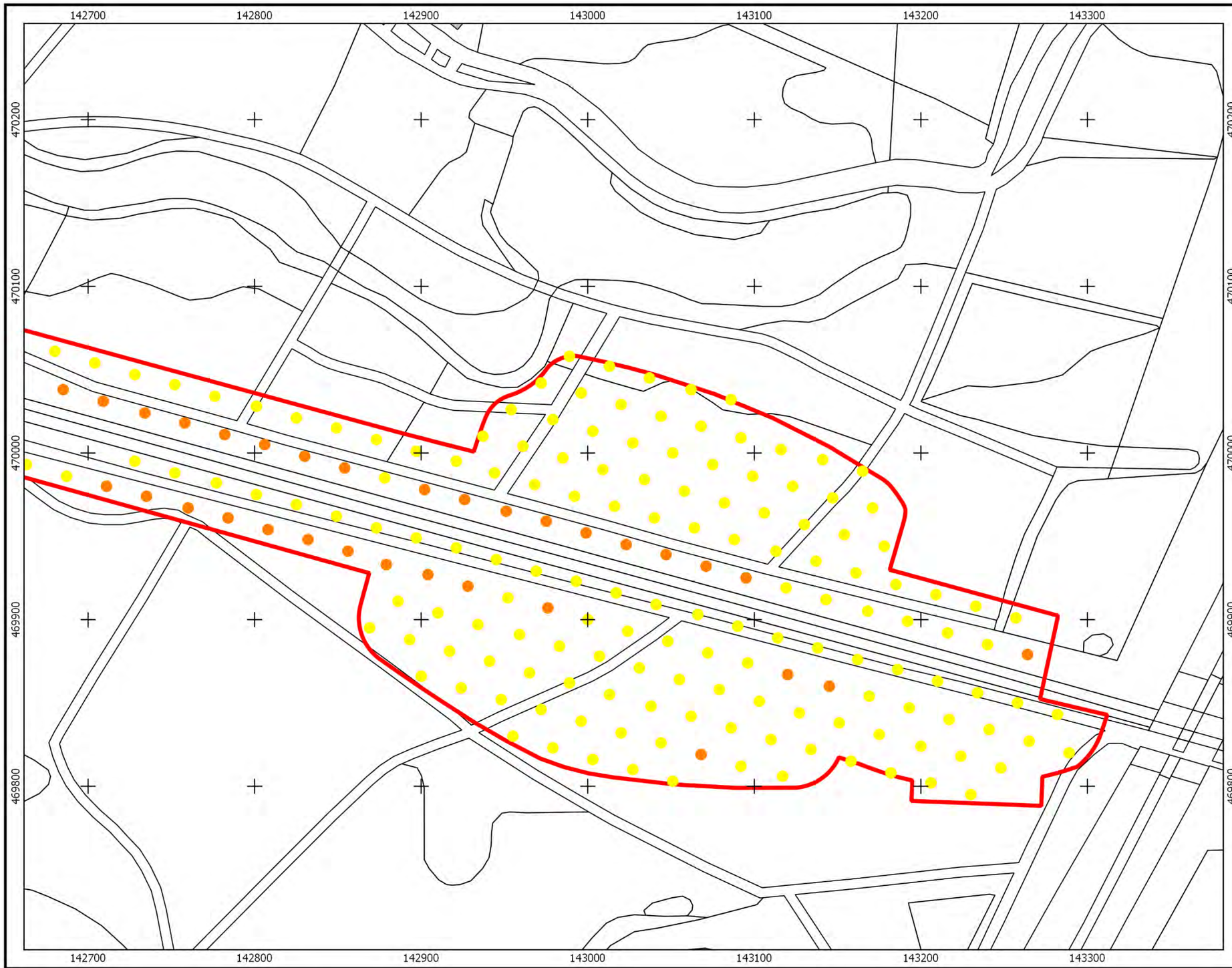
Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein
- Stuwwal/sandr-afzettingen
- Dekzand
- Stuifzand op dekzand
- Natuurlijke ondergrond niet bereikt

N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*



Landschap Oostelijk bosgebied 2/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

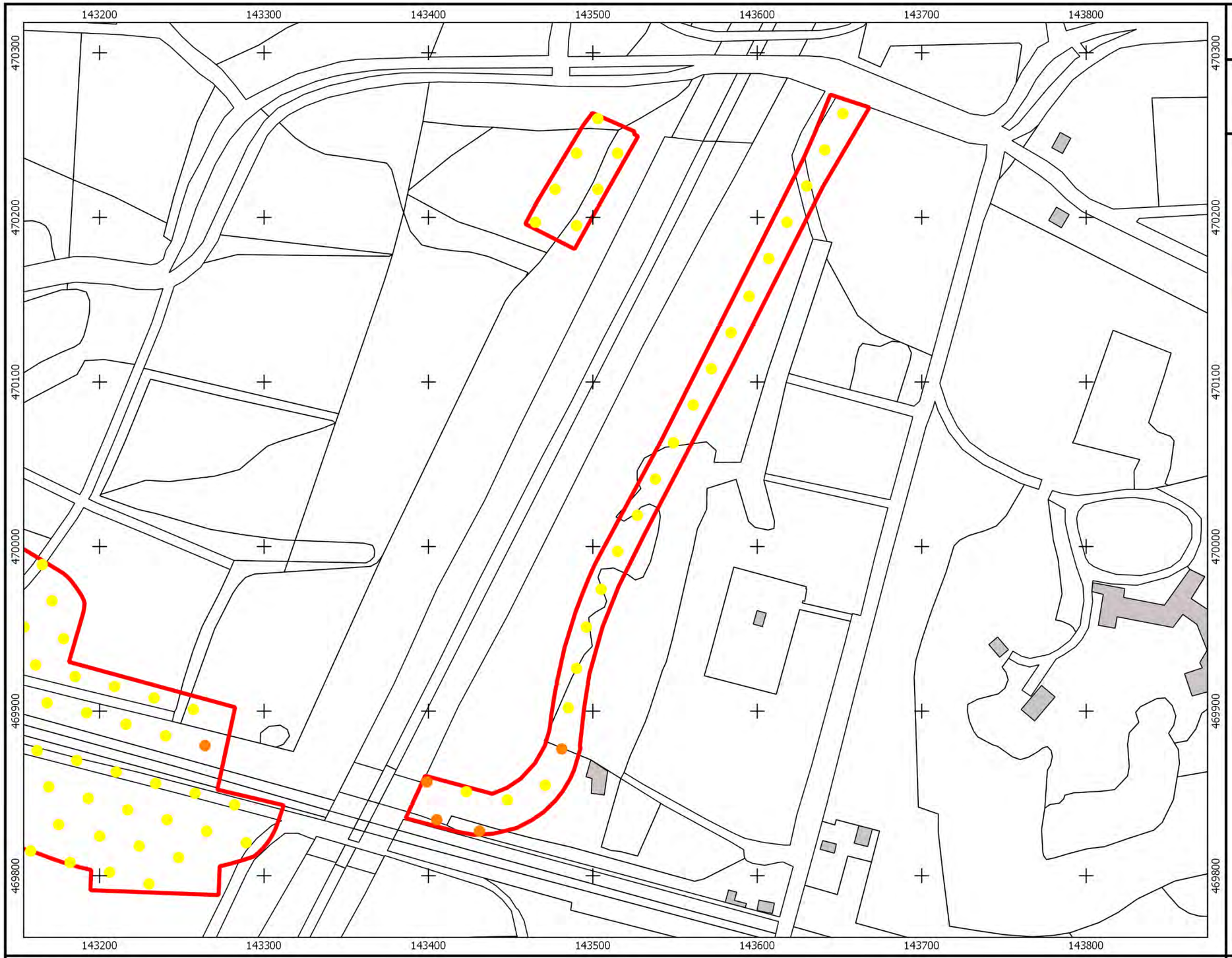
Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein
- Stuwwal/sandr-afzettingen
- Dekzand
- Stuifzand op dekzand
- Natuurlijke ondergrond niet bereikt

N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*



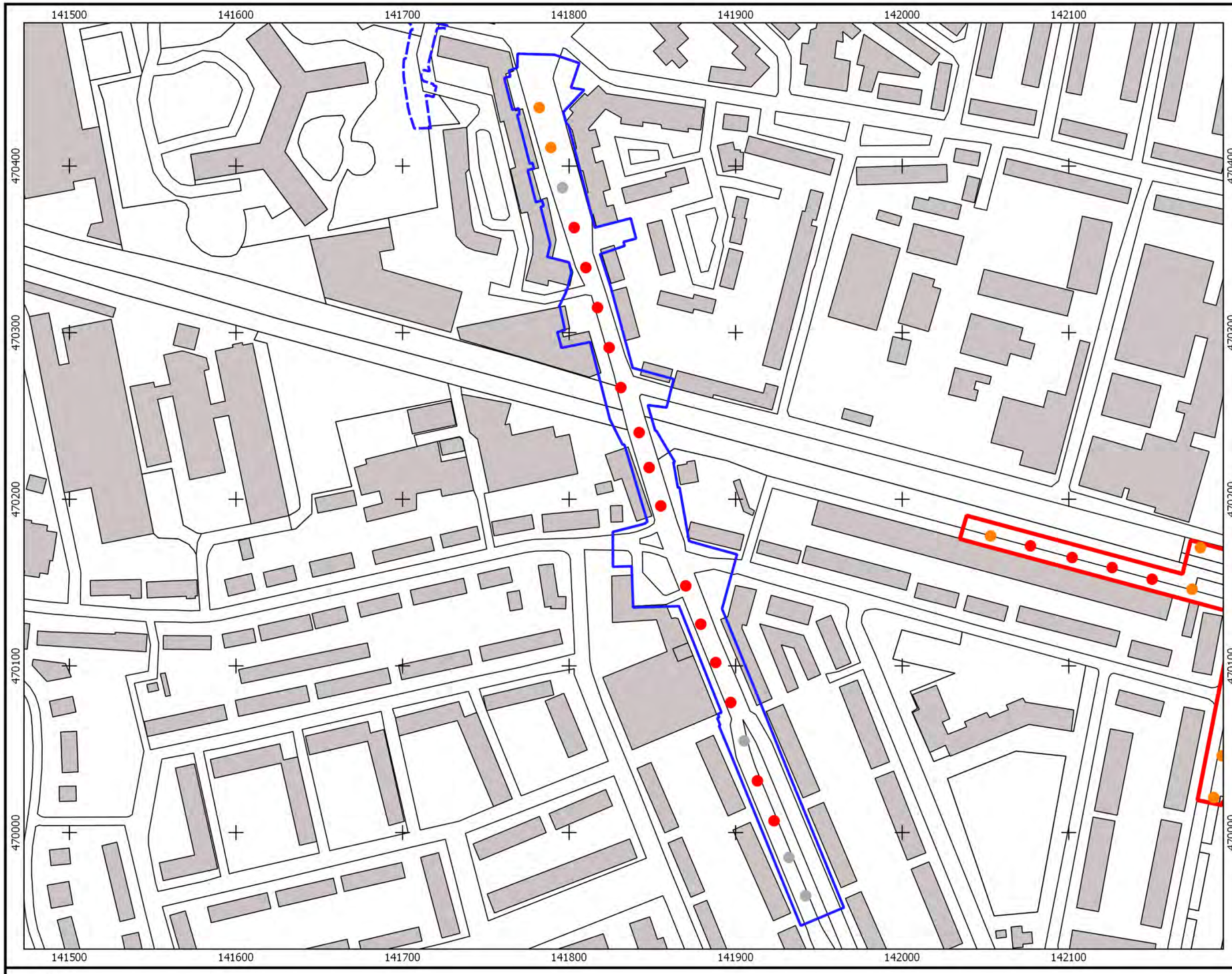
Landschap Oostelijk bosgebied 3/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Laren

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein
- Stuwwal/sandr-afzettingen
- Dekzand
- Stuifzand op dekzand
- Natuurlijke ondergrond niet bereikt

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*



Landschap Oosterengweg

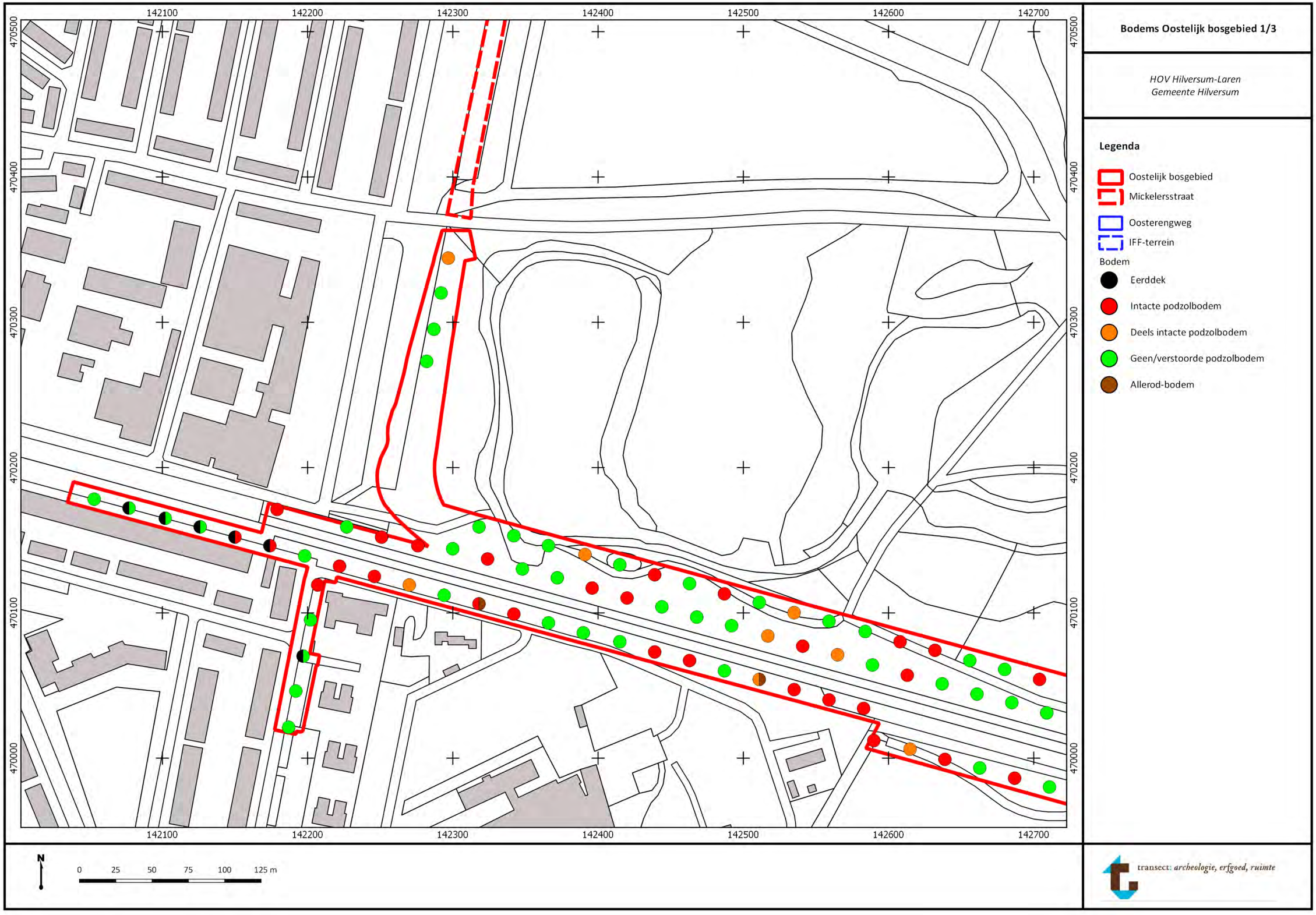
HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein
- Stuwwal/sandr-afzettingen
- Dekzand
- Stuifzand op dekzand
- Natuurlijke ondergrond niet bereikt

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Bijlage 9. Bodems



Bodems Oostelijk bosgebied 1/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

Bodem

- Eerddek
- Intacte podzolbodem
- Deels intacte podzolbodem
- Geen/verstoorde podzolbodem
- Allerod-bodem

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Bodems Oostelijk bosgebied 2/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

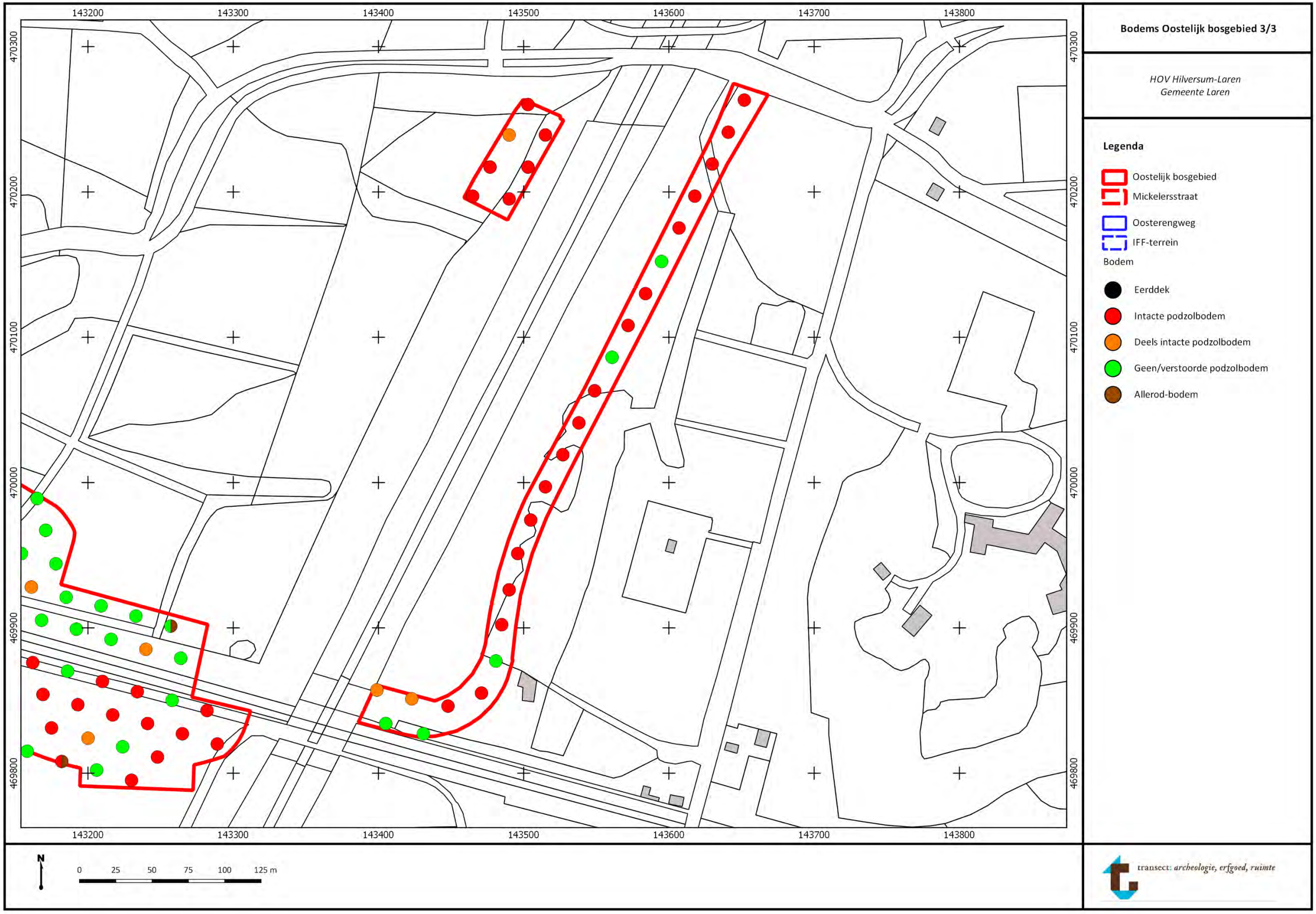
Bodem

- Eerddek
- Intacte podzolbodem
- Deels intacte podzolbodem
- Geen/verstoorde podzolbodem
- Allerod-bodem

N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*



Bodems Oostelijk bosgebied 3/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Laren

Legenda

Oostelijk bosgebied
Mickelersstraat
Oosterengweg
IFF-terrein

Bodem

Eerddek
Intacte podzolbodem
Deels intacte podzolbodem
Geen/verstoorde podzolbodem
Allerod-bodem

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Bodems Oosterengweg

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

Bodem

- Eerddek
- Intacte podzolbodem
- Deels intacte podzolbodem
- Geen/verstoorde podzolbodem
- Allerod-bodem

141500 141600 141700 141800 141900 142000 142100

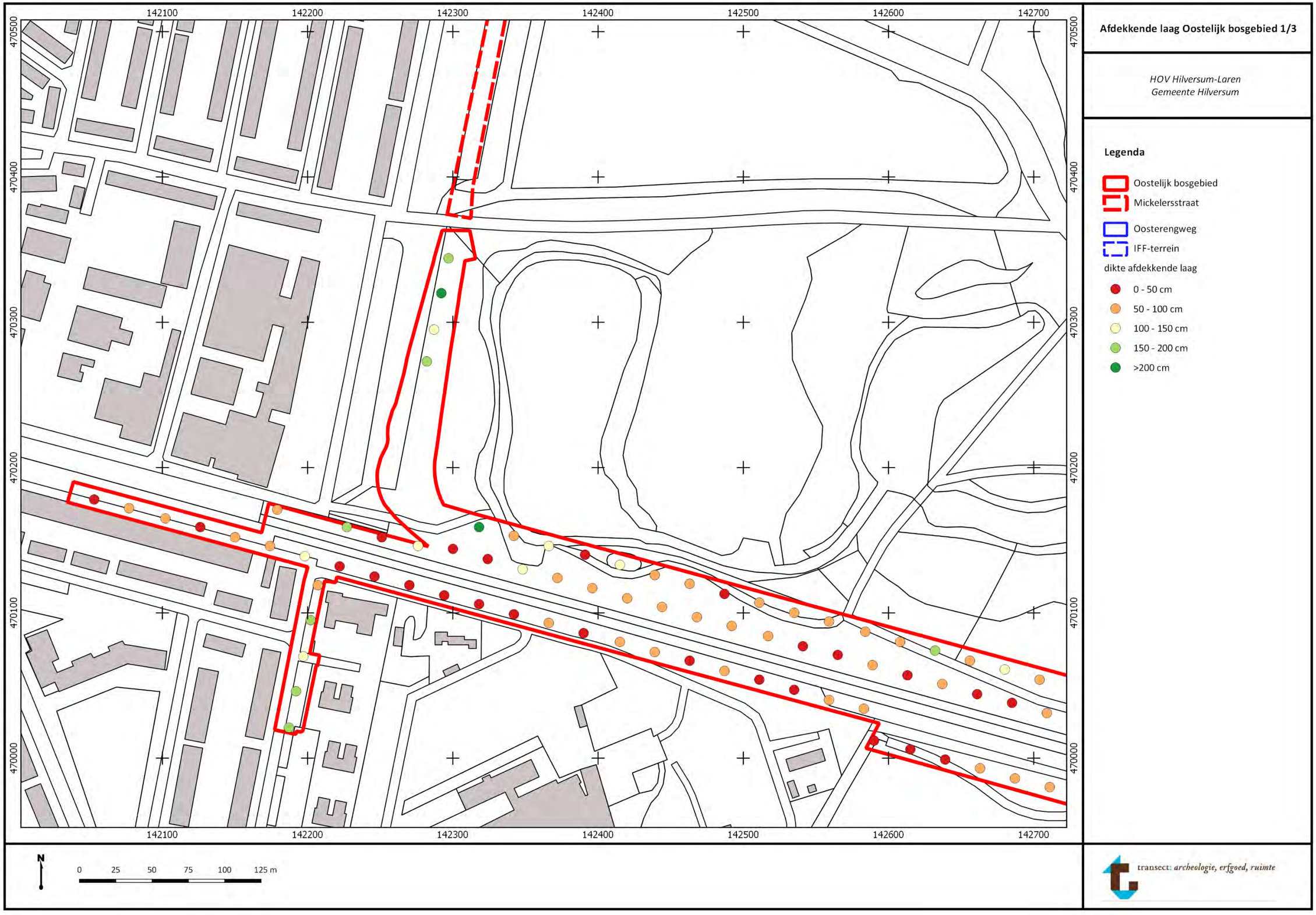
470400 470300 470200 470100 470000

N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Bijlage 10. Afdekkende laag



Afdekkende laag Oostelijk bosgebied 1/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

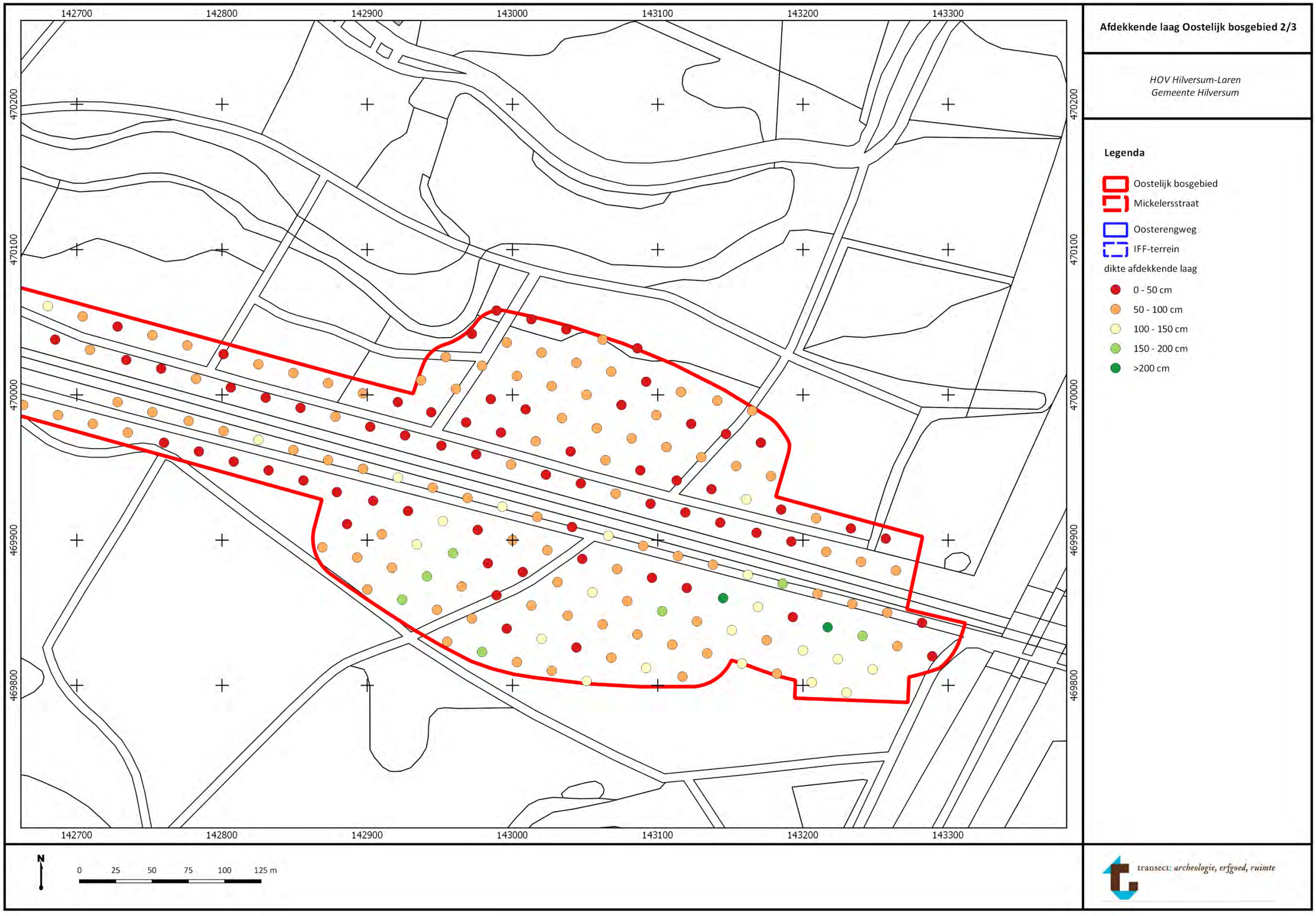
Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

dikte afdekkende laag

- 0 - 50 cm
- 50 - 100 cm
- 100 - 150 cm
- 150 - 200 cm
- >200 cm

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*


142700
142800
142900
143000
143100
143200
143300
470200
470100
470000
469900
469800
Afdekkende laag Oostelijk bosgebied 2/3
HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum
Legenda
Oostelijk bosgebied
Mickelersstraat
Oosterengweg
IFF-terrein
dikte afdekkende laag
0 - 50 cm
50 - 100 cm
100 - 150 cm
150 - 200 cm
>200 cm
N
0 25 50 75 100 125 m
transect: archeologie, erfgoed, ruimte

Afdekkende laag Oostelijk bosgebied 3/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Laren

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

dikte afdekkende laag

- 0 - 50 cm
- 50 - 100 cm
- 100 - 150 cm
- 150 - 200 cm
- >200 cm

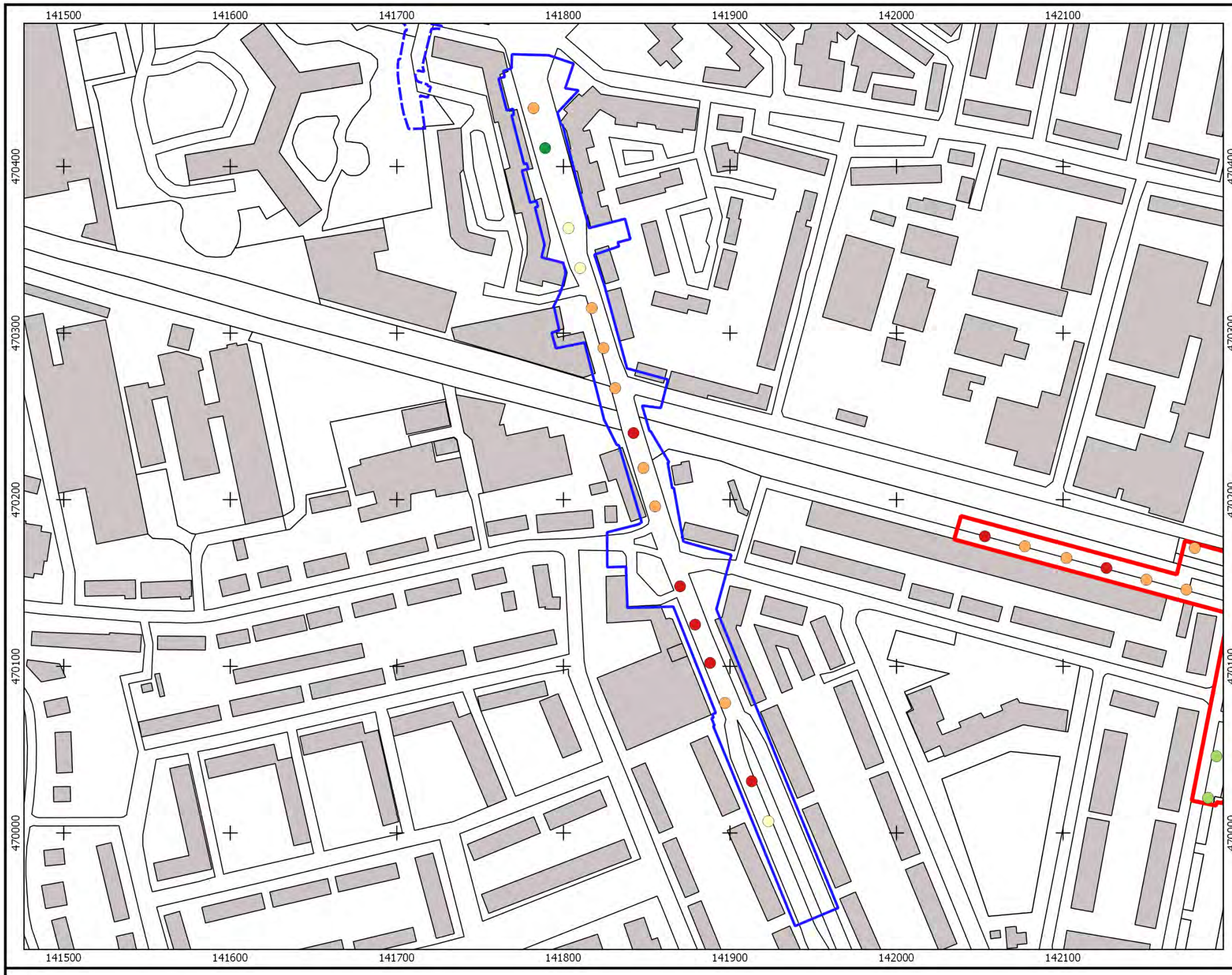
143200 143300 143400 143500 143600 143700 143800

470300 470200 470100 470000 469900 469800

N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*



Afdekkende laag Oosterengweg

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

Oostelijk bosgebied
Mickelersstraat
Oosterengweg
IFF-terrein

dikte afdekkende laag

- 0 - 50 cm
- 50 - 100 cm
- 100 - 150 cm
- 150 - 200 cm
- >200 cm

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Bijlage 11. Archeologisch niveau ten opzichte van NAP

Archeologisch niveau Oostelijk bosgebied 1/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

Archeologisch niveau

- 1,5 - 2,0 m NAP
- 2,0 - 2,5 m NAP
- 2,5 - 3,0 m NAP
- 3,0 - 3,5 m NAP
- 3,5 - 4,0 m NAP
- 4,0 - 4,5 m NAP
- 4,5 - 5,0 m NAP
- >5,0 m NAP

142100 142200 142300 142400 142500 142600 142700

470500 470400 470300 470200 470100 470000

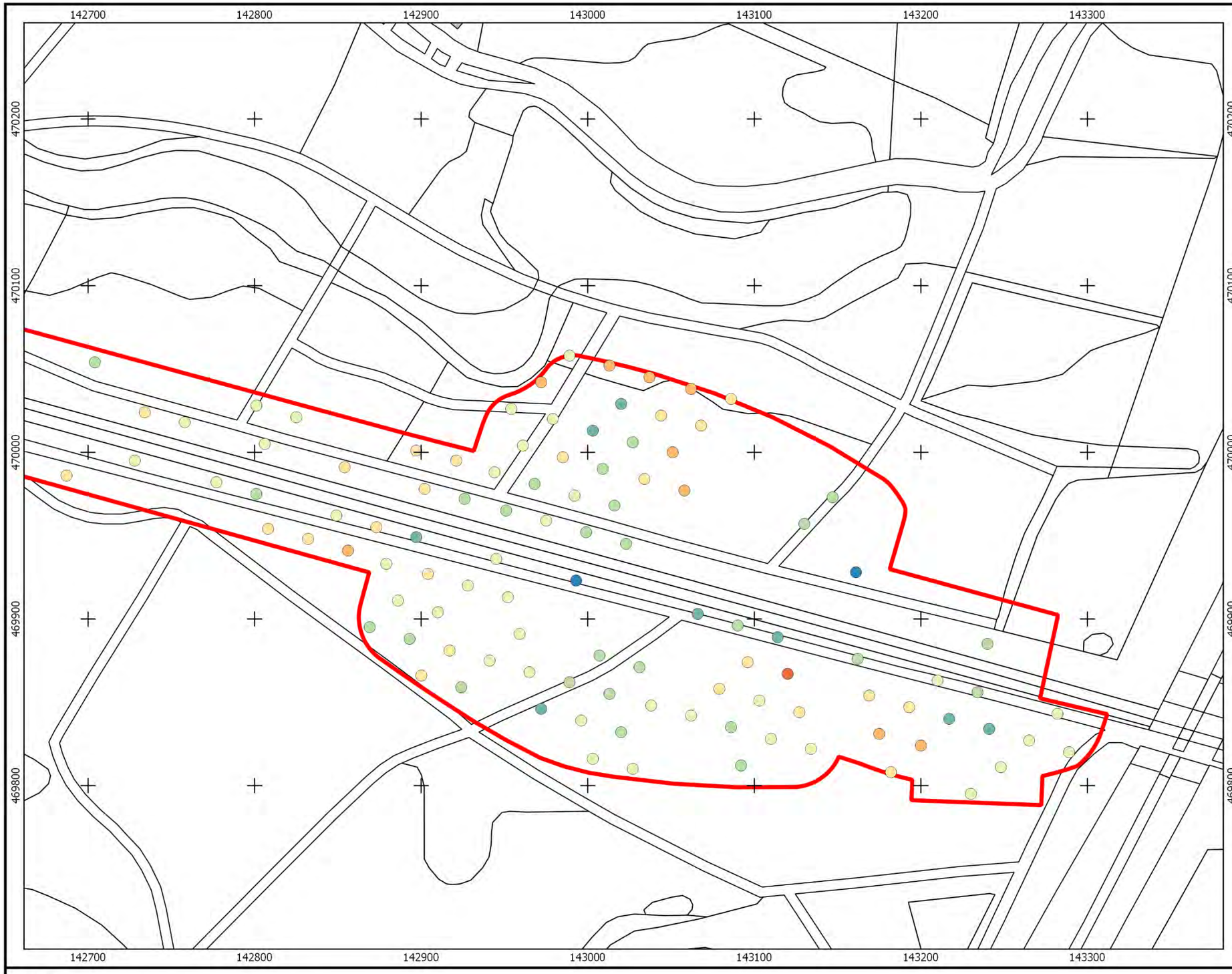
N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Archeologisch niveau Oostelijk bosgebied 2/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum



Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

Archeologisch niveau

- 1,5 - 2,0 m NAP
- 2,0 - 2,5 m NAP
- 2,5 - 3,0 m NAP
- 3,0 - 3,5 m NAP
- 3,5 - 4,0 m NAP
- 4,0 - 4,5 m NAP
- 4,5 - 5,0 m NAP
- >5,0 m NAP

N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Archeologisch niveau Oostelijk bosgebied 3/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Laren

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

Archeologisch niveau

- 1,5 - 2,0 m NAP
- 2,0 - 2,5 m NAP
- 2,5 - 3,0 m NAP
- 3,0 - 3,5 m NAP
- 3,5 - 4,0 m NAP
- 4,0 - 4,5 m NAP
- 4,5 - 5,0 m NAP
- >5,0 m NAP

143200 143300 143400 143500 143600 143700 143800

470300 470200 470100 470000 469900 469800

N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Archeologisch niveau Oosterengweg

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

Archeologisch niveau

- 1,5 - 2,0 m NAP
- 2,0 - 2,5 m NAP
- 2,5 - 3,0 m NAP
- 3,0 - 3,5 m NAP
- 3,5 - 4,0 m NAP
- 4,0 - 4,5 m NAP
- 4,5 - 5,0 m NAP
- >5,0 m NAP

141500 141600 141700 141800 141900 142000 142100

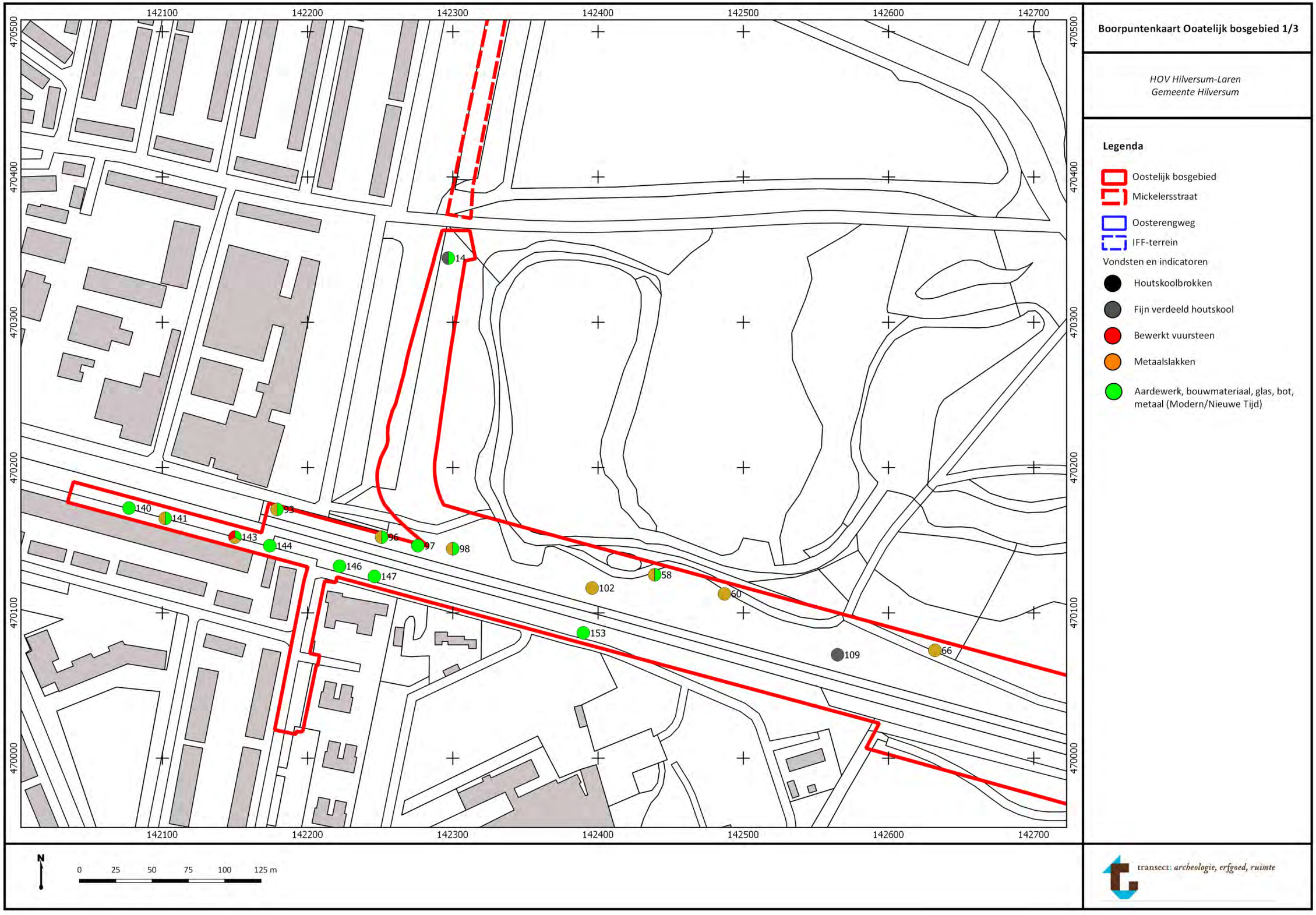
470400 470300 470200 470100 470000

N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Bijlage 12. Vondsten en indicatoren



Boorpuntenkaart Ooatelijk bosgebied 1/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

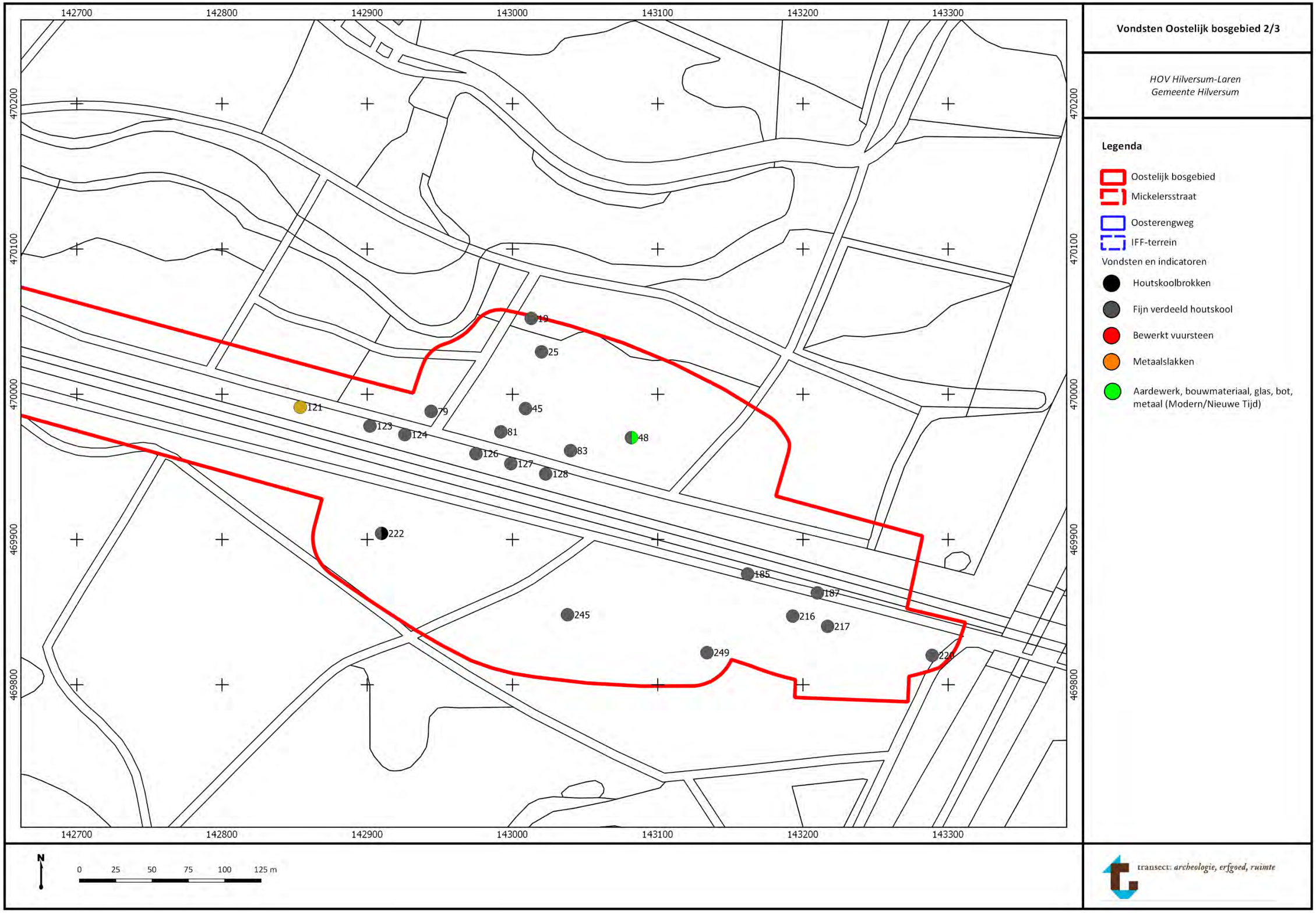
Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

Vondsten en indicatoren

- Houtskoolbrokken
- Fijn verdeeld houtskool
- Bewerkt vuursteen
- Metaalslakken
- Aardewerk, bouwmateriaal, glas, bot, metaal (Modern/Nieuwe Tijd)

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*



Vondsten Oostelijk bosgebied 2/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

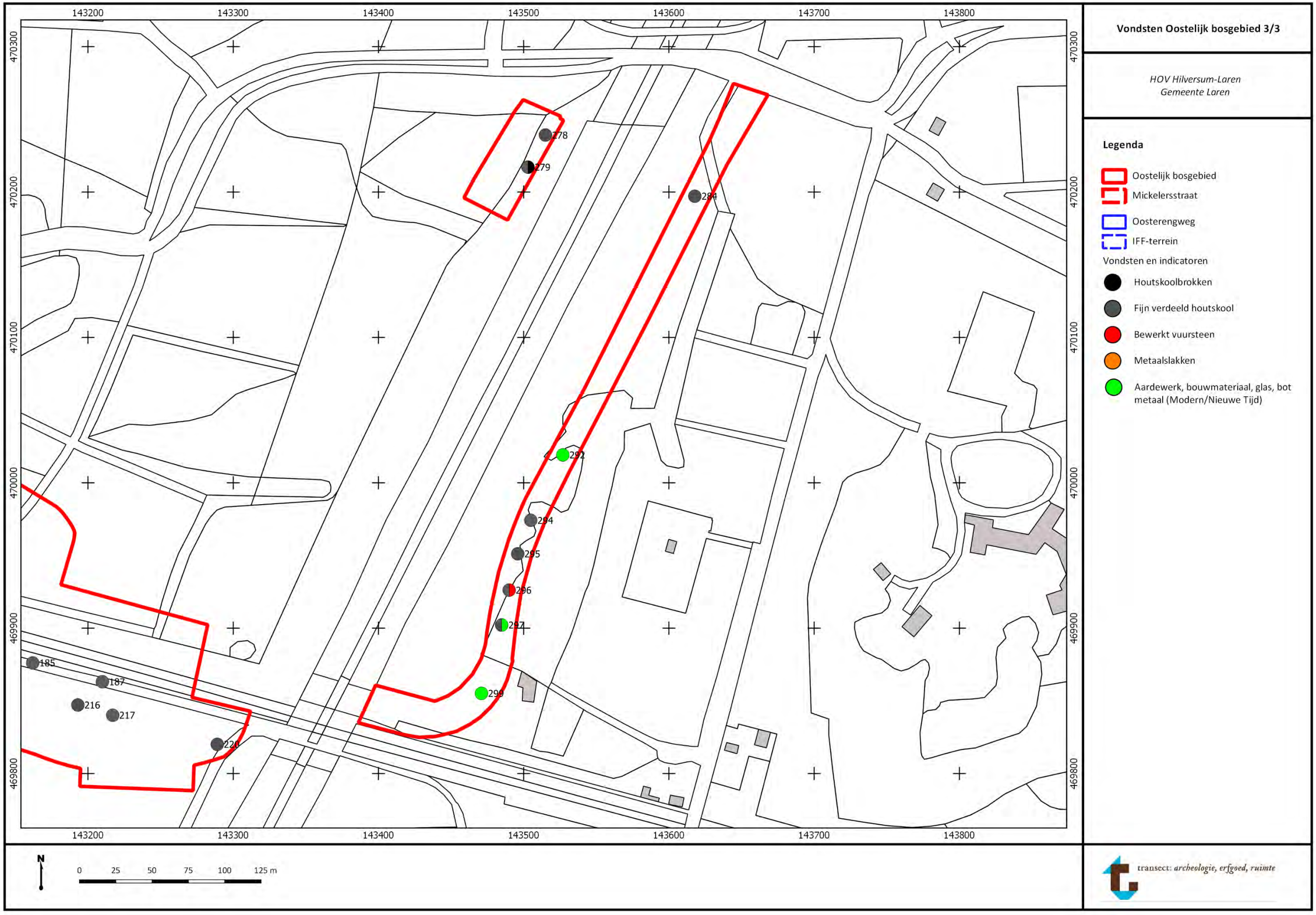
Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

Vondsten en indicatoren

- Houtskoolbrokken
- Fijn verdeeld houtskool
- Bewerkt vuursteen
- Metaalslakken
- Aardewerk, bouwmateriaal, glas, bot, metaal (Modern/Nieuwe Tijd)

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*



Vondsten Oostelijk bosgebied 3/3

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Laren

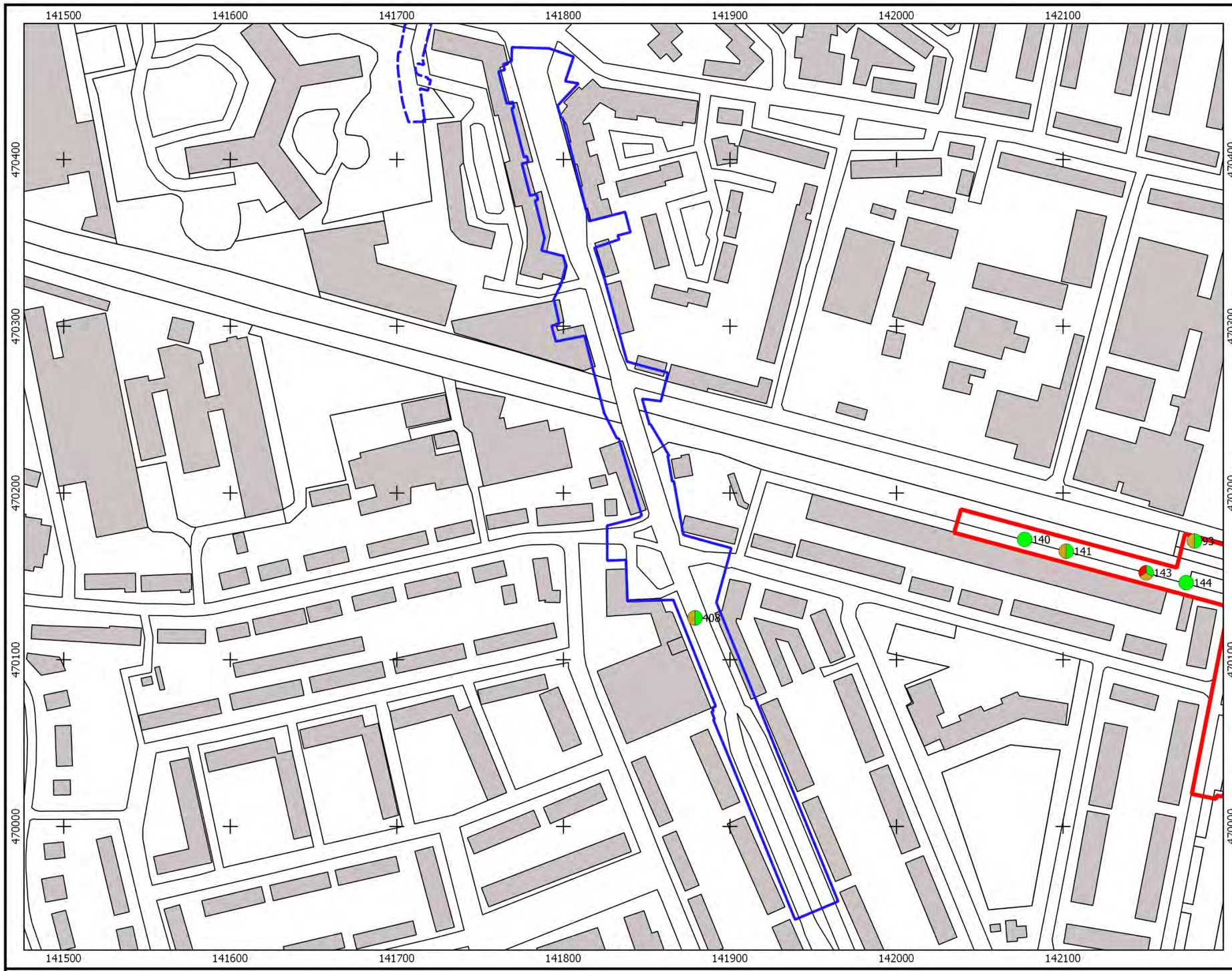
Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

Vondsten en indicatoren

- Houtskoolbrokken
- Fijn verdeeld houtskool
- Bewerkt vuursteen
- Metaalslakken
- Aardewerk, bouwmateriaal, glas, bot metaal (Modern/Nieuwe Tijd)

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*



Vondsten Oosterengweg

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein

Vondsten en indicatoren

- Houtskoolbrokken
- Fijn verdeeld houtskool
- Bewerkt vuursteen
- Metaalslakken
- Aardewerk, bouwmateriaal, glas, bot, metaal (Modern/Nieuwe Tijd)

N

0 25 50 75 100 125 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Bijlage 13. Advies

Advies Oosterengweg en Stationsgebied

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

- plan stationsgebied
- Oostelijk bosgebied Mickelersstraat
- Oosterengweg IFF-terrein
- geen maatregelen
- vrijstellingsgrens verruimen
- proefsleuven/begeleiding
- waarderend booronderzoek
- electromagnetisch onderzoek

1
2
3
5a

140750 141000 141250 141500 141750 142000 142250

471000 470750 470500 470250 470000

N

0 50 100 150 200 250 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Advies Oostelijk bosgebied

HOV Hilversum-Laren
Gemeente Hilversum

Legenda

- plan stationsgebied
- Oostelijk bosgebied
- Mickelersstraat
- Oosterengweg
- IFF-terrein
- geen maatregelen
- vrijstellingsgrens verruimen
- proefsleuven/begeleiding
- waarderend booronderzoek
- electromagnetisch onderzoek

142250 142500 142750 143000 143250 143500

470750 470500 470250 470000 469750

4 5a 5b 5c 5d 5e

N

0 50 100 150 200 250 m

transect: *archeologie, erfgoed, ruimte*

Bijlage 14. Boorstaten

Legenda

Textuurindeling (NEN 5104)

Hoofdnaam	*Toevoeging [Org, Gr]*	*Gradiënt toevoeging*	*Laaggrens*
LG = grind	g = grindig	1 = zwak	d = diffuus
Z = zand	z = zandig	2 = matig	g = geleidelijk
L = leem	s = siltig	3 = sterk	s = scherp
K = klei	k = kleiig	4 = uiterst	
V = veen	h = humeus		
	m = mineraalarm		

Karakteristieken en plantenresten

VAM (amorfiteit)	*Plantenresten (plr)*	*Consist(entie)*	*M50 (mediaan)*	*Alleen voor zand*
1 = Zwak amorf	ri = riet	ST = stevig	75-105	uiterst fijn
2 = Matig amorf	ho = hout	MST = matig stevig	105-150	zeer fijn
3 = Sterk amorf	ze = zegge	MSL = matig slap	150-210	matig fijn
	wo – wortels	SL = slap	210-300	matig grof
	plr = ongedef.	ZSL = zeer slap	300-420	grof
			420-600	zeer grof

Nieuwvormingen en grondwater

Ca (kalkgehalte, $CaCO_3$)	*Fe (roestvlekken)*	*Oxidatie/reductie [o/r]*	*GW (grondwater)*
1 = afwezig	1 = afwezig	o = oxidatie	GW = grondwater
2 = matig kalkhoudend	2 = ijzerhoudend	or = oxidatie/reductie	GHG = gem. hoogste grondwaterstand
3 = kalkhoudend	3 = sterk ijzerhoudend	r = reductie	GLG = gem. laagste grondwaterstand

Classificatie en interpretatie

Bodemhorizont (Hor.; volgens De Bakker & Schelling, 1989)	*Monstername (M)*	*Lithogenese (lith.)*
BHA	X (boring) – XXX {diepte in cm)	OPH = ophoging
BHB		OMG = omgezet
BHBC		BOV = bouwvoor
BHC		STZ = stuifzand
…		DEZ = dekzand
		SDR = sandr-afzettingen
		STW = stuwwal

Bijzonderheden

Archeologische indicatoren en afkortingen in de kolom 'bijzonderheden'

gg = goed gesorteerd	gr = grindje	L = leem (verbrand)
mg = matig gesorteerd	plr = plantenresten	BT = bot
sg = slecht gesorteerd	Fe conc = ijzerconcreties	AW = aardewerk
	Mn conc = mangaanconcreties	VST = vuursteen
ga = goed afgerond	Mn = Mangaan	BS = baksteen/puin
ma = matig afgerond	spik = spikkel	FOSF = fosfaat
sa = slecht afgerond	gevl = gevlekt	HK = houtskool
	sch = schelpen	
	bijm = bijmenging (+ text.)	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 14**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142297
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470344
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	5.22
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	h1	brgr	s	mf	-	OPH	-	
140	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	
170	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	w	DEZ	Aap	
180	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
200	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 15**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142292
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470320
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	5.91
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	brgr	s	mf	-	OPH	-	
155	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	
220	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	steenkool, gele vlekken
250	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 16**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142287
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470295
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	6.60
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	h1	brgr	s	mf	-	OPH	-	
135	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	
140	Zs1	-	h1	brgr	s	mf	-	OPH	-	
180	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 17**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142282
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470273
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	7.33
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	brgr	s	mf	-	OPH	-	
155	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	
160	Zs1	-	h1	brgr	s	mf	-	OPH	-	
190	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 18**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142989
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470058
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.77
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
35	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
55	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
60	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 19**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143013
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470052
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.71
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
45	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
55	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
80	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 20**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143037
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470045
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.76
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
65	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 21**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143062
Datum: 30-3-2016 *Y-coördinaat:* 470038
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.19
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
90	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
100	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
120	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 22**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143086
Datum: 30-3-2016 *Y-coördinaat:* 470032
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.49
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
55	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
65	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
75	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 23**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142972
Datum: 30-3-2016 *Y-coördinaat:* 470042
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.40
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
50	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
65	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 24**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142996
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470036
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.07
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
85	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 25**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143020
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470029
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	2.97
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
65	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
75	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
85	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 26**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143044
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470022
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.19
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 27**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143068
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470016
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.74
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
85	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
90	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
100	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 28**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143092
Datum: 30-3-2016 *Y-coördinaat:* 470009
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.84
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
35	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 29**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143116
Datum: 30-3-2016 *Y-coördinaat:* 470002
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.86
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
65	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 30**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143141
Datum: 30-3-2016 *Y-coördinaat:* 469996
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.21
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 31**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143165
Datum: 30-3-2016 *Y-coördinaat:* 469989
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.83
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 32**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142954
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470026
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.02
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 33**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142979
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470020
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.56
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
55	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
70	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
75	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
90	Zs1	-	-	ge	s	mf	-	DEZ	C	
95	Zs1	-	h1	brgr	g	mf	-	DEZ	Ah	Allerød-bodem
120	Zs1	-	-	lgr	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 34**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143003
Datum:	30-3-2016	*Y-coördinaat:*	470013
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	2.94
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
65	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
75	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
85	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
95	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 35**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143027
Datum: 30-3-2016 *Y-coördinaat:* 470006
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.58
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
65	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
75	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
85	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 36**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143051
Datum: 30-3-2016 *Y-coördinaat:* 470000
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.30
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
85	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
95	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
110	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
140	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 37**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143075
Datum: 30-3-2016 *Y-coördinaat:* 469993
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.00
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
20	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
35	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	w	DEZ	Aap	
80	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 38**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143099
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 469986
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.43
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
75	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 39**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143123
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 469980
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.08
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
45	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
80	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 40**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143147
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 469973
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.99
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
30	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
40	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
50	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
80	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 41**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143171
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 469967
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.08
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
80	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 42**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142937
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 470010
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.34
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 43**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142961
Datum:	31-3-2016	*Y-coördinaat:*	470004
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.87
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
90	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
100	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 44**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142985
Datum:	31-3-2016	*Y-coördinaat:*	469997
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.22
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 45**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143009
Datum:	31-3-2016	*Y-coördinaat:*	469990
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.36
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
45	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
50	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
55	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
65	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 46**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143034
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 469984
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.23
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
65	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
80	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 47**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143058
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 469977
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.79
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
65	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
70	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 48**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143082
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 469970
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.80
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 49**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143106
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 469964
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.86
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
65	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 50**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143130
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 469957
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.46
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
90	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 51**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143154
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 469951
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.92
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 52**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143178
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 469944
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.88
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 53**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142318
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 470159
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.56
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	
120	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	cement
170	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	
200	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	enkele baksteenfragmenten
230	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 54**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142342
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 470153
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.74
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
90	Zs1	g1	h1	gegr	eb	mg	-	BOV	Ap	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	
110	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	glas, gele vlekken
140	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 56**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142391
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 470140
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.31
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	OMG/STZ	-	
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 57**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142415
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 470133
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.74
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	OMG/STZ	-	kolengruis
110	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
140	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 58**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142439
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 470126
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.74
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
35	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	OMG/STZ	-	
55	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
65	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
75	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
85	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 59**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142463
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 470120
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.86
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	OMG/STZ	-	
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 60**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142487
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 470113
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.78
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	OMG/STZ	-	
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
80	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 61**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142511
Datum: 31-3-2016 *Y-coördinaat:* 470107
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.57
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 62**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142535
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470100
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.75
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	
100	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
110	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 63**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142559
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470094
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.73
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	
45	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	
80	Zs1	-	-	brgr	s	mf	-	OMG	A/Cp	boomval
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 64**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142584
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470087
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.88
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	-	brgr	s	mf	-	OMG	A/Cp	boomval
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 65**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142608
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470080
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.65
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	brgr	s	mf	-	OPH	-	
50	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	
100	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
120	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 66**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142632
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470074
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	5.31
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	h1	brgr	s	mf	-	OPH	-	
90	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	
165	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
170	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
180	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
190	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
200	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 67**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142656
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470067
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.03
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 68**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142680
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470061
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.56
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
115	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 69**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142704
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470054
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.89
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
95	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
105	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 70**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142728
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470047
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.19
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 71**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142752
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470041
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.43
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
85	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
90	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 72**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142776
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470034
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.04
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 73**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142801
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470028
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.18
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
25	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
40	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
70	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 74**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142825
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470021
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.78
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 75**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142849
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470015
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.91
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 76**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142873
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470008
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.05
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
75	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 77**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142897
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470001
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.20
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 78**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142921
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469995
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.22
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
75	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 79**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142944
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469988
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.72
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
40	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
55	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
70	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 80**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142968
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469981
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.12
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
30	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
40	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
70	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 81**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142992
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469974
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.70
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
30	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
45	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
55	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 82**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143016
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469968
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.32
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
80	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
90	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 83**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143040
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469961
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.78
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
65	Zs1	-	-	ge	s	mf	-	DEZ	C	
80	Zs1	-	h1	brgr	g	mf	-	DEZ	Ah	Allerød-bodem
110	Zs1	-	-	lgr	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 84**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143064
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469955
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.03
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren		**Boring 85**
Projectcode:	15120024		
CIS-code:	3990071100		
Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143088
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469948
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	2.89
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 86**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143113
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469941
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.85
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
45	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 87**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143137
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469935
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.57
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
45	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 88**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143161
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469928
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.91
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
55	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
70	Zs1	-	-	brgr	s	mf	-	OMG	A/Cp	boomval
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 89**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143185
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469921
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.00
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
45	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 90**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143209
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469915
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.94
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
65	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 91**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143233
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469908
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.00
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 92**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143257
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469901
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.94
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
65	Zs1	-	-	ge	s	mf	-	DEZ	C	
75	Zs1	-	h1	brgr	g	mf	-	DEZ	Ah	Allerød-bodem
100	Zs1	-	-	lgr	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 93**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142179
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470171
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.39
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
80	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	plastic
90	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 95**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142227
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470159
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.14
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
170	Zs1	g1	h1	brgr	g	mg	-	BOV	Ap	
200	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 96**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142251
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470152
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.62
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	
45	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
70	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 97**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142276
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470146
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.06
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
85	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 98**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142300
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470144
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.16
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
65	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	
85	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 99**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142324
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470137
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.23
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
45	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
50	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
60	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
75	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
80	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 100**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142348
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470130
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.08
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
100	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
120	Zs1	-	-	brgr	s	mf	-	OMG	A/Cp	boomval
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 101**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142372
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470124
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.99
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 102**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142396
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470117
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.88
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
55	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
70	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
80	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
90	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 103**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142420
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470110
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.39
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
55	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 104**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142444
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470104
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.55
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 105**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142468
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470097
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.59
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
55	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
75	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	w	DEZ	Aap	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 106**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142492
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470091
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.50
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
95	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 107**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142517
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470084
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.71
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 108**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142541
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470077
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.77
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	-	grzw/ge	s	mf	-	OMG	-	
35	Zs1	-	-	dobr	s	mf	-	DEZ	Bh	
50	Zs1	-	-	doge	s	mf	-	DEZ	BC	
70	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 109**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142565
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 470071
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.94
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	dogrzw	s	mf	-	OPH	-	
45	Zs1	-	-	zw	s	mf	-	DEZ	Ah	
55	Zs1	-	-	br	g	mf	-	DEZ	BC	
70	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 110**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142589
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470064
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.10
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	grzw/orbr	s	mf	-	OMG	A/B/Cp	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 111**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142613
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470057
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.05
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	grzw/ge	s	mf	-	OMG	A/B/Cp	
55	Zs1	-	-	orbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
70	Zs1	-	-	doge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 112**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142637
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470051
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.85
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	grzw/dobr/ge	s	mf	-	OMG	A/B/Cp	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 113**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142661
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470044
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.22
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	grzw/ge/br	s	mf	-	OMG	A/B/Cp	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 114**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142685
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470038
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.68
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	grzw/ge	s	mf	-	OMG	A/Cp	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 115**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142709
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470031
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.77
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	grzw	s	mf	-	OMG	-	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 116**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142734
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470024
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.01
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	-	grzw	s	mf	-	OMG	A/Ep	
35	Zs1	-	-	dobr	s	mf	-	DEZ	Bh	
50	Zs1	-	-	gebr	g	mf	-	DEZ	Bhs	
70	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 117**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142758
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470018
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.77
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	-	grzw/ge	s	mf	-	OMG	A/Cp	
40	Zs1	-	-	orbr	s	mf	-	DEZ	Bhs	
60	Zs1	-	-	doge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 118**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142782
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470011
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.82
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
100	Zs1	-	-	ge/grzw	s	mf	-	OMG	A/Cp	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 119**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142806
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	470005
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.84
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
45	Zs1	-	-	grzw/ge	s	mf	-	OMG	-	
50	Zs1	-	-	dobr	s	mf	-	DEZ	Bh	
70	Zs1	-	-	gebr	s	mf	-	DEZ	Bhs	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 120**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142830
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469998
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.07
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	grzw	s	mf	-	OMG	A/Bp	
70	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 121**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142854
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469991
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.90
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	-	grzw	s	mf	-	OMG	-	
40	Zs1	-	-	dobr	g	mf	-	DEZ	Bh	
60	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 122**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142878
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469985
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.32
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	-	grzw	s	mf	-	OPH	-	
70	Zs1	-	-	ge/gr	s	mf	-	STZ	-	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 123**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142902
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469978
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.05
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	grzw	s	mf	-	OMG	-	
50	Zs1	-	-	grzw	s	mf	-	DEZ	Ah	
70	Zs1	-	-	dobr	s	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 124**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142926
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469972
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.29
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	h1	dogrzw	s	mf	w	BOV	Ap	
60	Zs1	-	h1	grbr	s	mf	-	DEZ	AE	
90	Zs1	-	-	dobr	s	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 125**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142951
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469965
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.37
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	h1	grzw	s	mf	w	BOV	Ap	
60	Zs1	-	-	doge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	h1	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 126**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142975
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469959
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.74
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	h1	dogrzw	s	mf	w	OMG	-	
60	Zs1	-	h1	dobr	g	mf	w	DEZ	Bh	
90	Zs1	-	-	gebr	d	mf	-	DEZ	Bhs	
110	Zs1	-	-	doge	d	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 127**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142999
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469952
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.34
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
75	Zs1	-	h1	dogr/grzw	s	mf	w	OMG	-	
105	Zs1	-	h1	dobr	g	mf	w	DEZ	Bh	
125	Zs1	-	-	doge	g	mf	-	DEZ	BC	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 128**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 143023
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469945
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.01
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	dogrzw	s	mf	w	BOV	Ap	
25	Zs1	-	h1	dobr	g	mf	w	DEZ	Bhs	
50	Zs1	-	-	gebr	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 129**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 143047
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469939
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.85
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	h1	dogrbr/gegr	s	mf	w	OMG	A/Cp	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 130**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	143071
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469932
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	2.87
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	dogrzw	s	mf	w	BOV	Ap	
65	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OMG	-	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 131**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	143095
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469925
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	2.93
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	grbr	s	mf	w	BOV	Ap	
50	Zs1	-	-	ge/gebr	s	mf	-	OMG	B/Cp	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 132**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143119
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469919
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	2.75
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
30	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 133**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143143
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469912
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.06
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 134**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143168
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469905
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.79
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 135**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143192
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469899
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.79
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
45	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 136**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143216
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469892
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.43
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 137**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143240
Datum: 29-3-2016 *Y-coördinaat:* 469885
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.48
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
35	Zs1	g3	h1	dgr	s	mf	-	OMG/STZ	-	
65	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
75	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 138**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143264
Datum:	29-3-2016	*Y-coördinaat:*	469879
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.30
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	g3	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 139**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142053
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470178
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	6.41
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
35	Zs1	-	h1	brgr	s	mf	-	BOV	Ap	
95	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	
120	Zs1	g1	-	ge	eb	mg	-	STW	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 140**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142077
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470172
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	6.33
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	
40	Zs1	g1	h1	brgr	g	mg	-	BOV	Ap	gele vlekken
55	Zs1	g1	h1	gegr	eb	mg	-	BOV	Ap	kiezels
75	Zs1	g1	h1	dbrgr	s	mg	-	STW	Aap	
100	Zs1	g1	-	ge	eb	mg	-	STW	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 141**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142102
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470165
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	5.35
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	g1	h1	gegr	eb	mg	-	BOV	Ap	
70	Zs1	g1	h1	dbrgr	s	mg	-	STW	Aap	
100	Zs1	g2	-	lgegr	eb	zg	-	SDR	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 142**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142126
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470159
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.12
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	
40	Zs1	g1	h1	dbrgr	s	mg	-	STW	Aap	
100	Zs1	g2	-	lgegr	eb	zg	-	SDR	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 143**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142150
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470152
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.64
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	
65	Zs1	g1	h1	dbrgr	s	mg	-	STW	Aap	
70	Zs1	-	h1	br	g	mg	-	STW	Bh	
100	Zs1	g1	-	ge	eb	mg	-	STW	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 144**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142174
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470146
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.36
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	prikkeldraad, enkele baksteenfragmenten
85	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	w	DEZ	Aap	
100	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 145**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142198
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470139
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.49
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	brgr	s	mf	-	OPH	-	
35	Zs1	-	-	gegr	s	mf	-	OPH	-	grijze vlekken
60	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	kiezels
105	Zs1	-	h1	brgr	s	mf	-	BOV	Ap	gele vlekken
140	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren	**Boring 146**
Projectcode:	15120024	
CIS-code:	3990071100	

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142222
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470132
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.40
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	brgr	s	mf	-	OPH	-	
45	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
65	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren	**Boring 147**
Projectcode:	15120024	
CIS-code:	3990071100	

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142246
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470125
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.17
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	gele vlekken
30	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren	**Boring 148**
Projectcode:	15120024	
CIS-code:	3990071100	

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142270
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470119
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.91
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
25	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren	**Boring 149**
Projectcode:	15120024	
CIS-code:	3990071100	

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142294
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470112
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.90
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 150**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142318
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470106
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.67
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	gele vlekken
25	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
40	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
55	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
75	Zs1	-	-	ge	s	mf	-	DEZ	C	
77	Zs1	-	h1	brgr	g	mf	-	DEZ	Ah	Allerød-bodem
100	Zs1	-	-	lgr	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 151**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142342
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470099
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.72
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	-	dogrzw/br/ge	s	mf	w	OMG	-	
60	Zs1	-	-	gebr	g	mf	-	DEZ	Bhs	
80	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 152**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142366
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470093
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.47
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
95	Zs1	-	h1	grzw/gebr/br	s	mf	w	OMG	A/B/Cp	
140	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 153**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142390
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470086
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.29
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
45	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
55	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 154**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142415
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470080
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.38
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
75	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	gele vlekken
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 155**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142439
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470073
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.41
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
80	Zs1	-	h1	grzw/br/ge	s	mf	w	OMG	A/B/Cp	
100	Zs1	-	h1	orbr	g	mf	w	DEZ	Bhs	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 156**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142463
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470067
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.41
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
50	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
65	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 157**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142487
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470060
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.41
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	w	DEZ	Aap	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 158**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142511
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470054
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.79
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
25	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
50	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	
75	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	
80	Zs1	-	h1	brgr	g	mf	-	DEZ	Ah	Allerød-bodem
115	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
140	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 159**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142535
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470047
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.14
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
35	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
65	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
75	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
85	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 160**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142559
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470040
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.12
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	humeuze vlekken
90	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	w	DEZ	Aap	
110	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
125	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 161**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142583
Datum:	21-3-2016	*Y-coördinaat:*	470034
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.97
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
55	Zs1	-	h1	grzw/br/ge	s	mf	-	OMG	A/B/Cp	
60	Zs1	-	h1	dobr	s	mf	-	DEZ	Bhs	
90	Zs1	-	-	doge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 167**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142728
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469995
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.61
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
55	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
85	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 168**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142752
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469988
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.58
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
95	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 169**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142777
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469982
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.86
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
55	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
75	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 170**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142801
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469975
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.60
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
65	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
70	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
85	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 171**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142825
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469969
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.99
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
110	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
115	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 172**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142849
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469962
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.97
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
95	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
110	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 173**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142873
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469955
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.25
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
80	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
95	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 174**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142897
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469949
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.34
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
95	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
120	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 175**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142921
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469943
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.14
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
125	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
145	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 176**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142945
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469936
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.15
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
95	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
105	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
120	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
135	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 177**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142969
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469929
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.39
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
100	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 178**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142993
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469923
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.01
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
105	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
115	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
125	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 179**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143017
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469916
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.76
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
95	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	h1	brgr	g	mf	-	DEZ	Ah	Allerød-bodem
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 180**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143041
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469909
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 2.79
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 181**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143066
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469903
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.14
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
105	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
115	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 182**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143090
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469896
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.15
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
55	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
65	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
75	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
90	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 183**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143114
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469889
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.10
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
90	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
95	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 184**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143138
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469883
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.78
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
95	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
160	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 185**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143162
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469876
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.04
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
110	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
120	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
125	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 186**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143186
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469870
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.26
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
170	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
180	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 187**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143210
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469863
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.21
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
90	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
95	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
100	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
110	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
125	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
140	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 188**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143234
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469856
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.38
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
85	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
90	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
100	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 189**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143258
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469850
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.57
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
90	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 190**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143282
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469843
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.64
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
35	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
40	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
45	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
60	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
80	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 191**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142590
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 470012
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.80
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
30	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
55	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
80	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 192**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142615
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 470006
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.58
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
10	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
55	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
60	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
90	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 193**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142639
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469999
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.69
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	h1	dogrzw	s	mf	w	DEZ	AE	loodzand
60	Zs1	-	h1	dobr	g	mf	w	DEZ	Bh	
75	Zs1	-	-	gebr	g	mf	w	DEZ	Bhs	
100	Zs1	-	-	doge	eb	mf	-	DEZ	BC	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 194**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142663
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469993
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.04
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
75	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 195**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142687
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469986
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.10
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
55	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
65	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
95	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 196**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142711
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469980
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.79
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	h1	zw/br/ge	s	mf	w	OMG	A/B/Cp	boomval
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 197**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142735
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469974
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.62
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	h1	zw/robr/ge	s	mf	w	OMG	A/B/Cp	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 198**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142760
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469967
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.76
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	zwgr/begr	s	mf	w	OMG	AE/Cp	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 199**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142784
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469961
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.71
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
45	Zs1	-	-	dobegr	s	mf	w	OMG/STZ	-	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 200**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142808
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469954
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.17
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	h1	grzw	s	mf	w	OMG/STZ	-	
55	Zs1	-	h1	zw	s	mf	w	DEZ	Ah	
70	Zs1	-	h1	dogrzw	g	mf	w	DEZ	E	
90	Zs1	-	-	dobr	g	mf	w	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	gebr	g	mf	-	DEZ	Bhs	
120	Zs1	-	-	doge	g	mf	-	DEZ	BC	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren	**Boring 201**
Projectcode:	15120024	
CIS-code:	3990071100	

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142832
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469948
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.17
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	dogrzw	s	mf	-	OMG/STZ	-	
50	Zs1	-	-	zw	s	mf	-	BOV	Ap	
65	Zs1	-	-	dogrzw	s	mf	-	DEZ	AE	
75	Zs1	-	-	robr	g	mf	-	DEZ	Bhs	
100	Zs1	-	-	brge	d	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren	**Boring 202**
Projectcode:	15120024	
CIS-code:	3990071100	

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142856
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469941
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.45
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	grzw	s	mf	w	DEZ	AE	
30	Zs1	-	h1	zw	g	mf	-	DEZ	Bh	
50	Zs1	-	h1	grbr	g	mf	-	DEZ	Bhs	
70	Zs1	-	-	grbe	s	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	lige	eb	mf	w	DEZ	C	

Projectnaam:	HOV, Hilversum/Laren	**Boring 203**
Projectcode:	15120024	
CIS-code:	3990071100	

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142879
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469933
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.49
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	h1	dogrzw/gr	s	mf	w	OMG/STZ	-	
55	Zs1	-	-	gebr	g	mf	-	DEZ	Bhs	
70	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 204**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142904
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469927
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.90
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	dogrzw	s	mf	w	DEZ	AE	
35	Zs1	-	h1	brzw	g	mf	w	DEZ	Bh	
50	Zs1	-	h1	dobr	g	mf	-	DEZ	Bhs	
65	Zs1	-	-	bege	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	lige	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 205**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142928
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469920
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.33
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	grzw	s	mf	w	OMG	-	
40	Zs1	-	-	gebr	g	mf	-	DEZ	Bhs	
60	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
65	Zs1	-	-	ge	g	mf	-	DEZ	C	
70	Zs1	-	-	dogrge	g	mf	-	DEZ	Ah	Allerød-bodem
100	Zs1	-	h1	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 206**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142952
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469913
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.64
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
130	Zs1	-	h1	grzw	s	mf	w	STZ	C	
135	Zs1	-	-	zw	s	mf	w	DEZ	Ah	
150	Zs1	-	h1	gr	s	mf	w	DEZ	E	
170	Zs1	-	-	dobr	s	mf	w	DEZ	Bh	
200	Zs1	-	h1	doge	eb	mf	-	DEZ	BC	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 207**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	142976
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469907
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	2.92
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	-	grzw/gebr	s	mf	w	OMG/STZ	-	
60	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 208**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	143000
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469900
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.07
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	begr	s	mf	w	STZ	-	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 209**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	143024
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469893
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.10
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
55	Zs1	-	-	dogr/gebe	s	mf	w	STZ	-	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 210**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	143048
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469887
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	2.99
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	-	dogr/gebe	s	mf	w	STZ	-	
60	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 211**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 143072
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469880
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.83
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
80	Zs1	-	h1	dogr	s	mf	w	STZ	-	
100	Zs1	-	h1	br/zw	s	mf	-	OMG	A/Bp	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 212**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 143096
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469874
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.35
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	h1	dogr	s	mf	w	STZ	-	
60	Zs1	-	h1	zw	g	mf	-	DEZ	Bh	
85	Zs1	-	-	gebr	g	mf	-	DEZ	Bhs	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 213**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 143120
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469867
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.94
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	h1	gr	s	mf	w	DEZ	E	
60	Zs1	-	h1	zw	g	mf	w	DEZ	Bh	
80	Zs1	-	-	gebr	g	mf	-	DEZ	Bhs	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 214**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 143145
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469860
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.49
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
210	Zs1	-	h1	gr/zw/br	s	mf	-	OMG	A/E/B/Cp	boomval
220	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 215**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 143169
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469854
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.97
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
140	Zs1	-	h1	brgr/grzw	s	mf	w	STZ	-	
150	Zs1	-	-	dobrzw	g	mf	-	DEZ	Bh	
165	Zs1	-	-	dobr	s	mf	-	DEZ	Bhs	
200	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 216**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 143193
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469847
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.06
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	-	bege	s	mf	w	STZ	-	
70	Zs1	-	-	br	g	mf	-	DEZ	Bhs	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 217**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143217
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469840
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.42
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
200	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
210	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
220	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
230	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 218**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143241
Datum: 22-3-2016 *Y-coördinaat:* 469834
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.06
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
160	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
170	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
185	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 219**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143265
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469827
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.23
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
90	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
105	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 220**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143289
Datum:	22-3-2016	*Y-coördinaat:*	469820
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.59
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
35	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
45	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
55	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 221**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142886
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469911
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.50
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
45	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
65	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 222**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142910
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469904
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.89
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
65	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
75	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
80	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
95	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 223**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142934
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469897
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.87
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
140	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
170	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 224**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142959
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469891
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.71
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
160	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
170	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
180	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
200	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 225**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142983
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469884
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.37
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 226**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143007
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469878
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.34
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
45	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
55	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 227**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143031
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469871
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.46
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
65	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
75	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
80	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 228**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143055
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469864
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.05
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
135	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
140	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
165	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 229**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143079
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469858
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.31
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
85	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
140	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 230**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143103
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469851
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.73
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
160	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
170	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
180	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
200	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 231**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143127
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469844
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.74
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
100	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
105	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
110	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
140	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 232**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143151
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469838
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.43
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
120	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 233**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143175
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469831
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.81
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
90	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
105	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 234**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143200
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469824
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.27
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
125	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
150	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
170	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 235**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143224
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469818
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 6.18
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
120	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
180	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 236**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143248
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469811
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.42
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
115	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
130	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
140	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
170	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 238**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142869
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469895
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.78
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
90	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
125	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
130	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 239**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142893
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469888
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.54
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
95	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
105	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 240**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142917
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469881
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.50
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
95	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
105	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
115	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
125	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 241**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142941
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469875
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.70
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
165	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
175	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
200	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 242**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142965
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469868
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.02
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
90	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
100	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 243**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142989
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469862
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.13
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 244**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143013
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469855
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.67
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
75	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
85	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
90	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
95	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 245**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143038
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469848
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.35
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
90	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
110	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 246**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143062
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469842
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.07
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
80	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
90	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 247**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143086
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469835
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.67
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
100	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
120	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 248**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143110
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469828
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.88
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
75	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
80	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
90	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
125	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 249**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143134
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469822
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.97
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
90	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
95	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 250**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	143158
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469815
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.76
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
100	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
125	Zs1	-	-	brgr	s	mf	-	OMG	A/Cp	boomval
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 251**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143182
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469808
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.12
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
85	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
105	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	h1	brgr	g	mf	-	DEZ	Ah	Allerød-bodem
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 252**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143206
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469802
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.23
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
120	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
145	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 253**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143230
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469795
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.57
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
115	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
125	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
130	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
140	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
170	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 254**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142900
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469866
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.31
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
75	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
85	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 255**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142924
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469859
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	4.25
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
160	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
170	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
175	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
200	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 256**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142948
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469852
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.37
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 257**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142972
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469846
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.44
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
95	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
105	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
115	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
120	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 258**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	I. Beckers	*X-coördinaat:*	142996
Datum:	23-3-2016	*Y-coördinaat:*	469839
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	3.88
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
65	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
70	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 259**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143020
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469832
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.97
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
115	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
130	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
135	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
140	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 260**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143044
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469826
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.99
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 261**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143068
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469819
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.75
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
100	Zs1	-	-	brgr	s	mf	-	OMG	A/Cp	boomval
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 262**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143092
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469812
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.33
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
140	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
150	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
170	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 263**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143117
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469806
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.26
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
90	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 264**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142955
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469830
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.29
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
100	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
170	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 265**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 142979
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469823
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.38
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
165	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
190	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 266**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143003
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469816
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.01
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
90	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
105	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
115	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
125	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
145	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 267**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143027
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469810
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.92
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
85	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
100	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
105	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 268**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143051
Datum: 23-3-2016 *Y-coördinaat:* 469803
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.21
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
115	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 269**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142207
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470119
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.52
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
90	Zs1	-	-	dogrbr/ge	s	mf	w	OMG	-	
100	Zs1	-	-	dobr	g	mf	-	DEZ	Bh	
110	Zs1	-	-	robr	d	mf	-	DEZ	Bhs	
125	Zs1	-	-	gebr	d	mf	-	DEZ	Bhs	
140	Zs1	-	-	brge	d	mf	-	DEZ	BC	
160	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 270**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142202
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470095
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.56
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
190	Zs1	-	-	dobrgr/ge	s	mf	w	OMG	-	
220	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 271**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142197
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470070
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.43
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
90	Zs1	-	-	dobrgr	s	mf	w	OPH/OMG	-	baksteen, sintel, grind
140	Zs1	-	-	dogrzw	s	mf	w	BOV	Aap	
170	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 272**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142192
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470046
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.46
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
170	Zs1	-	-	dogebr/orbr/g	s	mf	w	OPH/OMG	-	baksteen, steenkool, grind
200	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 273**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 142187
Datum: 21-3-2016 *Y-coördinaat:* 470021
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.26
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
165	Zs1	-	-	dogrbr/ge	s	mf	w	OPH/OMG	-	baksteen, glas, grind
200	Zs1	-	-	lige	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 274**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143503
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470260
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.20
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
150	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
160	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
175	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
200	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 275**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143490
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470239
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.48
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
120	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
125	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 276**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143477
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470217
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.00
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
60	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
75	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
85	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 277**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143465
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470197
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.64
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
120	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
125	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
130	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 278**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143515
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470239
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.60
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
110	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
115	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
125	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
145	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
170	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 279**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143503
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470217
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.06
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
70	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
75	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	enkele houtskoolbrokken
90	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
100	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 280**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143490
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470195
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.08
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
130	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
140	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
145	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
170	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 281**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143652
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470263
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.19
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
80	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
85	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
95	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
105	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
140	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 282**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143641
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470241
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.85
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
55	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
65	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
75	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 283**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143630
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470219
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.72
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
45	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
60	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
70	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
80	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 284**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143618
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470197
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.98
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
55	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
70	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 285**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143607
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470175
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.03
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
190	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
205	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
220	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 286**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143595
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470152
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.68
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
95	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 287**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143584
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470130
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.71
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
85	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
95	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
100	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
120	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
150	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 288**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143572
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470108
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.22
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
130	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
140	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
170	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 289**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143561
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470086
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.41
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
210	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
225	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 290**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143549
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470063
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 3.65
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
35	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
45	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
70	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 291**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143538
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470041
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.97
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
120	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
130	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
140	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
170	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 292**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143527
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 470019
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.71
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
120	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
140	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
150	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
170	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
200	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 293**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143515
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 469997
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.55
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
45	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
70	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 294**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143505
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 469974
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.94
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
120	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
130	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
140	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
155	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
170	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 295**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143496
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 469951
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.10
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
150	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
160	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
165	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
180	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
200	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 296**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143490
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 469926
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.17
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
100	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
120	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
135	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
155	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
180	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 297**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143485
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 469902
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.06
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
15	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
75	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
85	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
130	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 298**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143481
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 469877
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.31
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
5	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
50	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 299**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143471
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 469855
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.19
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
60	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
70	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
80	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 300**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143448
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 469846
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.25
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
100	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
130	Zs1	-	h1	dgr	g	mf	w	DEZ	Ah	
140	Zs1	-	-	lgr	g	mf	-	DEZ	E	
155	Zs1	-	h1	dbr	g	mf	-	DEZ	Bh	
180	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 301**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143423
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 469851
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.55
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
10	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	b	STZ	Ah	
65	Zs1	-	-	lgegr	s	mf	-	STZ	C	
80	Zs1	-	h1	gr	g	mf	w	DEZ	AE	loodzand
90	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
110	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 302**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143399
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 469857
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 9.22
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
150	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	
160	Zs1	-	-	brge	g	mf	-	DEZ	BC	
190	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 303**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143405
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 469834
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.39
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
80	Zs1	g2	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 304**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: I. Beckers *X-coördinaat:* 143431
Datum: 24-3-2016 *Y-coördinaat:* 469827
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.13
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	h1	dgr	s	mf	-	BOV	Ap	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mf	-	DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 401**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141942
Datum: 5-4-2016 *Y-coördinaat:* 469962
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.66
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	dogrzw	eb	-	-	VERH	-	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 402**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141932
Datum: 5-4-2016 *Y-coördinaat:* 469985
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 4.92
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	dogrzw	eb	-	-	VERH	-	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 403**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141923
Datum: 5-4-2016 *Y-coördinaat:* 470007
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.13
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
60	Zs1	-	-	dogrzw/ge	s	zg	-	OMG	A/Cp	puin
100	Zs1	-	-	gebr	eb	zg	-	SDR	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 404**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141913
Datum: 5-4-2016 *Y-coördinaat:* 470031
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.37
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	h1	dogrzw/ge	s	zg	-	OMG	A/Cp	puin
100	Zs1	-	-	gebr	eb	zg	w	SDR	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 405**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141905
Datum: 5-4-2016 *Y-coördinaat:* 470055
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 5.74
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	-	dogrzw	s	-	-	VERH	-	
50	Zs1	-	-	dogrzw	eb	-	-	VERH	-	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 406**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141897
Datum: 5-4-2016 *Y-coördinaat:* 470078
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 6.06
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	dogrzw	s	-	-	VERH	-	
50	Zs1	-	-	gegr	s	mg	-	OPH	-	
100	Zs1	-	-	doge	eb	mg	-	SDR	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 407**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141888
Datum: 5-4-2016 *Y-coördinaat:* 470102
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 6.29
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	-	dogrzw	s	-	-	VERH	-	
35	Zs1	-	-	gegr	s	mg	-	OPH	-	
50	Zs1	g3	h1	brzw/ge	s	ug	-	OMG	A/Cp	
80	Zs1	g3	-	doge	eb	ug	-	STW	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 408**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141879
Datum: 5-4-2016 *Y-coördinaat:* 470125
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 6.64
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Zs1	-	-	dogrzw	s	-	-	VERH	-	
35	Zs1	-	-	gegr	s	mg	-	OPH	-	
45	Zs1	g1	h1	brzw	s	zg	-	BOV	Aap	
70	Zs1	g2	-	gebr	g	zg	-	STW	Bhs	
100	Zs1	g2	-	doge	eb	zg	-	STW	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 409**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141870
Datum: 5-4-2016 *Y-coördinaat:* 470148
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 6.89
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
50	Zs1	-	-	gegr	s	mg	-	OPH	-	
100	Zs1	g3	-	gebr	eb	zg	-	STW	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 411**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141855
Datum: 4-4-2016 *Y-coördinaat:* 470196
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 7.04
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
20	Zs1	-	-	ge	s	mg	-	OPH	-	
80	Zs1	-	-	brzw	s	mg	-	BOV	Aap	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mg	-	STW	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 412**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141848
Datum: 4-4-2016 *Y-coördinaat:* 470219
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 6.60
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	gegr	s	mg	-	OPH	-	
60	Zs1	-	-	brzw	s	mg	-	BOV	Aap	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mg	-	STW	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 413**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141842
Datum: 4-4-2016 *Y-coördinaat:* 470240
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 6.21
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Zs1	-	-	dobrgr	s	mg	-	OMG	-	
100	Zs1	-	-	ge	eb	mg	-	STW	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 414**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141831
Datum: 4-4-2016 *Y-coördinaat:* 470267
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 6.08
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Asfalt	-	-	dogr	s	-	-	VERH	-	
40	Zs1	g1	h1	brzw	s	mg	-	BOV	Aap	
80	Zs1	g1	h1	br/zw/ge	s	mg	-	OMG	A/Cp	
100	Zs1	g1	h1	ge	eb	mg	-	STW	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 415**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141824
Datum: 4-4-2016 *Y-coördinaat:* 470291
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 6.31
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
25	Asfalt	-	-	dogr	s	-	-	VERH	-	
30	Zs1	g2	h1	brzw	s	mg	-	BOV	Aap	
70	Zs1	g2	h1	ge/brzw	s	mg	-	OMG	A/Cp	
100	Zs1	g2	h1	ge	eb	mg	-	STW	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 416**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141817
Datum: 4-4-2016 *Y-coördinaat:* 470315
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 6.45
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
30	Asfalt	-	-	dogr	s	-	-	VERH	-	
90	Zs1	g1	h1	brzw	s	mg	-	BOV	Aap	
120	Zs1	-	h1	doge	eb	mg	-	STW	BC	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 417**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver: A.J. Wullink *X-coördinaat:* 141810
Datum: 4-4-2016 *Y-coördinaat:* 470339
Boormethode: Edelman 7/15 cm *Maaiveld (m NAP):* 6.37
Opmerking: -

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Asfalt	-	-	dogr	s	-	-	VERH	-	
110	Zs1	g1	h1	brzw	s	mg	-	BOV	Aap	
135	Zs1	g1	-	brgr	g	mg	-	STW	Bhs	
170	Zs1	-	-	doge	eb	mg	-	STW	BC	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 418**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	141803
Datum:	4-4-2016	*Y-coördinaat:*	470363
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	6.21
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Asfalt	-	-	dogr	s	-	-	VERH	-	
130	Zs1	g1	h1	brzw	s	mg	-	BOV	Aap	
160	Zs1	-	-	grbr	g	mg	-	STW	E	
190	Zs1	-	-	orge	g	mg	-	STW	Bs	
200	Zs1	-	-	ge	eb	mg	-	STW	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 419**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	141796
Datum:	4-4-2016	*Y-coördinaat:*	470387
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	5.94
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Asfalt	-	-	dogr	s	-	-	VERH	-	
130	Zs1	g1	h1	grbr	eb	mf	-	OPH	-	baksteen, puin
200	Zs1	-	-	dogr	s	mf	-	OMG	-	rioolsleuf?

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 420**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	141789
Datum:	4-4-2016	*Y-coördinaat:*	470411
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	5.72
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Asfalt	-	-	dogr	s	-	-	VERH	-	
100	Zs1	-	h1	grbr	eb	mf	-	OMG	A/B/Cp	gele en bruine vlekken
120	Zs1	-	-	ge	s	mf		DEZ	C	

Projectnaam: HOV, Hilversum/Laren **Boring 421**
Projectcode: 15120024
CIS-code: 3990071100

Beschrijver:	A.J. Wullink	*X-coördinaat:*	141782
Datum:	4-4-2016	*Y-coördinaat:*	470435
Boormethode:	Edelman 7/15 cm	*Maaiveld (m NAP):*	5.43
Opmerking:	-		

OG	Textuur	G	H	Kleur	Grens	M50	PLR	INT	HOR	opm
40	Asfalt	-	-	dogr	s	-	-	VERH	-	
100	Zs1	g1	h1	grbr	s	mf	-	OPH/OMG	-	
120	Zs1	-	-	ge	eb	mf		DEZ	C	

Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning HOV in 't Gooi

16 juni 2016

Tauw

Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning HOV in 't Gooi

Ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan

Kenmerk R002-1225368FDD-evp-V05-NL

Verantwoording

Titel	Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning HOV in 't Gooi
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Projectleider	Suzanne Swenne
Auteur(s)	Frank Druijff
Projectnummer	1225368
Aantal pagina's	46 (exclusief bijlagen)
Datum	16 juni 2016
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Ruimtelijke Kwaliteit
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
Telefoon +31 30 28 24 82 4
Fax +31 30 28 89 48 4

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom.
De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

Verantwoording en colofon **5**

1 Inleiding **9**
1.1 Begripsbepaling cultuurhistorie en landschap 9

2 Beleidskader **10**
2.1 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (provincie Noord-Holland, 2010) 10
2.2 Provinciale Milieuverordening (Tranche 9, 2015) 11
2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening (2014) 11
2.3.1 Toetsing Verstedelijking 11
2.4 Groenbeleidsplan Hilversum 2030 (gemeente Hilversum, 2012) 14

3 Landschappelijke verkenning **16**
3.1 Landschapsgenese 16
3.2 Geomorfologie en Aardkundige waarden 17
3.3 Gebiedskarakteristiek 18

4 Cultuurhistorische verkenning **20**
4.1 Ontginnings- en bewoningsgeschiedenis 21
4.2 Cultuurhistorische waarden deelgebied 5 25
4.3 Cultuurhistorische waarden deelgebied 6 en 7 33
4.4 Cultuurhistorisch waarden Crailo 40

5 Analyse **41**
5.1 Deelgebied 5 41
5.2 Deelgebied 6 en 7 43
5.3 Compensatie NNN te Crailo 45

6 Conclusie **46**

Bijlage(n)

1. Literatuur
2. HOV in ’t Gooi, toelichting ARO

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen een Hoogwaardig Openbaar Vervoersverbinding (HOV) aan te leggen in Hilversum. Ten behoeve van het op te stellen Provinciale Inpassingsplan dient, conform het provinciaal beleid en artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening, inzicht in de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in het plangebied verkregen te worden. Voorliggende notitie geeft op basis van een bureauonderzoek, aangevuld met een veldbezoek, inzicht in de binnen het plangebied gelegen landschappelijke en cultuurhistorische waarden. In hoofdstuk 3 worden de effecten van de HOV-baan en de nieuwe Weg over Anna's Hoeve op deze waarden beschreven. De analyse richt zich specifiek op de tracédelen 5, 6 en 7 (Hilversum). Dit zijn de tracédelen gelegen binnen de provincie Noord-Holland, waar ten behoeve van de HOV-baan nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Om aantasting van het landschap en cultuurhistorische waarden zo veel mogelijk te voorkomen is daarbij gekozen voor een bundeling van de HOV-baan en Weg over Anna's Hoeve met de Rijksweg A27 en de spoorlijn.

1.1 Begripsbepaling cultuurhistorie en landschap

Het begrip cultuurhistorie is een breed begrip dat naast het vakgebied archeologie, ook de historische geografie en de bouwhistorie omvat. Voorliggende analyse beperkt zich tot de historische geografie en de bouwhistorie. Bij historische geografie gaat het om de zichtbare sporen van vroeger menselijk handelen in het landschap. Bij bouwhistorie gaat het om het vakgebied waarin de (bouw)geschiedenis van een object wordt onderzocht. Voor een beschrijving van de archeologische waarden wordt verwezen naar het archeologisch bureauonderzoek HOV Hilversum-Huizen (Transect, 2014).

Voor de landschappelijke verkenning wordt aanvullend op de inventarisatie van historisch geografische en landschappelijke waarden, ingegaan op de aardkundige waarden. De landschappelijke inpassing van de HOV-baan krijgt aandacht in het document Ruimtelijke inpassing HOV in buitengebied Hilversum, opgesteld als toelichting aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO), zie bijlage 2.

2 Beleidskader

2.1 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (provincie Noord-Holland, 2010)

Het cultuurhistorisch beleid van de provincie Noord-Holland is verwoord in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Noord-Holland (provincie Noord-Holland, 2010). Hierin heeft de provincie haar visie neergelegd en vraagt zij ontwikkelaars om bij het opstellen van hun plannen rekening te houden met de in de leidraad uitgewerkte visie. Ondertitel van de Leidraad is 'Ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit'. De Leidraad is gekoppeld aan de Structuurvisie. De digitale vertaling van de Leidraad is te vinden in de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie.

De leidraad helpt bij het opstellen van ruimtelijke plannen en wordt door de provincie gebruikt bij ontheffingsaanvragen op grond van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie bij ruimtelijke ontwikkelingen buiten het Bestaand Bebouwd Gebied. De provinciale visie op ruimtelijke kwaliteit en de kernkwaliteiten van de verschillende landschappen en dorpen van Noord-Holland zijn vastgelegd in de leidraad. De leidraad is een uitwerking van het eerdere beleidskader Landschap en Cultuurhistorie. Het bevat geen nieuwe uitgangspunten of kwaliteiten, met uitzondering van de begrippen "openheid" en "dorps-DNA". Verder zijn de aardkundige waarden toegevoegd aan de leidraad.

Het stuwwallenlandschap van het Gooi vormt één van de 10 gebieden van provinciaal belang die in de Leidraad worden beschreven. De kernkwaliteiten van dit stuwwallenlandschap zijn samengevat:

Ondergrond

- Aardkundig monument: gehele stuwwal van het Gooi (eveneens als aardkundig waardevol gebied aangegeven op de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie)
- Grafheuvels en urnenvelden, middeleeuwse zandpaden en schapendriften

Landschaps-DNA

Historische structuurlijnen

- Historische grens tussen Noord-Holland en Utrecht (Holland en het Sticht), gemarkeerd door de 23 provinciaal beschermde grenspalen

Cultuurhistorische objecten

- Hersteloorden en sanatoria
- Landgoederen
- Villaparken

Openheid

- Zandlandschappen (het Gooi), gesloten en heuvelachtig landschap, bos; plaatselijk open door heide, stuifzand of uitzicht
- Mate van openheid: landschap met een gesloten tot zeer gesloten karakter

Dorps-DNA brinkdorpen

- Middeleeuwse geconcentreerde nederzetting (uniek voor Noord-Holland)
- Wegenstructuur van de brink naar de essen
- De brink is de centrale plek van het dorp
- Wegen lopen met een radiaalstructuur vanuit de kern het dorp uit, hierdoor bestaat er een sterke relatie tussen de brink en het dorp met het omringende heide- en boslandschap
- Vanuit de dorpen is een zonering herkenbaar van brink via eng naar heide en bos
- Onregelmatige verkavelinspatroon en bebouwingsstructuur
- Resterende essen als open plekken in het dorp

2.2 Provinciale Milieuverordening (Tranche 9, 2015)

De regelgeving over de omgang met aardkundige waarden in Noord-Holland, is vastgelegd in de Provinciale Milieuverordening (PMV, Tranche 9). De Provinciale Milieuverordening vertaalt de Wet Milieubeheer en Wet bodembescherming naar provinciale regels. De verbodsbepalingen, ontheffingsmogelijkheden, meldingsplicht en vrijstellingen zoals deze gelden voor aardkundige monumenten worden in hoofdstuk 6 van de PMV beschreven. Het hele stuwwallengebied van het Gooi is hierin aangemerkt als aardkundig monument (zie ook paragraaf 3.2).

2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening (2014)

De provinciale ruimtelijke verordening (PRV) stelt regels waaraan bestemmingsplannen, wijzigings- en uitwerkingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan dienen te voldoen. Deze regels vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. In deze paragraaf is ingegaan op de relevante onderdelen uit de PRV.

2.3.1 Toetsing Verstedelijking

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen bestaand bebouwd gebied en is deels gelegen in landelijk gebied (bij Anna's Hoeve), dat tevens is aangeduid als gebied voor gecombineerde landbouw. Verstedelijking (waaronder begrepen nieuwe infrastructuur) is buiten bestaand bebouwd gebied niet toegestaan, tenzij de noodzaak is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd en wordt voldaan aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Op deze eisen wordt onderstaand afzonderlijk ingegaan.

Noodzaak
De noodzaak van de aanleg van de HOV in ’t Gooi is beschreven in het provinciaal inpassingsplan. De bereikbaarheid en leefbaarheid van het Gooi staat onder druk. Om aantrekkelijk te blijven voor inwoners en bedrijven is een goede bereikbaarheid, onder meer met het OV, noodzakelijk. HOV in 't Gooi richt zich op de keuzereiziger die snelheid, frequentie, stiptheid en haltevoorzieningen van het openbaar vervoer afweegt bij de keuze tussen auto en openbaar vervoer. Het in de afgelopen jaren doorgevoerde pakket aan doorstromingsmaatregelen heeft op deze punten nog onvoldoende opgeleverd.
De HOV-verbinding is voorts onderdeel van R-net; de HOV-verbinding tussen de A27 en Station Hilversum is nodig om de R-net doelstelling in de regio te kunnen realiseren. De HOV-verbinding wordt aangelegd als vrijliggende busbaan, waarvan het voordeel is dat de bus minder overlast ondervindt van auto's op de doorgaande wegen en niet betrokken is bij files of opstoppingen. Daarbij komt nog dat met de HOV-verbinding niet uitsluitend tijdwinst is beoogd maar ook bijvoorbeeld een zo hoog mogelijke frequentie en punctualiteit, alsmede haltevoorzieningen.

Onmogelijkheid herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren
De aanleg van HOV in 't Gooi kan niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied worden gerealiseerd. Om de R-net doelstelling in de regio te kunnen realiseren is een snelle, vrijliggende HOV-verbinding nodig tussen de A27 en Station Hilversum. Een dergelijke OV-verbinding tussen de A27 en het centrum van Hilversum moet altijd door onbebouwd gebied worden aangelegd, omdat de bestaande bebouwing van Hilversum niet grenst aan de A27. Om de HOV-verbinding zo optimaal mogelijk in te passen in de omgeving wordt deze gebundeld met de bestaande spoorverbinding Hilversum - Amersfoort, de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en het fietspad. Op deze manier komen de diverse vormen van infrastructuur (weg, fietspad, spoor en busbaan) op zo kort mogelijke afstand van elkaar te liggen, zodat aantasting dieper het gebied in wordt voorkomen. Deze bundeling leidt ook tot een verbetering van de ecologische waarden van het gebied, en past tevens binnen de Inrichtingsvisie die is opgesteld voor het gebied Anna's Hoeve.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie
De aanleg van HOV in 't Gooi voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (PS d.d. 21 juni 2010). Ook is in het kader van de PIP-planprocedure de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) om advies gevraagd. De ARO is een onafhankelijke commissie die Gedeputeerde Staten adviseert over ruimtelijke kwaliteit en landschappelijk inpassing van ontwikkelingen buiten bestaand bebouwd gebied. Dit gebeurt met name bij plannen met impact in het landelijk gebied, zoals HOV in 't Gooi. Het Provinciaal Inpassingsplan voor HOV in het Gooi is tijdens de ARO-vergadering op 3 maart 2015 aan de commissie voorgelegd en behandeld. Naast een aantal opmerkingen over de verbeelding van de inpassing van het plan heeft de ARO tijdens deze vergadering geconcludeerd dat het project weliswaar forse landschappelijke impact heeft op het gebied ten oosten van Hilversum, maar dat de bundeling van infrastructuur waarschijnlijk de enige juiste oplossing is om zowel de verlegde Weg over Anna’s Hoeve als de HOV door het gebied aan te leggen. In bijlage 2 is het advies van de ARO opgenomen.

Hieronder wordt op de uitgangspunten uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie afzonderlijk ingegaan en wordt toegelicht in welke mate ten aanzien van deze functies rekening is gehouden met de in artikel 15, tweede lid, van de PRV genoemde aspecten.

1. Kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen en aardkundige waarden

De beschermde landschappelijke waarden worden niet aangetast als gevolg van het project HOV in 't Gooi. Wel leiden de aanleg van de HOV-baan en het ecoduct alsmede het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve tot een negatief effect op de landschappelijke waarde en de gebiedskarakteristiek. Door de bundeling van de diverse vormen van infrastructuur rondom de spoorlijn blijft de aantasting echter beperkt van omvang; de reeds bestaande doorsnijding van het landschap wordt verbreed. Bovendien is voor het overgrote deel sprake van een minimale ontgraving in diepte (minder dan 1 m) en vindt de aantasting daar plaats waar het gebied, door de aanleg van de spoorlijn, al eerder is vergraven. Verder leidt het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve tot onverhard voetpad tot het grotendeels opheffen van de bestaande doorsnijding van het landschap. De beleefbare en recreatieve kwaliteit van het landschap wordt daardoor in het noordelijk deel van Anna's Hoeve versterkt.

In de Provinciale Milieuverordening (PMV) is een deel van het plangebied (het deel tussen de A27 en globaal gezien de bebouwde rand van Hilversum) aangewezen als aardkundig monument. Het betreft hier het monument 'Stuwwallengebieden van 't Gooi', specifiek het gebied van de Zuiderheide, Witte Bergen en Laarder Wasmeer. Voor de realisatie van het project HOV in 't Gooi (welke deels plaatsvindt binnen de grenzen van het aardkundig monument) is een ontheffing PMV aangevraagd.

2. Kernkwaliteiten van de bestaande dorpsstructuur waaraan wordt gebouwd

Het plangebied is niet gelegen in of nabij bestaande dorpsstructuren.

3. Openheid van het landschap daarbij inbegrepen stilte en duisternis

De zandlandschappen van het Gooi hebben een gesloten tot zeer gesloten karakter (het gebied bestaat voornamelijk uit bos, en is alleen plaatselijk open door heide, stuifzand of uitzicht). Door de nieuwe infrastructuur te bundelen met de bestaande spoorlijn wordt het gebied zo min mogelijk aangetast. Het project HOV in 't Gooi betreft voornamelijk bebouwing op maaiveld, en alleen het fietspad wordt verlicht.

Op de fly-over en het ecoduct worden afschermende voorzieningen geplaatst, om de bussen hier uit het zicht te houden. Dit laatste gebeurt vanuit ecologische overwegingen en in verband met de beleving in het recreatie- en natuurgebied Anna's Hoeve en Monnikenberg. De afschermende voorzieningen vormen een wand die geluid en licht tegenhoudt.

Het ecoduct (dat weliswaar een grote ruimtelijke ingreep in het gebied betekent, maar ook een belangrijke en bijzonder waardevolle schakel in de aanwezige ecologische hoofdstructuur vormt) zal zo veel als mogelijk een voortzetting vormen van het natuurgebied, over busbaan, weg, spoor en fietspad heen. De randen van het ecoduct worden afgeschermd om verstoring voor dieren door licht en geluid te minimaliseren.

4. Historische structuurlijnen

De Laan naar Anna's Hoeve vormt een historisch geografisch waardevolle verbindingsstructuur tussen Park Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg. Aan de zuidzijde van het spoor leidt het HOV-plan niet tot aantasting van de laanstructuur. De laan is hier ten westen van het nieuwe ecoduct gelegen en wordt zodoende niet aangetast als gevolg van de kap van bomen of grondverzet. De doorsnijding van de laanstructuur aan de noordzijde van het spoor wordt weliswaar breder, maar door het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve - waardoor de laanstructuur hier kan worden hersteld - worden de cultuurhistorische waarde en beleefbaarheid van de laan vergroot.

5. Cultuurhistorische objecten

Binnen het plangebied zijn geen (wettelijk) beschermde dan wel (in de provinciale Informatiekaart opgenomen) erkende cultuurhistorische waarden aanwezig. Wel wordt geografische waarde toegekend aan de volgende elementen: zandhegge, wildwal en Laan naar Anna's Hoeve. Alle drie deze elementen hebben een directe relatie met Anna's Hoeve. De verdere aantasting van deze samenhangende elementen leidt tot een negatief effect op de beleefbaarheid en historische gelaagdheid van het gebied rond Anna's Hoeve. Anderzijds biedt het inrichtingsplan dat voor het park wordt opgesteld kansen om de samenhang tussen deze elementen te versterken door deze te herstellen en de zichtbaarheid en herkenbaarheid te vergroten.

2.4 Groenbeleidsplan Hilversum 2030 (gemeente Hilversum, 2012)

De gemeente Hilversum streeft naar behoud van historisch gegroeide structuren en zet in op het vergroten van de herkenbaarheid en leesbaarheid van deze structuren. Bij planontwikkeling is het van groot belang dat binnen het stedelijk gebied rekening wordt gehouden met de samenhang tussen gebouwen, wegen en het groen. Voor het plangebied gelden onder andere de volgende uitgangspunten:

Respect voor de ondergrond

De natuurlijke eigenschappen van de ondergrond zoals bodemsoort, reliëf en grondwaterstand, zijn uitgangspunt bij het ontwerp, inrichting en beheer van groengebieden.

Respect voor historie

Historisch gegroeide structuren zoals wegen, lanen, bebouwing en water, zijn in principe uitgangspunt bij visievorming, ontwerp, inrichting en beheer van groengebieden.

Aandacht voor relatie tussen monumenten en groen

Waar het gaat om waardevolle historische elementen en ensembles, zoals historische aanleg van landgoederen, parken en begraafplaatsen, laanstructuren en houtwallen, wordt ‘behoud door ontwikkeling’ nagestreefd. Ingezet wordt op samengaan van cultuurhistorische waarden met nieuwe functies. Hierbij dient een nieuwe functie zich te voegen naar de cultuurhistorische waarde.

Verbeteren samenhang groen en stedenbouwkundige structuur
Verbetering van de stedenbouwkundige kwaliteit van een aantal zichtlijnen en groene vingers (scheggen) en van de bermen langs het spoor hebben prioriteit omdat hier de grootste winst te behalen is. In tegenstelling tot de goed verzorgde parken en begraafplaatsen is de stedenbouwkundige kwaliteit van zichtlijnen, groene vingers en bermen langs het spoor matig te noemen. Bij de nieuwe ontwikkelingen wordt indien zich daartoe kansen voordoen gestreefd naar realisatie van nieuwe zichtlijnen zoals bijvoorbeeld in de planontwikkeling van de gebieden Monnikenberg, Zonnestraal en Anna's Hoeve.

Ruimte voor routegebonden recreatie
Qua gebruik van de groene ruimte in het buitengebied van Hilversum zet de gemeente Hilversum in op een goede bereikbaarheid van het gebied door er voor te zorgen dat er aantrekkelijke recreatieve routes zijn met veel belevingswaarde. Speciale aandacht is er voor het realiseren van de recreatieve wandel- en fietsroute 'Rondje Hilversum'.

3 Landschappelijke verkenning

3.1 Landschapsgenese[1]

Het plangebied is voor het grootste deel gelegen in het Midden-Nederlandse zandgebied. Dit gebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van hoge stuwwallen, die zich gedurende de voorlaatste ijstijd hebben kunnen vormen (Berendsen, 2000). In die voorlaatste ijstijd (het Saalien, circa 370.000 tot 130.000 jaar geleden) lag er tot in Midden-Nederland landijs, dat de daar eerder gelegen oudere grofzandige rivierafzettingen van de Rijn en Maas voor zich uit heeft gestuwd. Hierdoor zijn de stuwwallen ontstaan. Aan de randen van de stuwwallen komt lokaal verspoeld sediment voor dat is afgezet als gevolg van smeltwater dat van het landijs afkomstig is (de zogenaamde *sandr*-afzettingen).

In de laatste ijstijd (het Weichselien, circa 120.000 - 10.000 jaar geleden) was er geen sprake van de aanwezigheid van landijs, maar kende Nederland wel een zeer koud en droog klimaat. Hierdoor werden vanuit drooggevallen rivierbeddingen en de Noordzeebodem grote hoeveelheden zand weggeblazen, om verderop afgezet te worden als dekzand. Dit gebeurde ook tegen de westrand van de stuwwal Hilversum-Huizen.

Aan het eind van het Weichselien verbeterde het klimaat. Dit leidde tot een grootschalige afsmelting van het landijs, waarbij de vrijgekomen hoeveelheid smeltwater wereldwijd zorgde voor een sterke zeespiegelstijging. Met de stijging van de zeespiegel steeg in Nederland ook het grondwater, dat als het ware landinwaarts werd ‘opgestuwd’. Hierdoor konden de lagere delen aan weerszijden van de stuwwal geleidelijk ‘verdrinken’. Er ontstonden zoetwatermeren en moerassen, waarin veenvorming optrad. Tijdens deze transgressies werd, onder meer via het IJ, zeeklei afgezet. In de beginstadia van het Holoceen kon na een transgressie opnieuw veenvorming op gang komen, maar de vegetatie heeft zich in grote delen van het gebied niet meer kunnen herstellen.

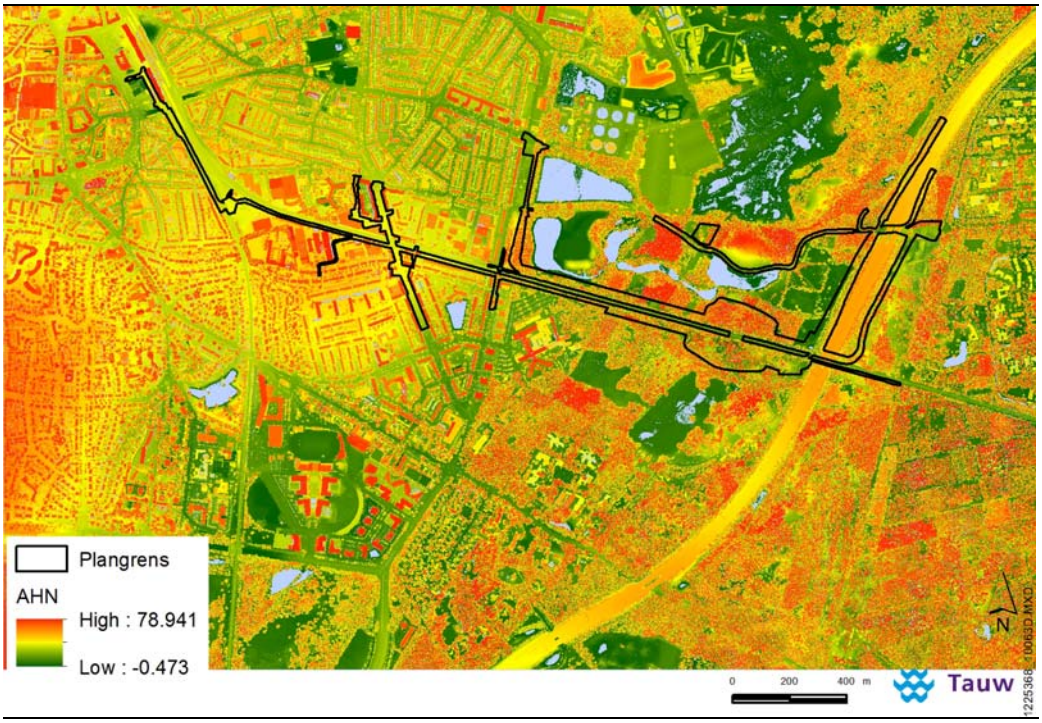
Na deze transgressie bleven geulen en meertjes in het landschap achter. Deze zijn door het afkalven van de oevers op den duur uitgegroeid tot onder andere het Naardermeer en het Meer Flevo.

De hogere gebieden van Het Gooi, waaronder rond Hilversum, bleven droog. Hier kenmerkte het landschap zich door een aantal grote heidegebieden, waarvan het ontstaan mede beïnvloed is door de begrazing, afplaggen en verbranding. Wanneer het relatief kwetsbare dekzandlandschap de vegetatie niet meer kon 'vasthouden' veranderde het heidelandschap in zandverstuivingen. Zo ontstonden in de Late Middeleeuwen op de stuwwal grootschalige zandverstuivingen, die maar met moeite in toom gehouden konden worden. Recent geologisch onderzoek in het Laarder Wasmerengebied, heeft overigens aangetoond dat de invloed van de mens op het ontstaan van verstuivingen waarschijnlijk al terugvoert tot in de prehistorie (Sevink e.a., 2013).

[1] Deze beschrijving is grotendeels overgenomen uit het Archeologisch Bureauonderzoek HOV Hilversum-Huizen (Transect, 2014)

3.2 Geomorfologie en Aardkundige waarden

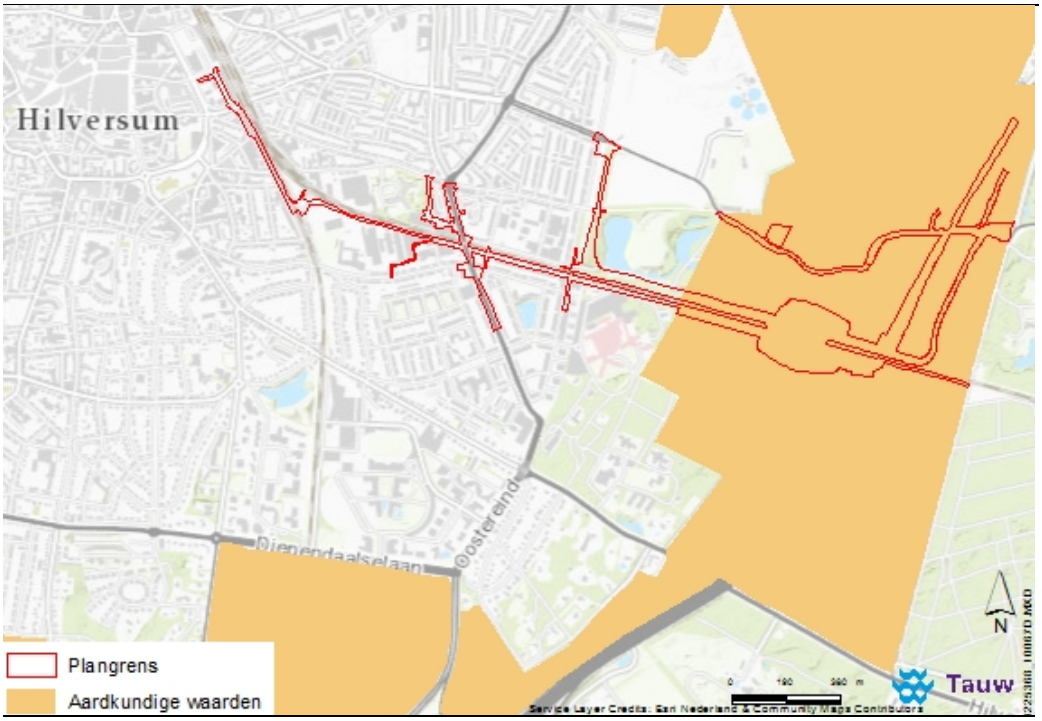
Het deel van plangebied in de bebouwde kom van Hilversum (deelgebied 6 en 7) is gelegen op de stuwwal. Het plangebied, voor zover gelegen buiten de bebouwde kom van Hilversum, betreft een zone met lage landduinen. Dit gebied is als geheel lager gelegen dan de stuwwal, maar kent ten opzichte van de directe omgeving alsnog veel reliëfverschillen. Dit is ook te zien op het Actueel Hoogtebestand Nederland (zie figuur 3.1), ook al zorgt de aanwezigheid van bebouwing voor een vertekening van het beeld.



Figuur 3.1 Algemene hoogtekaart Nederland

Uit de Provinciale Milieuverordening (PMV), tranche 9 (provincie Noord-Holland, 2015), waarin de aardkundige monumenten in Noord-Holland zijn vastgesteld en begrensd, is een deel van het plangebied (deelgebied 5) aangemerkt als aardkundig monument. Het betreft hier het monument ‘Stuwwallengebieden van ’t Gooi’, specifiek het gebied van de Zuiderheide, Witte Bergen en Laarder Wasmeer.

Volgens de beschrijving in de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie is Het Gooi één van de weinige reliëfrijke gebieden in Noord-Holland én ook de enige vindplaats in Noord-Holland waar dekzandmorfologie en stuifduinen voorkomen. De grote verscheidenheid en de gaafheid van de verschijnselen maakt het gebied op provinciaal niveau bijzonder interessant.



Figuur 3.2 Aardkundige waarden in het plangebied (aardkundig monument Stuwwallengebied van 't Gooi)

Conform art. 6.3 van de PMV is het verboden handelingen te verrichten die het monument kunnen aantasten. Hieronder vallen onder andere het graven en het betreden van het gebied met zwaar materieel. De realisatie van de HOV-baan kan als gevolg van egalisatie, ontgravingen en de betreding met zwaar materieel leiden tot aantasting van het aardkundig monument. Ten behoeve van de realisatie van de HOV-baan dient voor deze handelingen ontheffing te worden aangevraagd, waarbij de provincie in haar afweging ook het maatschappelijke belang van de realisatie van de HOV-baan zal meenemen. Aan de ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden, in het belang van de bescherming of instandhouding van het aardkundig monument.

3.3 Gebiedskarakteristiek

Deelgebied 5
Deelgebied 5 van het plangebied, parallel aan de A27, kent een bosrijk karakter. De A27 en de spoorlijn vormen een nadrukkelijke en harde begrenzing, maar het gebied kent desondanks een sterk natuurlijk karakter. Dit karakter wordt versterkt door het mozaïeklandschap met afwisselend heide en bos en het reliëf, waardoor de belevingswaarde en recreatieve waarde van het gebied groot zijn. Meer ten westen van het plangebied ligt het bosrijke Park Anna's Hoeve. Door de verschillende siervijvers en aangebrachte hoogteverschillen, kent dit gebied een meer parkachtig, maar eveneens bosrijk, karakter.

Aan de oostzijde van de A27 wordt de gebiedskarakteristiek bepaald door een bosgebied tussen de snelweg en het conferentiecentrum De Drakenburg. Als voormalig onderdeel van het conferentiecentrum kent het bosgebied meerdere open plekken. Aan de zuidzijde van de spoorlijn wordt het gebied gekenmerkt door het landgoederenlandschap van de Monnikenberg en Heidepark. Direct langs het spoor heeft het gebied een besloten bosrijk karakter en verwijzen de laanstructuren nog naar de historische opbouw van het landgoed, dat voor de aanleg van de spoorlijn in directe verbinding stond met Anna's Hoeve. Ter plaatse van de nog aanwezige bebouwing op het centrale deel landgoed is de parkachtige inrichting met siervijver nog aanwezig. De toegankelijkheid en recreatieve bereikbaarheid is hier minder groot als ten noorden van de spoorlijn. De gebiedskarakteristiek van het plangebied ten noorden van het ziekenhuisterrein wordt bepaald door de aanwezigheid en infrastructurele bundel van de spoorlijn, met daarlangs de begroeide spoorbermen.

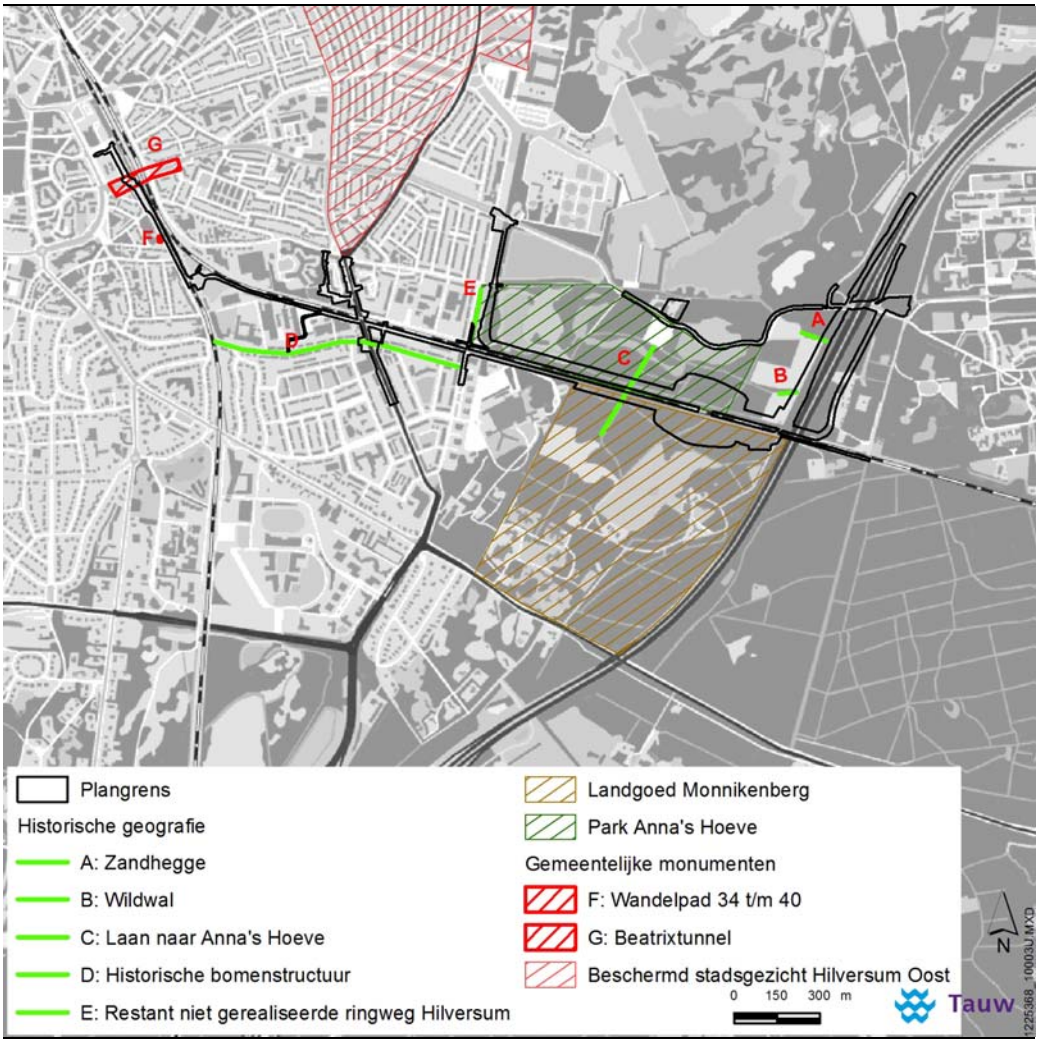
Deelgebied 6
Deelgebied 6 wordt gekenmerkt door de spoorzone door de bebouwde kom van Hilversum. De (bedrijfs) bebouwing is deels met de achterzijde naar het spoor gekeerd. Het deelgebied is deels slecht bereikbaar en heeft een stedelijk en functioneel karakter. De ruimtelijke kwaliteit is hier, als het om de belevingswaarde gaat, laag.

Ten noorden van het spoor, wordt het plangebied voor wat betreft de Anthony Fokkerweg gekarakteriseerd door een groene grens, in de vorm van de begroeide wal langs deze straat, die de grens vormt tussen de bebouwde kom en het buitengebied met Park Anna's Hoeve.

Deelgebied 7
Deelgebied 7, eveneens gekenmerkt door de spoorzone, kent een meer centrum-stedelijk karakter. Het plangebied grenst deels aan de Sint Vitusbuurt, een wijk met veel kleinere woningen en relatief weinig openbaar groen en ontstaan rond 1900. De zone tussen het spoor en de Liebergerweg kent een meer zakelijk karakter met verspreid liggende bedrijfspanden. Het gebied heeft een relatief groen karakter, waarbij de bedrijfspanden veelal omgeven zijn door beplanting. Daarnaast is het plangebied deels gelegen in het stationsgebied. De gebiedskarakteristiek wordt hier, los van de infrastructurele bundel van het spoor, bepaald door een enerzijds de woonbuurt met lage bebouwing en anderzijds door het zakelijke karakter van het stationsgebied met hogere kantoorbebouwing.

4 Cultuurhistorische verkenning

In dit hoofdstuk worden de beschermde, erkende (zoals opgenomen in de Informatiekaart landschap en cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland) en geïnventariseerde cultuurhistorische waarden beschreven. Figuur 4.1 geeft een overzicht van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden binnen het plangebied van deelgebied 5, 6 en 7. Deze worden in de volgende paragrafen per deeltracé beschreven



Figuur 4.1 Cultuurhistorische en landschappelijke waarden plangebied (deelgebied 5, 6 en 7)

4.1 Ontginnings- en bewoningsgeschiedenis[2]

De bewoningsgeschiedenis van Het Gooi gaat in ieder geval terug tot in het Midden-Paleolithicum. De aanwezigheid van hoge stuwwallen en een reliëfrijk dekzandlandschap zorgden voor goede vestigings- en activiteitenmogelijkheden voor jagers en verzamelaars en later vanaf het Neolithicum ook voor boeren. Aangezien beken en bronnen ontbreken in Het Gooi moest drinkwater door middel van waterputten omhoog worden gehaald; het enige oppervlaktewater was te vinden in de vorm van vennen. De Laarder Wasmeren vormen een voorbeeld van deze in het zandgebied ontstane natte laagtes. Sporen van deze vroege bewoning is nog overal in Het Gooi te vinden, vooral op de flanken van de stuwwallen en op dekzandruggen. Met name de grafheuvels en de heidevelden zijn zichtbare restanten van deze bewoningsgeschiedenis.

De introductie van de landbouw zorgde ervoor dat de mens een grotere invloed ging uitoefenen op het landschap van Het Gooi. Het kappen en afbranden van bos bracht heide en zandverstuivingen voort. Het Gooi bleef relatief dicht bewoond in de Brons- en IJzertijd, waarbij het landschap lokaal weer meer bebost raakte door voortschrijdende bodemdegradatie. In deze periode worden, door een verandering in grafritueel, kleinere grafheuvels opgeworpen en uitgestrekte urnenvelden aangelegd, zoals op de Westerheide.

De Late IJzertijd en overgang naar de Romeinse Tijd lijkt Het Gooi een bevolkingsafname te kennen. De onrust die de val van het Romeinse Rijk met zich meebracht was ook in Het Gooi te merken, in de vorm van sterke bevolkingsdaling en het in onbruik raken van cultuurgrond. Pas vanaf de 6e eeuw na Chr. start een herkolonisatie van het gebied, wat al gauw wordt gevolgd door agrarische expansie en bevolkingsgroei.

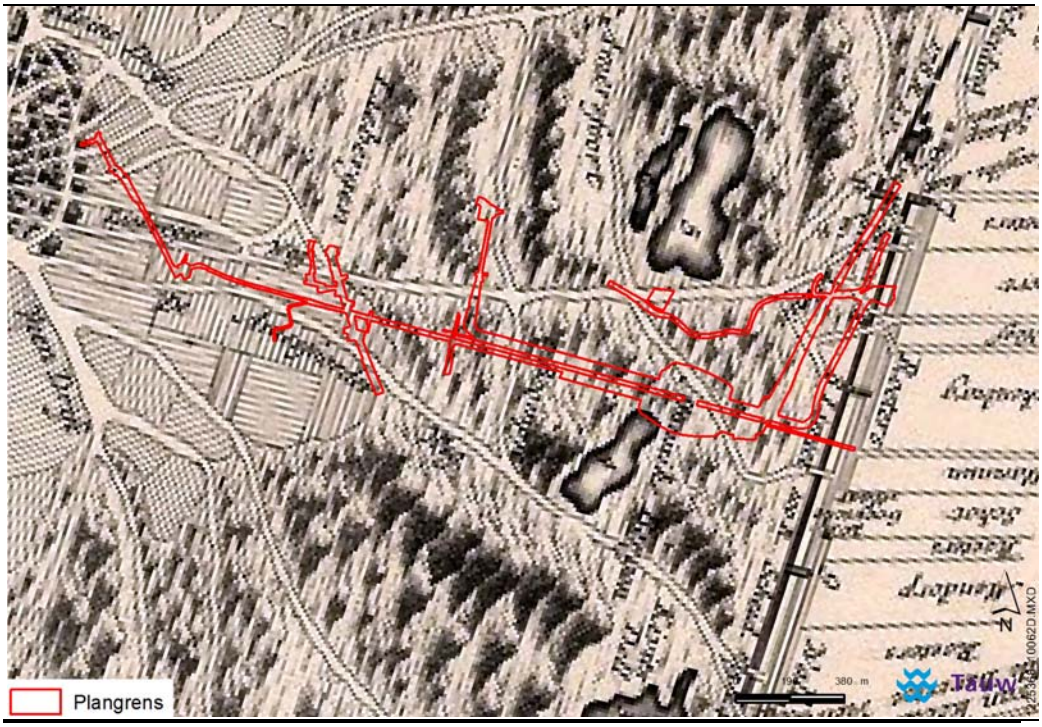
De groei zet zich in de Late Middeleeuwen door. De invloed van de mens op het landschap neemt ook nieuwe vormen aan, door de ontginning van de veengebieden. Hierdoor verandert het beeld van de lagere delen van Het Gooi sterk. Het is ook de tijd van de plaggendekken zoals de Hilversummer Eng, waarbij zandgronden voor de landbouw worden verrijkt met opgebrachte plaggen.

Hilversum groeit na 1850 sterk en verliest haar agrarisch karakter. Ruwweg een derde van het omringende heidegebied wordt verkocht aan particulieren en niet-rendabel akkerland werd getransformeerd tot naaldbos, wat leidde tot een dichter en meer gesloten landschap. Met het gereedkomen van de spoorlijn tussen Amsterdam en Amersfoort wordt Hilversum een aantrekkelijke vestigingsplaats voor rijke Amsterdammers en later ook voor forensen van elders. De engen verdwijnen door de stedelijke uitbreidingen.

[2] Voor het opstellen van deze paragraaf is gebruik gemaakt van de beschrijvingen uit het Archeologisch Bureauonderzoek HOV Hilversum-Huizen (Transect 2014)

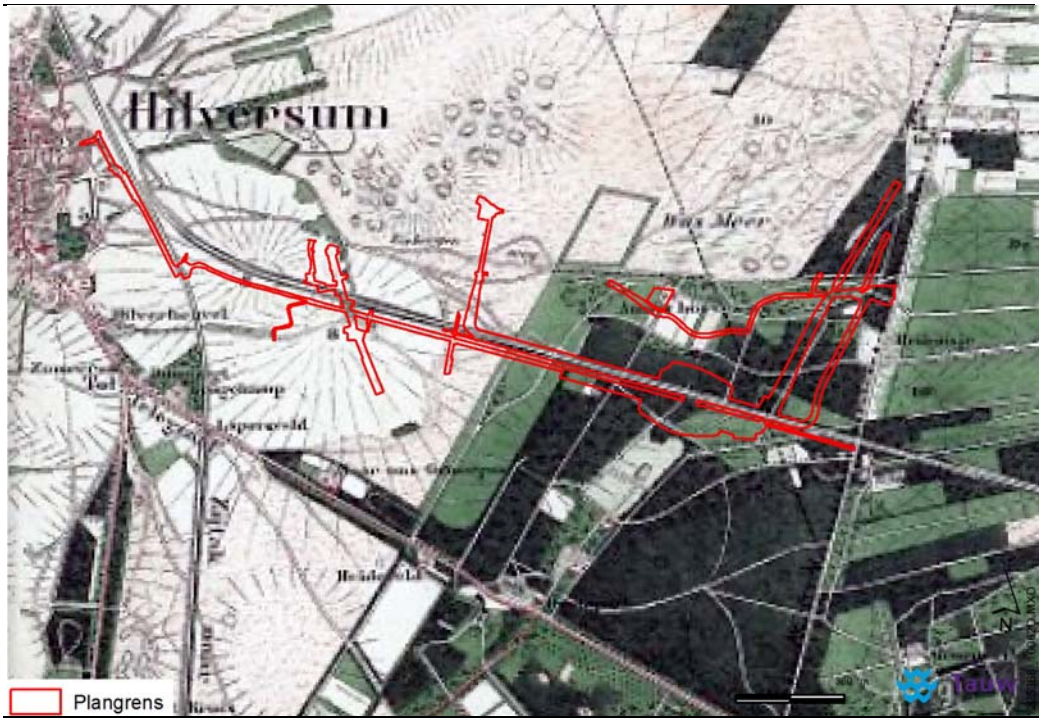
Kaartanalyse
De historische situatie van het plangebied is ten behoeve van het opstellen van het Archeologisch Bureauonderzoek HOV Hilversum-Huizen (Transect, 2014) met behulp van historisch kaartmateriaal in grote lijnen inzichtelijk gemaakt.

Deelgebied 5, 6 en 7
Op de kaart van 1725 is te zien hoe de kern van Hilversum omringd wordt door engen. Daarbuiten is het reliëfrijke zandlandschap zichtbaar, dat doorsneden wordt door wegen en paden. In het plangebied komen ook paden voor, evenals een klein meertje bij de Munnike Bergen (Munnikenberg, tegenwoordig nabij het Tergooi-ziekenhuis). Ter plaatse van het geplande ecoduct is de historisch landscheiding tussen Holland en het Sticht (Goyersgracht) te zien. De Liebergerweg (ten noorden van het plangebied) vormt in deze periode een belangrijke ontsluiting van Hilversum. Ook de radiale structuur van het brinkdorp Hilversum is goed herkenbaar.



Figuur 4.2 Uitsnede kaartbeeld 1725

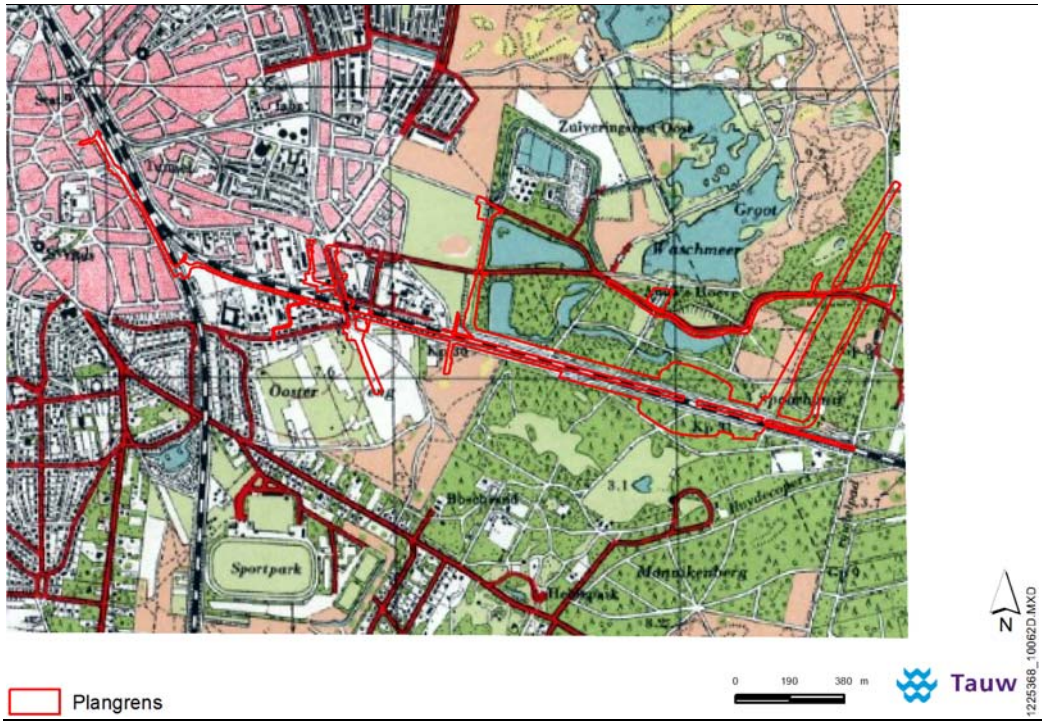
Omstreeks 1873 ligt het volledige plangebied nog in onbebouwd gebied, hoewel de hoofdinfrastructuur al wel te ontwaren is (de spoorlijnen). Het oostelijke deel is in cultuur gebracht door de aanplant van bos.



Figuur 4.3 Uitsnede topografische kaart 1873

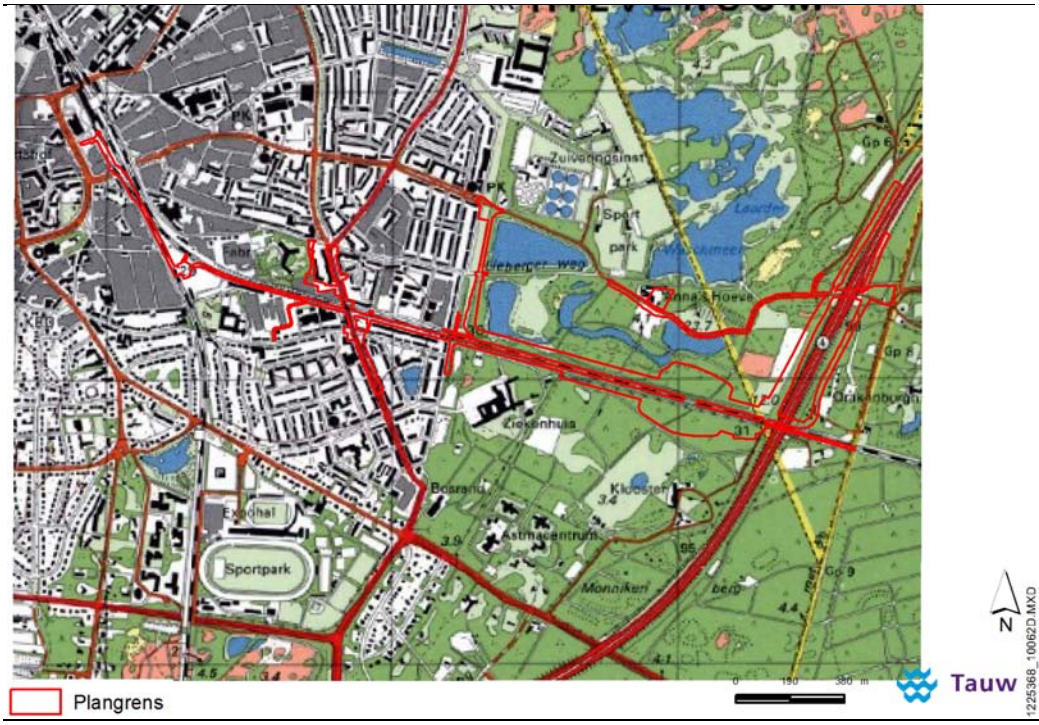
In 1920 is de bebouwing van Hilversum al ver richting het oosten opgerukt. De Ooster Engh resteert nog. Het (Groot) Wasmeer was eind 19e eeuw al op de kaart zichtbaar, maar de tegenwoordige situatie van het Wasmerengebied[3] wordt in 1952 pas echt duidelijk.

[3] Het Wasmerengebied dankt zijn naam aan het feit dat de boeren hier vroeger hun schapen wasten (www.plaatsengids.nl)



Figuur 4.4 Uitsnede topografische kaart 1952

Uit de topografische kaart van 1989 blijkt de bebossing nu ook in het Wasmerengebied is doorgedrongen. De oostrand van Hilversum heeft min of meer zijn huidige vorm aangenomen, met het voormalig Philips-complex, de zuiveringsinstallatie en het ziekenhuis op de grens tussen dorp en het buitengebied. De A27 loopt inmiddels ten oosten van Hilversum. De Wasmeren werden in de 20e eeuw gebruikt om het afval van Hilversum in te lozen, wat tot gevolg had dat de resulterende zware vervuiling middels saneringen moest worden verholpen. De Liebergerweg is als historische ontsluitingsstructuur nog steeds zichtbaar. Het tracé van de nieuwe Weg over Anna's Hoeve aan de oostkant van de A27 kruist op de kaart van 1889 de verspreid staande (en inmiddels gesloopte) bebouwing van het conferentiecentrum De Drakenburg.



Figuur 4.5 Uitsnede topografische kaart 1989

4.2 Cultuurhistorische waarden deelgebied 5

Binnen het plangebied Tracé 5 zijn geen (wettelijk) beschermde dan wel (in de provinciale Informatiekaart opgenomen) erkende cultuurhistorische waarden aanwezig.
Uit bestaand cultuurhistorisch onderzoek en een veldinventarisatie worden aan de volgende drie elementen een historisch geografische waarde toegekend:

A. Zandhegge
B. Wildwal
C. Laan naar Anna's Hoeve

Daarnaast zijn het Park Anna's Hoeve en het Landgoed Monnikenberg van cultuurhistorische en landschappelijke betekenis.

Het ten zuiden van de spoorlijn aanwezige schuilhutje voor baanwerkers is niet opgenomen in deze verkenning. De cultuurhistorische waarde van het object is niet bekend (geen monumentale status). De gemeente acht het object verplaatsbaar, zodat het behouden kan blijven mocht het binnen het plangebied van de HOV-baan zijn gelegen. Aan de oostzijde van de snelweg zijn geen historisch waardevolle elementen aangetroffen.

A: Zandhegge

Figuur 4.6 Zandhegge

Het plangebied direct ten westen van de A27 bestaat uit bos en heide. Op topografische kaarten van vóór 1850 is zichtbaar dat het plangebied in die periode een meer open karakter had, bestaande uit heidevelden en landbouwgronden. De waargenomen wal (zie figuur 4.6) betreft vermoedelijk een zandhegge (ook wel ‘randwal’ genoemd), dit gezien de omvang van de wal, de ligging ten opzichte van de windrichting, het ontbreken van een greppelstructuur en de ligging op de rand van de duinvaaggronden naar de podzolgronden. Om het landbouwgebied te beschermen tegen het stuivende zand werd geprobeerd het zand vast te leggen met behulp van aarden wallen, takkenschermen of beplanting. De zandhegge ving het zand op waardoor de wal soms wel meters hoog kon worden. Deze wallen liggen gezien de heersende windrichting vaak in zuidoost-noordwestelijke richting op de (voormalige) grens van stuifzand en bouwland.

Door de aanleg van de A27 is de wal, die in herkenbare vorm nu nog een lengte heeft van circa 80 meter, reeds ernstig verstoord en aan de oostzijde van de A27 niet meer herkenbaar aanwezig (zie ook figuur 4.7).

Figuur 4.7 Nettekening 1830-1850 onder de Top10 kaart, met zandhegge binnen de rode cirkel

B: Dubbele wildwal en greppelstructuur

Figuur 4.8 Dubbele boswal met greppel, vermoedelijke wildwal

De waargenomen dubbele boswal met greppel, vanwaar de wallen ook zijn opgericht, dateert vermoedelijk uit zelfde periode als de zandhegge, beschreven onder A. De greppel- en walstructuur maken onderdeel uit van een uitgebreidere structuur, die meerdere aan elkaar grenzende percelen scheidden. Hier fungeerde de wal (en greppel) waarschijnlijk als wildwal om het wild te weren. Deze structuur lijkt eveneens onderdeel te hebben uitgemaakt van de gronden behorende bij Anna's Hoeve (zie figuur 4.8). De dubbele wal kan er op duiden dat op deze plek, te weten de zuidgrens van de landbouwgronden, de wilddruk hoog was. De hoogte en omvang van de wallen neemt op grotere afstand van de A27 verder af. De greppelstructuur blijft daar echter wel herkenbaar aanwezig.

De wallen zijn voornamelijk beplant met eiken, er zijn echter geen directe aanwijzingen dat het hier eikenhakhout betreft.

Figuur 4.9 Uitsnede Topografische militaire kaart 1850-1864 met binnen de rode cirkel de walstructuur B

C: Laan naar Anna's Hoeve

Figuur 4.10 Laan naar Anna's Hoeve (foto: Bosch en Slabbers, 2011)

Door bureau Bosch en Slabbers is in 2011 een cultuurhistorisch en landschappelijk onderzoek uitgevoerd naar de landgoederen Heidepark, Boschrand en Monnikenberg. In deeltracé 5.1 kruist de HOV-baan parallel aan de spoorlijn het gebied ten noorden van klooster Monnikenberg. De landschappelijke hoofdopzet rondom het voormalige klooster Monnikenberg is nog goed zichtbaar in het landschap.

Van het vroegere Boschrand en Heidepark zijn alleen nog enkele 'restanten' van het verleden te herkennen. Voorbeelden hiervan zijn stukken beukenbos, laanstructuren en enkele paden. Een nog herkenbare laanstructuur binnen het plangebied voor de HOV 't Gooi betreft de Laan naar Anna's Hoeve. Deze lijn liep van het hart van Heidepark aan op Anna's Hoeve. Dit pad is op de topografische kaart goed te herkennen maar is sterk gefragmenteerd. De onderbrekingen worden gevormd door onder ander de spoorlijn. Ondanks de onderbrekingen en verschillende karakters (landgoed en recreatiegebied) van beide gebieden blijft het een belangrijke vroegere hoofdverbinding tussen de beide landgoederen (Bosch en Slabbers, 2011).

Park Anna's Hoeve

Figuur 4.11 Park Anna's Hoeve (foto: D. van Aggelen, via Panoramio.nl)

Anna's Hoeve werd, bij een tweede heideveiling van 1843, door prof. Vrolik, die in het buitenhuis Drakenburg woonde, gekocht. Hij liet er in 1844 een huis 'Anna's Hoeve' neerzetten, vernoemd naar zijn vrouw Anna. Vooral onder de volgende eigenaren, nam de bebossing van Anna's Hoeve toe. De laatste eigenaar verkocht Anna's Hoeve in 1932 aan de gemeente Hilversum. Waarna het gebied als werkverschaffingsproject een parkachtige inrichting heeft gekregen.
Het park is ontworpen door W.M. Dudok, toen architect bij de gemeente Hilversum, in samenwerking met J.H. Meijer. Zo ontstond aan de oostgrens van de bebouwde kom van Hilversum een park met siervijvers en heuvels. Ook de houten bruggen werden door Dudok ontworpen.

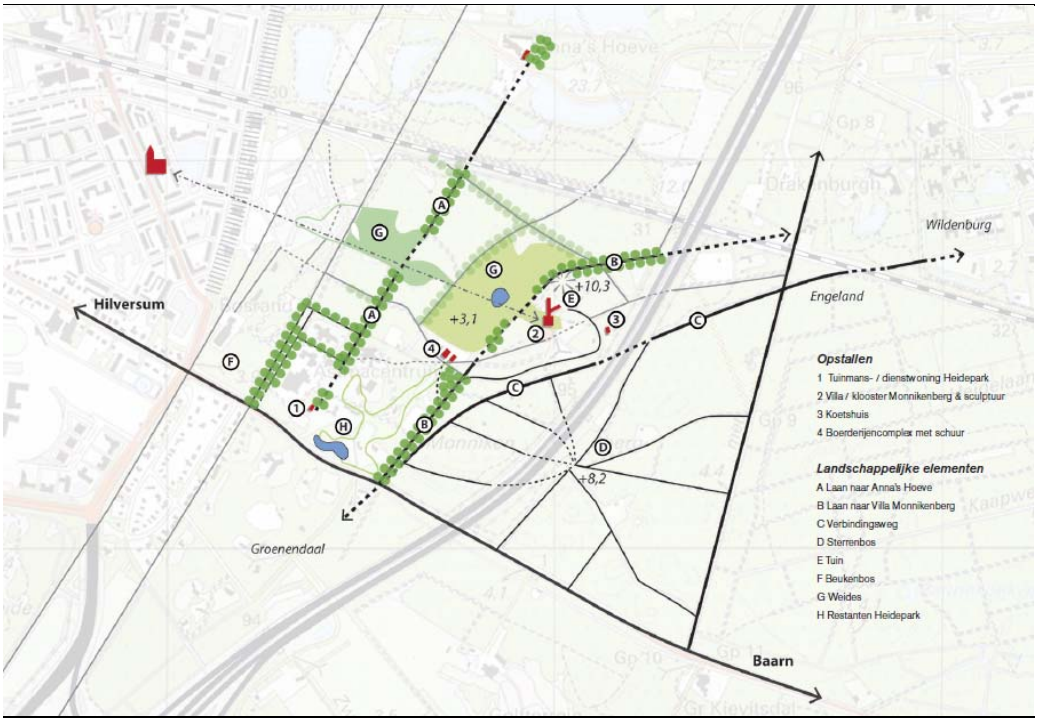
De 'Vereniging van Werkverschaffing' coördineerde het werk. De werklozen gingen in maart 1933 aan de slag. Er werd begroeiing weggehaald, waarbij wortelstronken gedeeltelijk uitgegraven moesten worden. Verder werd een smalspoor van 1100 meter aangelegd. Daarop reden drie, later vier, locomotieven met dertig kipkarren. Deze 'veldspoorlijn' werd gebruikt om zand en materiaal van de voormalige vloeivelden te vervoeren. Regelmatig liepen de locomotieven of karren uit de rails.

De werklozen, inmiddels was het legertje aangegroeid tot zestig man, maakten echter ook veel gebruik van kruiwagens. Uiteindelijk zouden er 130 personen bij de aanleg van Park Anna's Hoeve te werk worden gesteld.

Kenmerkend voor het park zijn de drie siervijvers. Met het materiaal dat vrijkwam bij het graven werden drie heuvels opgeworpen. De berg van Anna's Hoeve stak boven alles uit met een hoogte van 24 meter boven NAP. De taluds van de hellingen werden beplant: jonge aanplant moest het zand 'vastleggen'. In de oorlog zijn grote delen van het bos door Hilversummers gekapt ten behoeve van brandstof voor haarden en keukenovens (www.wikipedia.nl met teksten overgenomen uit Anna's Hoeve: klein gebied, groot verhaal (Aggelen K. van 2004)).

Als zichtbaar verschijnsel van één van de vele grote werkverschaffingsprojecten in de jaren '30, met als architect Dudok, vertegenwoordigd het park naast landschappelijke ook cultuurhistorische waarde. Het ecoduct en de Nieuwe Weg over Anna's Hoeve liggen binnen de begrenzing van het Park Anna's Hoeve.

Landgoed Monnikenberg



Figuur 4.12 Cultuurhistorische waardenkaart Monnikenberg (Bosch en Slabbers, 2011)

De landgoederen rond Hilversum zijn ontstaan vanuit de verschillende heideveilingen. Gronden werden door welgestelde lieden opgekocht om zich daar te vestigen. Zo koopt tijdens de tweede heideveiling in 1843 de familie Van der Velde een kavel in het gebied en laat daar een herenhuis bouwen met haaks daaraan vast gebouwd een boerderij met stalling. Dit gebouw krijgt de naam Hoeve ter Heide. Van der Velde laat op de heidegronden bouwlanden, houtwallen en bos aanleggen. Vijf jaar na de veiling wordt Van den Wall Bake eigenaar van Hoeve ter Heide.

Van den Wall Bake is bevriend met de familie Vrolik, die verschillende gronden in de omgeving in bezit had. Hij doopt Hoeve ter Heide om tot Heidepark. Na de aankoop van Heidepark wordt het bosareaal flink uitgebreid. In het begin worden vooral beukenlanen aangeplant richting Anna's Hoeve. De rechte radiale lijnen van de laanstructuren door het gebied zijn nog in het landschap te herkennen. Meer zuidelijk wordt op Monnikenberg een sterrenbos aangelegd. Op het landgoed waren ook landbouwgronden aanwezig. Rond het Monnikenwater, op de door afgraving lager gelegen gronden, liep vee. In 1873 wordt de Oosterspoorlijn van Hilversum naar Amersfoort en Utrecht aangelegd. Deze spoorlijn is gepland door de zoon van Herman Adriaan, Rudolf van den Wall Bake. Zijn vader krijgt een goede vergoeding voor het afstaan van de gronden én een eigen opstaphalte aan de Zwartenweg aan de rand van zijn landgoed. De aanleg van het spoor leidde ertoe dat meerdere lanen werden doorsneden.

Met de bouw van villa Monnikenberg vindt er een afsplitsing plaats tussen Heidepark en Monnikenberg. Met de herinrichting van het landgoed rond 1920 krijgt villa Monnikenberg ook een eigen oriëntatie op de weide, met zichtas richting de Sint Vituskerk. De ruimte voor de villa is doorgetrokken tot over het voormalige grondgebied van het landhuis Boschrand, toen nog een sanatorium. In 1946 vestigen de zusters Augustinessen zich in de villa Monnikenberg. Deze wordt grondig verbouwd en vergroot. Architect Heymerink ontwerpt een nieuwe vleugel. Daarnaast wordt er een kapel met toren gebouwd (Bosch en Slabbers, 2011).

Het plangebied is ter plaatse van het ecoduct en de HOV-baan parallel aan de spoorlijn binnen het landgoed Monnikenberg gelegen.

4.3 Cultuurhistorische waarden deelgebied 6 en 7

Binnen of in de directe nabijheid van dit deel van het plangebied zijn de volgende elementen en structuren als landschappelijk dan wel historisch geografisch waardevol aangemerkt:

D: Historische bomenstructuur langs Oude Amersfoortseweg
E: Walstructuur als relict van niet gerealiseerde ringweg Hilversum

Daarnaast zijn er in deelgebied 6 en 7 twee gemeentelijke monumenten gelegen. De bescherming van deze monumenten is geregeld in de Monumentenverordening Hilversum (gemeente Hilversum, 2001). Het betreffen:

F: Middenstandswoningen, reeks van vier, Wandelpad 34-40
G: Beatrixtunnel, Prins Bernhardstraat

D: Historische bomenstructuur langs Oude Amersfoortseweg

Figuur 4.13 Ansichtkaart met bomenstructuur Oude Amersfoortse weg (bron: hilversum-in-kaarten.clubs.nl)

In het kader van dit Groenbeleidsplan is in 2011 een zogenaamde. ‘kenschets’ gemaakt en vastgesteld waarin de waarde en kwaliteiten van het Hilversumse groen zijn beschreven. De boomstructuren zijn één van de geïnventariseerde kwaliteiten. Hilversum is bijzonder bomenrijk. Langs de wegen van Hilversum zijn meer dan 700 soorten bomen (en cultuurvariëteiten van soorten) te vinden. Eén van de in het beleidsplan aangegeven waardevolle bomenstructuren betreft de beplanting langs de Oude Amersfoorsteweg. De Oude Amersfoortseweg is een van de historische ontsluitingswegen van Hilversum, op de kaart van 1725 (figuur 4.2) aangegeven als Amersfoorder weg. De groenstructuur langs deze historische ontsluitingsweg is als historisch waardevol aangewezen door de gemeente Hilversum.

Dit geldt eveneens voor de Oosterengweg, als gevolg van het ontbreken van een herkenbare bomenstructuur ter plaatse van het plangebied van de HOV-baan is deze structuur niet als zijnde waardevol opgenomen in de inventarisatiekaart (figuur 4.1).

Het plangebied, voor wat betreft de reconstructie van de Oosterengweg, kruist de Oude Amersfoortseweg.

E: Wal als relict van niet gerealiseerde ringweg Hilversum

Figuur 4.24 Anthony Fookersweg, met rechts de begroeide wal als relict van de niet gerealiseerde ringweg

Parallel aan de Anthony Fokkerweg ligt een begroeide walstructuur. De wal is een restant van de uiteindelijk niet gerealiseerde ringweg rond Hilversum. De reservering voor deze weg is op de topografische kaart van 1962 reeds zichtbaar. De wal fungeert als harde grens tussen de bebouwde kom van Hilversum en het buitengebied met het Park Anna's Hoeve. Door de omvang en verschijningsvorm is de begroeide wal vooral landschappelijk van waarde. Als relict van de niet gerealiseerde ringweg heeft de wal een beperkte historisch geografisch waarde.

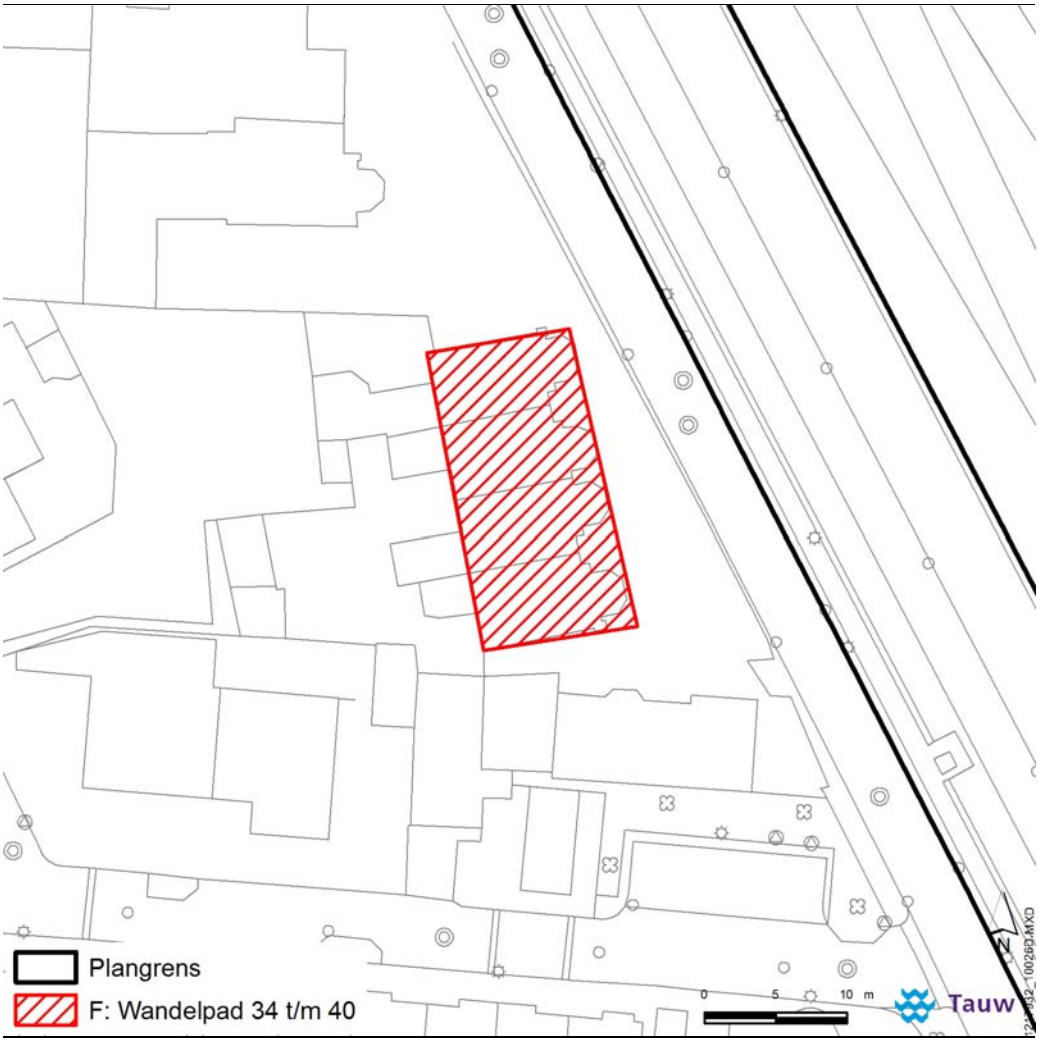
Figuur 4.35 Uitsnede topografische kaart 1962, met daarin de ruimte-reservering voor de ringweg

De wal is zowel ter plaatse van het fietspad als de nieuwe Weg over Anna's Hoeve binnen het plangebied gelegen.

F: Middenstandswoningen, Reeks van vier, Wandelpad 34, 36, 38 en 40 te Hilversum

Figuur 4.16 Gemeentelijk monument aan Wandelpad

Dit rijtje van vier woningen betreffen zeer waarschijnlijk in 1895 gebouwde middenstandswoningen. De architect en de opdrachtgever zijn niet bekend. De voorzijde is georiënteerd op het spoor. De woningen zijn gebouwd in een voor die tijd karakteristieke, eclectische stijl. De woningen zijn van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische, de architectuurhistorische en de ensemblewaarde, alsmede vanwege de gaafheid.
De woningen hebben cultuurhistorische waarde als een karakteristieke uitdrukking van een typologische ontwikkeling in de bouw van middenstandswoningen aan het eind van de 19e eeuw.
De woningen zijn van architectuurhistorisch belang vanwege de kwaliteit van het ontwerp en vanwege de voor de bouwtijd kenmerkende hoofdvorm, materiaalgebruik en detaillering.
De woningen hebben ensemblewaarde vanwege de sterke architectonische en stedenbouwkundige samenhang met de omgeving, waarmee ze een sterke historisch-ruimtelijke relatie heeft. De woningen zijn tevens van belang vanwege de herkenbaarheid en de ruime mate van gaafheid van het exterieur (www.geotalk.hilversum.nl).



Figuur 4.17 Ligging gemeentelijke monumenten ten opzichte van plangebied HOV-baan ‘t Gooi

G: Beatrixtunnel bij Prins Bernhardstraat te Hilversum

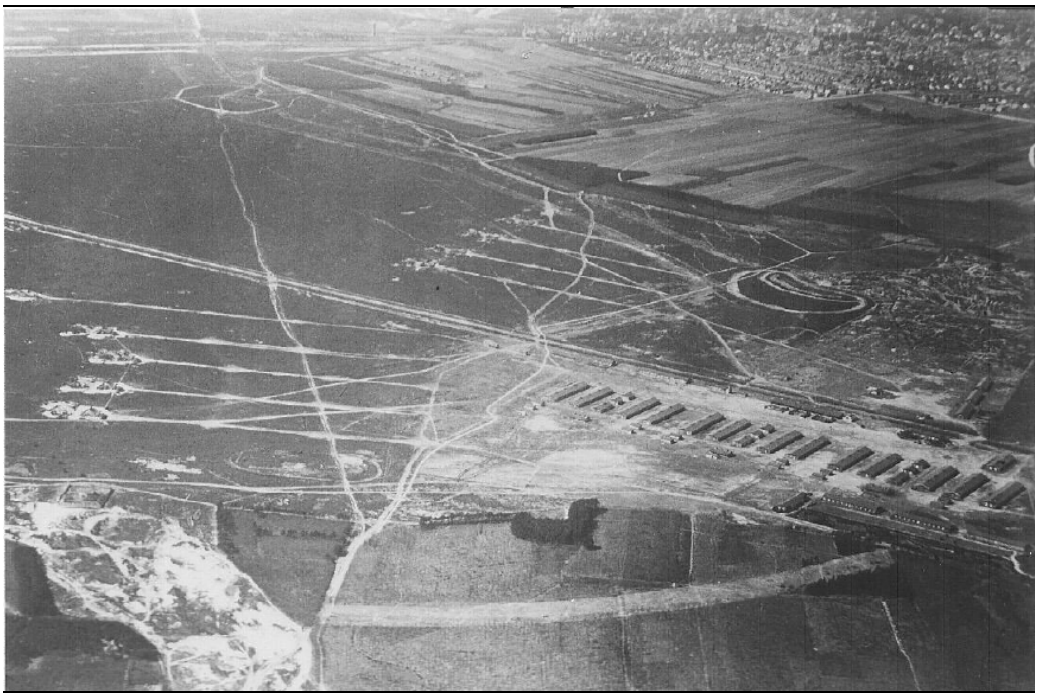
Figuur 4.48 Gemeentelijk monument aan Prins Bernhardlaan

De spoorwegtunnel Prinses Beatrixtunnel is gebouwd in de jaren 1935-1938, naar ontwerp van stadsarchitect W.M. Dudok en de directeur Publieke Werken ir. J.F. Groote. De Prinses Beatrixtunnel tunnel verbindt de Prins Bernhardstraat met de Professor Kochstraat, zodat hier weer een vrije verbinding tussen het oostelijke deel van Hilversum en de rest van de stad tot stand kwam.

De tunnel is van architectuurhistorisch belang vanwege de voor de bouwtijd en de functie kenmerkende vormgeving, materiaalgebruik en detaillering en als werk uit het oeuvre van een vooraanstaand architect / stedenbouwkundige.
De tunnel heeft stedenbouwkundige waarde als een bijzondere uitdrukking van de ontwikkeling van Hilversum in het interbellum en als een onmisbaar onderdeel van de stedenbouwkundige structuur van de stad.
De tunnel is tevens van belang vanwege de herkenbaarheid en de grote mate van gaafheid. (www.geotalk.hilversum.nl).

4.4 Cultuurhistorisch waarden Crailo

Ter compensatie van de aantasting van het Nationaal Netwerk (NNN, voormalige EHS) wordt een deel van het Crailo-terrein ten noorden van Hilversum herbestemd tot NNN. Het plangebied bestaat uit bos en wordt daarnaast gebruikt voor televisieprogramma Utopia. Het heeft nu een maatschappelijke bestemming. Het Crailo-terrein en omgeving, met daarop de voormalige Kolonel Palmkazerne, is in ieder geval sinds de oprichting van een schans in 1880 als sluitstuk van fortenlinie Naarden (onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie), in militair gebruik (Grontmij, 2006 en 2009). Het plangebied ligt ten oosten van de Nieuwe Crailoose Weg en de voormalige schans en ligt direct net ten noorden van de voormalige schietbanen met kogelvangers aan de oostzijde van de Nieuwe Crailoose Weg, behorende bij het toenmalige Kamp Laren (zie figuur 4.19). Binnen het plangebied zelf zijn geen cultuurhistorische waarden bekend.



Figuur 4.19 Luchtfoto 1925 met barakken Kamp Laren en bijbehorende schietbanen (www.hollandsewaterlinie.nl)

5 Analyse

5.1 Deelgebied 5

De aanleg van de HOV-baan 't Gooi, parallel aan de A27, inclusief de Weg over Anna's Hoeve parallel aan de spoorverbinding Hilversum - Amersfoort leidt tot een verbreding van de reeds bestaande doorsnijding van het landschap (zie figuur 5.1). De verbreding van het talud van de A27 met circa 15 meter en de bundeling van de nieuwe infrastructuur met het spoor leiden echter wel tot een verdere aantasting van de landschappelijke kwaliteiten in dit gebied. Vooral het gebied direct ten westen van de A27 maakt onderdeel uit van het afwisselend landschap waar bos en heide elkaar afwisselen. Het provinciale beleid is gericht op het behoud van dit besloten landschap van provinciale waarde. De aanleg van de HOV-baan, Weg over Anna's Hoeve en het ecoduct leiden tot een negatief effect op de landschappelijke waarde en de gebiedskarakteristiek in deelgebied 5. Anderzijds leidt het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve tot fietspad, tot het grotendeels opheffen van de bestaande doorsnijding van het landschap. De beleefbare en recreatieve kwaliteit van het landschap wordt daardoor in het noordelijk deel van het Park Anna's Hoeve versterkt.

Het ecoduct leidt tot effecten op de landschappelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden aan weerszijden van het spoor. Ter plaatse van landgoed Monnikenberg zal de aanleg van het ecoduct leiden tot de kap van bomen, het opbrengen van grond waardoor een kunstmatig hoogteverschil in het landschap ontstaat.

De inrichtingsprincipes voor de vormgeving van de omgeving ten noorden van het viaduct zijn verwoord en verbeeld in het document "Anna's Hoeve inrichtingsvisie natuur- en recreatiegebied" door Bosch Slabbers. De uitwerking van de ruimtelijke inpassing van de HOV-baan voor het deeltracé Hilversum is uitgewerkt in de rapportage "HOV in 't Gooi, deeltraject 5,6 & 7 Hilversum, Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum" door Posad, en komen terug in de toelichting aan de Ruimtelijke Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) 'Inpassing HOV in buitengebied Hilversum' (bijlage 2).

De Laan naar Anna's Hoeve vormt een historisch geografisch waardevolle verbindingsstructuur tussen Park Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg. Aan de zuidzijde van het spoor (zie figuur 4.10), leidt het voornemen niet tot aantasting van de laanstructuur. De laan is hier ten westen van het nieuwe ecoduct gelegen en wordt zodoende niet aangetast als gevolg van de kap van bomen of grondverzet.

Als gevolg van de aanleg van de nieuwe Weg over Anna's Hoeve, wordt de doorsnijding van de laanstructuur ten noorden van het spoor wel breder. Het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve leidt anderzijds tot mogelijkheden de laanstructuur ten noorden van het spoor deels te herstellen. In de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve is dat ook als ambitie geformuleerd (blz. 29): 'het deels terugbrengen van de laanstructuur die Anna's Hoeve verbond met landgoed Monnikenberg'. Hierdoor kan de aantasting deels worden gemitigeerd. Immers de cultuurhistorische waarde en de beleefbaarheid van de laan worden hiermee vergroot. Het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve is in de inrichtingsvisie voor het herstel van de laanstructuur dan ook positiever gewaardeerd dan het in stand houden van de bestaande weg.

Aan de noordzijde van het spoor wordt een deel van het ecoduct binnen het Park Anna's Hoeve gerealiseerd. De aanleg leidt niet tot aantasting van de kenmerkende siervijvers en heuvels, maar de toevoeging van het ecoduct leidt wel tot de kap van bomen en de toevoeging van een nieuw element in het park. Het Inrichtingsplan zoals dat voor het park wordt opgesteld, biedt kansen om, op basis van de ontwerpen van Dudok, zo veel mogelijk aan te sluiten bij het oorspronkelijke ontwerp. Hierbij zal ook rekening gehouden worden met de recreatieve toegankelijkheid van het park. Het inrichtingsplan biedt kansen op de aantasting van specifieke cultuurhistorische te beperken, of door herstel de cultuurhistorische waarden van deze elementen te versterken. Zo hebben de zandhegge én de wildwal, als ook de laanstructuur naar Anna's Hoeve, een directe relatie met de Anna's Hoeve. De verdere aantasting van deze samenhangende elementen leidt tot een negatief effect op de beleefbaarheid en historische gelaagdheid van het gebied rond de Anna's Hoeve. Anderzijds biedt het inrichtingsplan voor het park kansen om de samenhang tussen deze elementen te versterken door deze te herstellen en de zichtbaarheid en herkenbaarheid te vergroten.
De historisch geografisch waardevolle walstructuren ten westen van de A27, als relicten van het agrarisch gebruik op Anna's Hoeve, dienen daarbij zoveel mogelijk behouden te blijven en hier dient bij de aanlegwerkzaamheden van de HOV-baan ook nadrukkelijk aandacht voor te zijn. Met name de zandhegge heeft een hoge historisch geografische waarde en vertelt de geschiedenis van de agrarische ontginning van het gebied.
Het afwaarderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve biedt kansen de historische relatie tussen Anna's Hoeve en het Park Anna's Hoeve te herstellen.

De aanleg van de HOV-baan leidt mogelijk tot aantasting van het aardkundig monument 'Stuwwallengebieden 't Gooi'. Hier dient op basis van het ontwerp en uitvoeringsmethodiek ontheffing te worden aangevraagd.

Voor de tijdelijke bouwweg ten oosten van de A27 wordt gebruikt gemaakt van een bestaand zandpad tussen de Soestdijkerstraatweg en het spoor. Het pad wordt tijdens de aanlegfase met rijplaten verhard. Voor de verbreding worden mogelijk enkele bomen gekapt. De bouwweg leidt echter niet tot effecten op de landschappelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden.

Figuur 5.1 Impressie bundeling HOV en Weg over Anna's Hoeve met spoorverbinding

5.2 Deelgebied 6 en 7

De gebiedskarakteristiek wordt, gezien het stedelijke en functionele karakter van de spoorzone niet negatief beïnvloed door de HOV-baan. De ruimtelijke kwaliteit de zone langs het spoor is nu matig te noemen, de aanleg van de HOV-baan biedt conform het groenbeleid van de gemeente Hilversum kansen deze kwaliteit, met name als het om de bermen langs het spoor gaat, te vergroten. Waarbij ingegaan wordt op de mogelijkheid een samenhangende groenstrook langs het spoor te realiseren als verbinding tussen het stedelijk gebied van Hilversum en het buitengebied.

Ter plaatse van de mogelijk nieuw te realiseren fietstunnel en het bijbehorende fietspad, leidt de voorgenomen activiteit tot een (beperkte) aantasting van de wal langs de Anthony Fokkerweg. Dit element is, als groene grens, van landschappelijke betekenis. Als relict uit de jaren ‘60 van de niet gerealiseerde ringweg heeft het element ook een beperkte historisch geografische waarde. De aanleg van het fietspad zal leiden tot het voor een deel afgraven van de wal. Dit dient zoveel mogelijk worden voorkomen, waarbij het mogelijke herstel van de walstructuur en begroeiing na de realisatie aandacht vraagt.

De Weg over Anna’s Hoeve leidt tot aantasting van de wal en volgt hier deels de voormalige ruimtereservering voor de ringweg. De aanleg van een nieuwe weg leidt wel tot een verdere infrastructurele inkadering van het Park Anna’s Hoeve en doet daarmee afbreuk aan de landschappelijke waarde en karakteristiek van het gebied. De doorgaande fietsroute via Liebergerweg naar de Weg over Anna’s Hoeve blijft via een gelijkvloerse kruising met de nieuwe Weg over Anna’s Hoeve bestaan.

De ontsluiting van het ‘Venetapark’ op de Liebergerweg leidt tot de kap van meerdere bomen op het terrein van IFF, maar leidt niet tot aantasting van landschappelijke kwaliteiten, dan wel beschermde cultuurhistorische waarden.

Ten behoeve van de herinrichting van de Oosterengweg ter hoogte van de kruising met de Oude Amersfoortseweg dienen enkele bomen te worden gekapt. De historische bomenstructuur langs de Oude Amersfoortseweg zal als zodanig niet worden aangetast. Voor de nadere detaillering van het ontwerp en inrichting van de openbare ruimte geldt, dat conform het gemeentelijk beleid, rekening gehouden dient te worden met het behouden dan wel versterken van deze boomstructuur. De reconstructie van de Oosterengweg leidt tot mogelijkheden het groene karakter van de Oosterengweg te versterken.

De aanleg van de HOV-baan leidt niet tot een fysieke aantasting van de reeks van vier woningen met de gemeentelijke monumentenstatus aan het Wandelpad (nr. 34, 36, 38 en 40). De architectonische- en ensemblewaarden worden niet geschaad door de aanleg van de HOV-baan. Ook wijzigt de oriëntatie op, en afstand tot, het Wandelpad niet. In de rapportage ‘Ruimtelijke inpassing HOV in buitengebied Hilversum’ (zie bijlage 2) wordt ingegaan op de ontwerpprincipes langs de HOV-baan, onder andere ter plaatse van het Wandelpad.

Figuur 5.2 Impressie HOV-baan ter plaatse van Wandelpad

De HOV-baan loopt ter plaatse van de monumentale Beatrixtunnel bovenlangs richting het busstation. Er worden in het ontwerp echter geen constructiewijzigingen dan wel wijzigingen in het aanzien van de tunnel voorzien. De aanleg van de HOV-baan heeft, voor zover op basis van de huidige ontwerptekeningen kan worden beoordeeld, geen effect op de monumentale waarde van dit object.

5.3 Compensatie NNN te Crailo

Ter compensatie van de NNN wordt in het kader van de aanleg van de HOV-baan ten noorden van Hilversum een deel van het Crailo-terrein bestemd als natuur en opgenomen in de NNN. Het plangebied bestaat uit bos en wordt daarnaast gebruikt voor televisieprogramma Utopia. Het heeft nog een maatschappelijke bestemming. Voor het onderdeel Cultuurhistorie heeft de omzetting naar natuur geen verdere consequenties aangezien er geen herinrichting van de locatie plaatsvindt en er op betreffende locatie geen cultuurhistorische waarden bekend zijn.

6 Conclusie

De realisatie van de HOV in ’t Gooi en de Weg over Anna’s Hoeve leiden niet tot effecten op beschermde dan wel erkende bouwhistorische of historisch geografische waarden. De OV-verbinding is dus vanuit het aspect landschap en cultuurhistorie uitvoerbaar.

Wel laat de cultuurhistorische en landschappelijke verkenning zien dat er binnen deelgebied 5 en 6 historisch geografische elementen voorkomen die niet zijn aangegeven op de provinciale of gemeentelijke waardenkaarten, maar wel van waarde zijn. Geadviseerd wordt om in het nog op te stellen Inrichtingsplan Anna’s Hoeve:

- De herkenbaarheid / zichtbaarheid van de Laan naar Anna’s Hoeve te vergroten door deze laanstructuur te herstellen
- Bij de herinrichting van het ecoduct op het Park Anna’s Hoeve uit te gaan van het oorspronkelijk ontwerp van Dudok en hier zoveel mogelijk op aan te sluiten
- De cultuurhistorische elementen die herinneren aan het agrarisch gebruik van de gronden (walstructuren) een plek te geven in het inrichtingsplan en de zichtbaarheid en herkenbaarheid van deze structuren in het landschap te vergoten

Los van het inrichtingsplan Anna’s Hoeve biedt de herinrichting ten behoeve van het ecoduct ook kansen de cultuurhistorisch waardevolle landgoedstructuur van Monnikenberg te herstellen. Aanbevolen wordt om bij de landschappelijke inpassing van het ecoduct de landgoedstructuur als uitgangspunt mee te nemen. Het verlies aan bomen dient conform de compensatie-eisen in de Boswet te worden gecompenseerd.
Specifiek voor de kap van bomen ter plaatse van de Oosterengweg biedt compensatie ter plaatse van de kruising met de Oude Amersfoortseweg kansen de historische beplantingstructuur te herstellen.

Tenslotte wordt aanbevolen om gedurende de uitvoering:

- De werkruimte ter plaatse van de nog zichtbare walstructuren langs de A27 (zandhegge en wildwal) zo beperkt mogelijk te houden
- De werkruimte ter plaatse van de begroeide walstructuur (ten westen van de Anthony Fokkerweg) zoveel mogelijk te beperken

Voor de mogelijke aantasting van het aardkundige monument ‘Stuwwallengebieden ’t Gooi’ (tevens aangemerkt als aardkundig waardevol gebied), als gevolg van de aanleg van het ecoduct en de HOV-baan, dient ontheffing aangevraagd te worden van de Provinciale Milieuverordening. Het maatschappelijk belang van de realisatie van de HOV-verbinding dient daarbij afgewogen te worden tegen het belang van het behoud van aardkundige waarden. Deze ontheffing dient verleend te zijn voorafgaand aan de feitelijke start van de werkzaamheden. Gezien de aard en omvang van de ingreep is afstemming gezocht met de betreffende provinciale afdeling over de wijze waarop de benodigde ontheffing verkregen kan worden.

Bijlage

1

Literatuur

Websites, kaarten en databases

- www.ahn.nl
- www.geotalk.hilversum.nl
- www.ruimtelijkeplannen.nl
- www.watwaswaar.nl
- www.tgooi.info
- www.oneindignoordholland.nl
- www.plaatsengids.nl
- www.wikipedia.nl
- www.nieuwehollandsewaterlinie.nl
- hilversum-in-kaarten.clubs.nl
- gooiersgracht-viersloot.blogspot.nl
- Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie provincie Noord-Holland

Literatuur

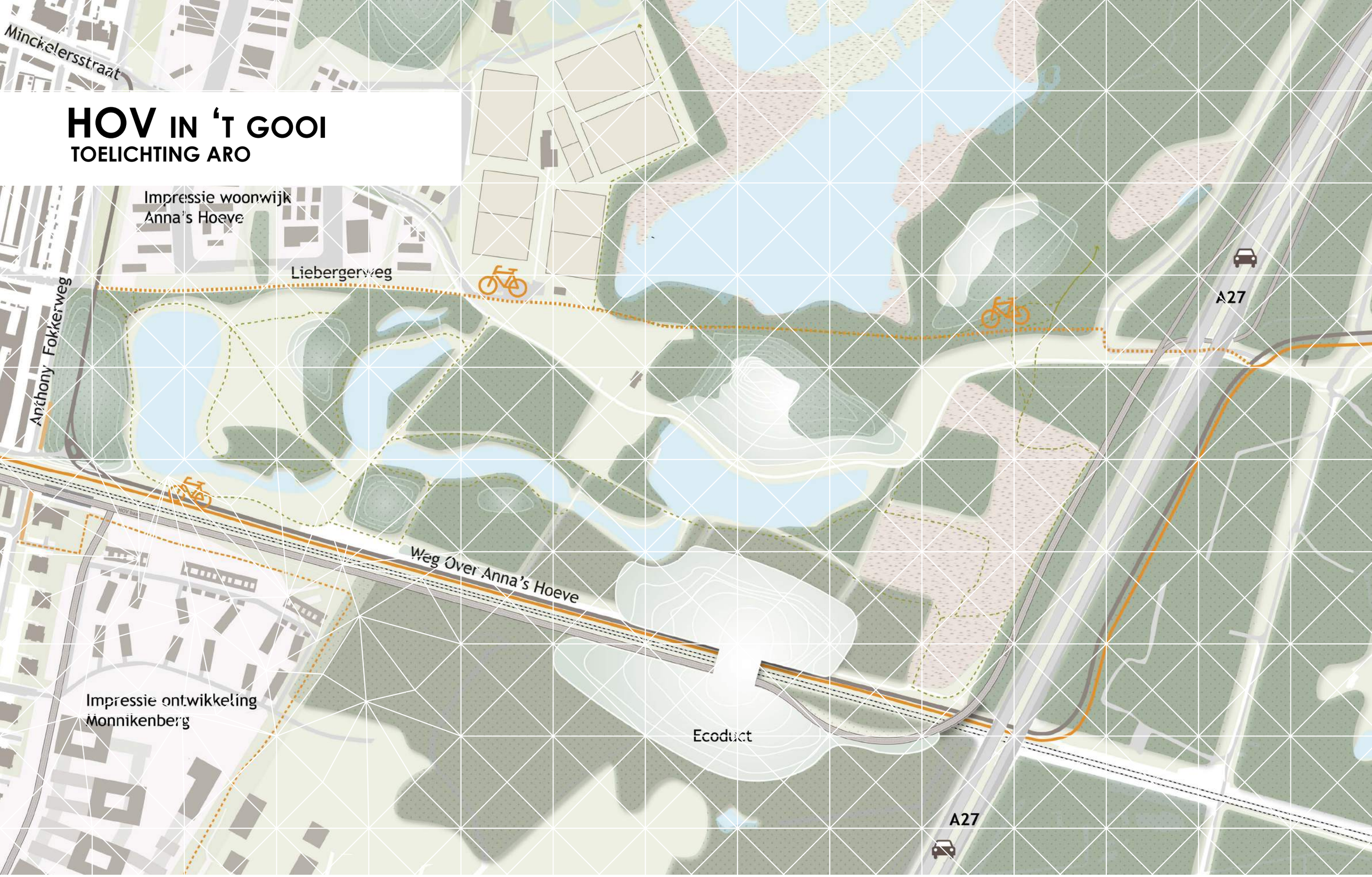
- Berendsen, H.J.A., 2000. *Landschappelijk Nederland*. Assen (Fysische geografie van Nederland). Derde, geheel herziene druk
- Berendsen, H.J.A., 2005. *De vorming van het land*. Assen (Fysische geografie van Nederland). Vierde, geheel herziene druk
- Bosch en Slabbers, 2011 *Cultuurhistorisch en landschappelijk onderzoek Heidepark, Boschrand en Minnikenberg*
- Bosch en Slabbers, 2014 *Anna's Hoeve inrichtingsvisie natuur- en recreatiegebied*
- Gemeente Hilversum, 2012. *Groenbeleidsplan Hilversum 2030*
- Gemeente Hilversum, 2001 *Monumentenverordening*
- Grontmij, 2006 *Archeologisch Onderzoek Kolonel Palmkazerne Crailo, Grontmij Archeologische Rapporten 262*
- Grontmij, 2009 *Notitie 258954 Schans Crailo*
- Posad, 2015. HOV in 't Gooi, deeltraject 5,6 & 7 Hilversum, Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum
- Probos, 2012. *Bosgeschiedenis en Erfgoed, handreikingen voor (veld) onderzoek*
- Probos, 2011. *Boswallen, handreikingen voor het beheer*
- Provincie Noord-Holland, 2006. *Beleidskader Landschap en Cultuurhistorie*
- Provincie Noord-Holland, 2010. *Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit*
- Provincie Noord-Holland, 2013. *Provinciale Milieuverordening (Tranche 8)*
- Sevink, J., E.A. Koster, B. van Geel & J. Wallinga, 2013. Drift sands, lakes, and soils: the multiphase Holocene history of the Laarder Wasmeren area near Hilversum, the Netherlands. In: *Netherlands Journal of Geosciences*, volume 9, no. 4., pp. 234-266
- Transect 2014. *Bureauonderzoek Archeologie HOV Hilversum-Huizen*

Bijlage

2

HOV in ‘t Gooi, toelichting ARO

HOV IN ‘T GOOI
TOELICHTING ARO



RUIMTELIJKE INPASSING HOV IN BUITENGEBIED HILVERSUM

RUIMTELIJKE INPASSING HOV IN HILVERSUM

Het tracé van de HOV baan tussen Huizen en Hilversum loopt tussen de A27 en de bebouwde kom van Hilversum deels buiten stedelijk gebied. Bij de inpassing van de busbaan is er, binnen de ruimtelijke randvoorwaarden, gezocht naar een uitwerking met zo min mogelijk aantasting van het waardevolle natuurlijke landschap en het behouden of mogelijk versterken van de natuurwaarden van het gebied. Dit laatste is met name van belang, omdat deze zone Monnikenberg-Anna's Hoeve deel uitmaakt van een grotere ecologische hoofdstructuur van het Goois Natuur Reservaat (GNR).

ecologische verbinding

Met het realiseren van de HOV baan is er een aanleiding om vergaande mitigerende maatregelen door te voeren ter versterking van de ecologische waarden in het gebied. Hiermee wordt de kans benut om de ecologische verbinding die ten zuiden van het projectgebied onder de A27 wordt gerealiseerd, door te zetten meteen verbinding over het spoor en HOV-baan in de vorm van een ecoduct. De aanleg van dit ecoduct zal weliswaar een grote ruimtelijke ingreep in het gebied betekenen, maar vormt ook een belangrijke en bijzonder waardevolle schakel in de aanwezige ecologische hoofdstructuur.

bundeling van infrastructuur

Een belangrijk uitgangspunt bij de tracékeuze is het bundelen van infrastructuur om de aantasting van de omgeving te beperken. De HOV-baan ligt bij het verlaten van de A27 in het talud van de snelweg en blijft deze ook volgen tot bij de kruising met het spoor. Daar maakt de baan een bocht middels een fly-over om vervolgens direct langs de zuidzijde van het spoor verder te lopen. De busbaan blijft tot aan het stationsgebied van Hilversum tegen de spoorzone aan liggen.

Weg over Anna's Hoeve

Om de effectiviteit van de ecologische verbinding van het ecoduct te vergroten is er voor gekozen de bestaande toegangsweg voor Hilversum door het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve (weg over Anna's Hoeve) te verleggen. Het verleggen van de weg past in het uitgangspunt om infrastructuur te bundelen. Weg, fietspad, spoor en HOV-baan lopen naast elkaar onder het ecoduct door. Op deze manier is de infrastructuur ruimtelijk ingepast met een verbetering van de ecologische waarden van het gebied.

De gedachtenvorming rond en uitwerkingen van de vormgeving van het natuur- en recreatiegebied zijn verwoord en verbeeld in het document "Anna's Hoeve inrichtingsvisie natuur- en recreatiegebied" door Bosch Slabbers. De uitwerking van de ruimtelijke inpassing van de HOV-baan voor het deeltracé Hilversum is uitgewerkt in de rapportage "HOV in 't Gooi, deeltraject 5,6 & 7 Hilversum, Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum" door Posad, waarvan de relevante passages voor de inpassing buiten stedelijk gebied aan dit document zijn toegevoegd.

SCHEIDING ALS HERKENBAAR ELEMENT

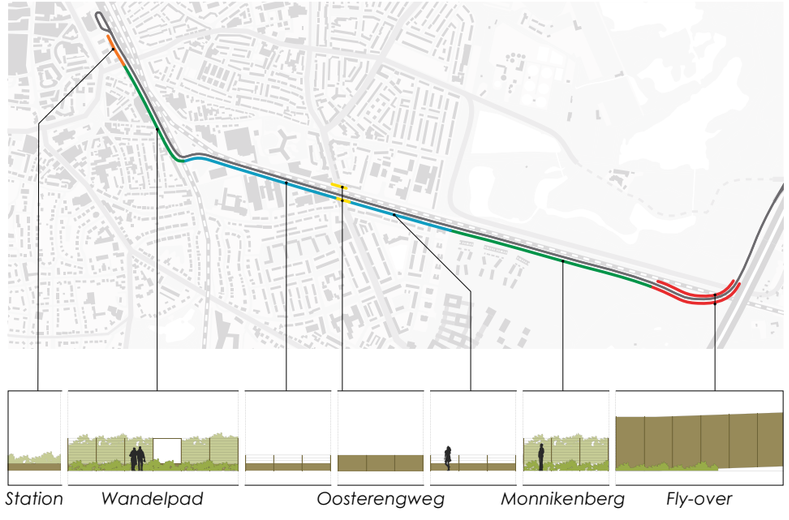
De zichtbaarheid van de HOV-baan vanuit het publieke domein zal met name de afscheiding – het hekwerk - zijn die voorzien moet worden langs de baan. De noodzaak voor een afscheiding is aangegrepen om een hekwerk voor te stellen dat de baan herkenbaar maakt op de verschillende plekken waar deze baan zichtbaar is.
Door het hek een ritme te geven, verticale stijlen van hetzelfde materiaal en een gelijke onderlinge afstand, ontstaat een herkenbaar profiel zonder dat het overduidelijk een busbaan met hek is. Het hek kent verschillende verschijningsvormen, afgestemd op de kenmerken van de straat, de wijk of het gebied en de belangen van gebruikers en omwonenden van de publieke ruimte.

Het tracé start - vanuit de stad gezien - bij het stationsgebied waar de HOV-baan vanaf het busstation tussen de bestaande bebouwing van Entrada en Teleac is geplaatst. Op deze plek zal een lage barriere worden voorzien om op een subtiele manier de busbaan in het openbare domein aan te geven en de veiligheid te waarborgen. Deze lage barriere gaat langs het wandelpad over in een barriere waar de herkenbare structuur van verticale stijlen als draagstructuur van een hekwerk is geplaatst. Het hek zelf kent een groene en bloemrijke begroeïng waarmee de busbaan zoveel mogelijk uit het zicht van de woningen aan het Wandelpad onttrokken wordt. Op nader te bepalen punten kunnen wel doorzichten gemaakt worden - kleine variaties binnen het patroon.
Voor het deel waar de HOV baan tussen het spoor en de bedrijventerreinen is voorzien zal een vereenvoudigde en lagere afscheiding tussen de busbaan en de omgeving worden geplaatst.

Bij de Oosterengweg zal de baan weer duidelijk zichtbaar zijn. De bestaande overgang wordt vervangen door de tunnel voor auto, fiets en voetganger. Om de continuïteit van de ruimtelijke verbinding van de Oosterengweg aan beide zijden van de spoorbaan te behouden stellen wij een lage gesloten borstwering langs de HOV baan voor. Hierdoor vormt de HOV-baan geen visuele barriere en blijft de bebouwing aan de overkant van het spoor zichtbaar. De veiligheid naar de sporen wordt gewaarborgd door een hogere afscheiding langs het spoor.
Tussen de Oosterengweg en de Van Linschotenlaan zal de afscheiding de zelfde vereenvoudigde en lagere afscheiding kennen als in het deel tussen Wandelpad en Oosterengweg.

Voorbij de Van Linschotenlaan en de bijbehorende halte zal de baan in een meer landschappelijke setting komen te liggen. De afscheiding die hier is voorzien komt overeen met de uitwerking voor het Wandelpad. Hier heeft het naast de beleving voor de recreant en de toekomstige gebruikers van het te ontwikkelen gebied Monnikenberg ook een functie als barriere vanuit ecologisch perspectief.

De busbaan zal uit het zicht worden gehouden voor de migrerende dieren binnen het Goois Natuur Reservaat. Om die reden zal de busbaan ook een hoge afscheiding behoeven ter plaatse van de fly-over. De barriere zal hier uit gesloten panelen bestaan om licht, geluid en beweging op de busbaan af te schermen van het natuurgebied.



MATERIAALKEUZE

Het ritme van het hekwerk maakt de busbaan als geheel herkenbaar binnen Hilversum, zonder dat het dominant is of gezien zal worden als een groot object. De materiaalkeuze voor dit hekwerk is gekozen in samenhang met de materialen voor de openbare ruimten langs het tracé waar extra aandacht nodig is in het ontwerp voor de vernieuwde openbare ruimte.

Er is een palet samengesteld van materialen met een natuurlijke, zachte uitstraling. Deze materialen sluiten aan op de materialen in de bestaande bebouwing en de openbare ruimte en geven de gebieden ook een eigen identiteit. Ook het groen is afgestemd op de omgeving en zo gepositioneerd dat het een maximale beleving geeft van de natuurlijke kleuren. De verlichtingsarmaturen dragen door hun maat, vormgeving en verlichtingswijze bij aan de uitstraling van de gebieden als plekken waar fietser en voetganger hoofdgebruikers zijn en de auto te gast is. Het meubilair en de bijzondere elementen als de randen van de tunnelmonden zijn allemaal afgestemd op dit gebruik en de beleving van de openbare ruimte.

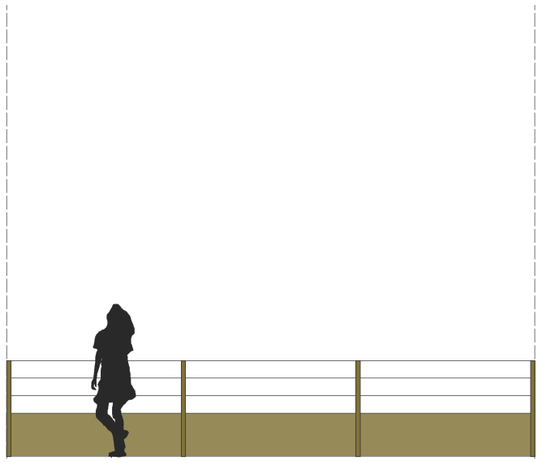
BESTRATING

GROEN

INRICHTING

HEKWERK

BALUSTRADE



positionering ecoduct en fly-over in combinatie met verlegde weg over Anna's Hoeve

Ecoduct - Inpassing in landschap

Het ecoduct zal zo veel als mogelijk een voortzetting vormen van het natuurgebied over de weg heen. Dit houdt in dat er veel aandacht besteed zal worden aan het doorzetten van de begroeïing in het gebied. Bijzondere aandacht vraagt hierbij de voortzetting van de heide. Om de migrerende dieren het ecoduct zo goed mogelijk te laten passeren wordt er op het ecoduct zelf ook hogere beplanting geplaatst om beschutting te bieden. De randen van het ecoduct dienen afgeschermd te worden om verstoring voor dieren door licht en geluid van trein, bus, auto en fietsverkeer te minimaliseren. Om de eenheid met de overige grootschalige ingrepen in het gebied als de busbaan en bijbehorende fly-over te bewaren is de uitvoering van deze afscheiding voorzien in cortenstaal. Hiermee onstaat vanuit de wijdere omgeving en met name vanaf de verlegde weg over Anna's Hoeve een aanzicht van het ecoduct waarbij aandacht is besteed aan de vormgeving en uitstraling naar de omgeving. Zo wordt het ecoduct niet enkel een civiel technisch element, maar vormt het een onderdeel van het doorgaande natuurgebied en een eenheid in vormgeving van de verschillende elementen die hier aan worden toegevoegd..

Impressie ecoduct vanaf verlegde weg over Anna's Hoeve

UITWERKING FLY-OVER

Impressie fly-over

Fly-over - Inpassing in landschap

Ter plaatste van de fly-over over het spoor en de verlegde weg over Anna's Hoeve wordt de afscheiding naast de busbaan hoger en komen dezelfde verticale stijlen van het hekwerk als elders langs de busbaan tegen elkaar aan te staan. Het hekwerk behoud zo zijn herkenbare functie langs de HOV baan. Omdat het een fly-over betreft en bussen hier uit ecologische overwegingen uit het zicht moeten blijven worden hier de vertikale stijlen strak tegen elkaar geplaatst, ze vormen zo een wand die geluid en licht tegenhoud. Het hekwerk houdt de HOV bussen op de fly-over uit het zicht voor het recreatie- en natuurgebied Anna's Hoeve en Monnikenberg. Zo wordt eventuele overlast voor migrerende diersoorten tot een minimum beperkt. Door de herkenbare materialisering vormen de elementen fly-over en ecoduct een samenhang ontworpen met de afscheidingen elders langs de HOV-baan. Het cortenstaal is hierbij het materiaal dat de schakel vormt tussen natuurgebied, stedelijk gebied en infrastructuur.

Impressie fly-over vanaf verlegde weg over Anna's Hoeve

HOV in 't Gooi, deelprojecten 5 t/m 7
IB-diensten (R-439700)

bomeninventarisatie en aanzet groencompensatie, inclusief Verlegde Weg Over Anna's Hoeve en aanvullende gebieden (locatie tijdelijke overweg, IFF)

Definitief

In opdracht van:
Gemeente Hilversum
ProRail
Provincie Noord-Holland

Grontmij Nederland B.V.
De Bilt, 4 september 2015

Verantwoording

Titel	:	HOV in 't Gooi, deelprojecten 5 t/m 7 IB-diensten (R-439700)
Subtitel	:	bomeninventarisatie en aanzet groencompensatie, inclusief Verlegde Weg Over Anna's Hoeve en aanvullende gebieden (locatie tijdelijke overweg, IFF)
Projectnummer	:	336881
Referentienummer	:	GM-0168107
Revisie	:	D1
Datum	:	4 september 2015

Auteur(s)	:	ing. M.N. Meijers (adviseur Groen Grontmij)
E-mail adres	:	matthijs.meijers@grontmij.nl
Gecontroleerd door	:	ing. B.J.J. van Straalen
Paraaf gecontroleerd	:	
Goedgekeurd door	:	ing. E. van Sintemaartensdijk
Paraaf goedgekeurd	:	
Contact	:	Grontmij Nederland B.V. De Holle Bilt 22 3732 HM De Bilt Postbus 203 3730 AE De Bilt T +31 88 811 66 00 F +31 30 310 04 14 www.grontmij.nl

Revisie	Datum	Status	Auteur	Omschrijving wijzigingen
0	1-10-2014	concept	C.B. Pol	Groencompensatieplan
1	22-12-2014	concept	C.B. Pol	Groencompensatieplan
2	16-06-2015	concept	M.Meijers	Verlegde weg over anna's hoeve
3	10-08-2015	concept	M. Meijers	Aanvullingen IFF, mogelijke locatie tijdelijke overweg
4	3-9-2015	Concept	M. Meijers/ B. Brookhuis	D1: Aanvullingen/aanpassingen conform review dd 10-08-2015

Inhoudsopgave

1 Inleiding 6
1.1 Projectomschrijving 6
1.2 Doelstelling van dit onderzoek 6

2 Scope, raakvlakken & risico's 7
2.1 Omschrijving onderzoeksgebied 7
2.2 Raakvlakken 7
2.2.1 Interne raakvlakken 7
2.2.2 Externe raakvlakken 7
2.3 Risico's 8

3 Wijze van inventarisatie 9
3.1 Omschrijving methodiek inventarisatie 9
3.1.1 Bosbomen 9
3.1.2 Stadsbomen 9
3.2 Omschrijving methodiek groencompensatie 9
3.2.1 Te kappen bomen 9
3.2.2 Beleid en wetgeving 10
3.2.3 Compensatie 10

4 Resultaat inventarisatie 11
4.1 Bosbomen 11
4.1.1 Bosvakken 11
4.1.2 Boom(-structuur) 11
4.2 Stadsbomen 12

5 Juridisch kader compensatie 13
5.1 Bosbomen 13
5.2 Stadsbomen 13
5.3 Bomenbeleid gemeente Hilversum 14

6 Herplant en Compensatie 15
6.1 Bosbomen 15
6.1.1 Areaal (bosvakken) 15
6.1.2 Structuur(-bomen) 15
6.2 Stadsbomen 16
6.3 Terreineigenaren 16
6.4 Gemeente informeren bij kap bosbomen 17

Bijlage 1: Overzichtskaart bomen en bosvakken

Bijlage 2: Tabel Bosvakken (Boswet & APV)

Bijlage 3: Tabel Bomen (Boswet & APV)

Bijlage 4: Terreineigenaren plangebied

Bijlage 5: Velbeleid Laren en Baarn

1 Inleiding

1.1 Projectomschrijving

De provincie Noord-Holland heeft het voornemen om een HOV-verbinding te ontwikkelen van Huizen naar station Hilversum (HOV in 't Gooi). Drie deelprojecten (DP 5, 6 en 7) ter plaatse van de gemeente Hilversum en voor een klein deel gemeente Laren zijn gebundeld en worden gezamenlijk voorbereid en uitgewerkt. Dit rapport behandeld het deel van het traject betreft de verbinding tussen de A27 en het station Hilversum. De HOV-baan – een (vertrambare) busbaan – komt parallel aan de zuidzijde van het spoor te liggen. Daarnaast wordt een belangrijke ontsluitingsweg 'Weg Over Anna's Hoeve' verlegd. Deze weg komt parallel aan de noordzijde van het spoor te liggen.

Drie overheden werken in deze opdracht samen vanuit hun invalshoek:
- Provincie Noord-Holland : "HOV"
- Gemeente Hilversum : "Omgeving"
- ProRail: "Spoor"

In de vorige fase van het project is het voorkeurstracé uitgewerkt. De volgende stap is deze opdracht van Grontmij, waarin expertise gevraagd wordt om het voorkeurstracé nader uit te werken, aanbestedingsdocumenten voor te bereiden en uiteindelijk te komen tot uitvoering van het project. Grontmij voert diverse onderzoeken uit waarvan de uitkomsten en resultaten onder meer moeten bijdragen aan het voorkomen of beheersen van risico's tijdens de verdere voorbereiding en uitvoering van het project.

1.2 Doelstelling van dit onderzoek

Deze inventarisatie is opgesteld om de omvang van de herplant danwel de compensatiemaatregelen te kunnen bepalen. In het kader van de gemeentelijk APV en Melding Boswet zal de gegevens die voortkomen uit de inventarisatie de basis vormen voor de vergunningsaanvraag.

De doelstelling van het onderzoek is als volgt:
- Inventarisatie van bomen en struiken binnen de (tijdelijke) systeemgrenzen voor het realiseren van de productscope en de benodigde groencompensatie.

Hierbij zijn de volgende proces- en producteisen gesteld:
- Proceseisen:
  - bomeninventarisatie die gebruikt kan worden in de geldende procedures met betrekking tot groenverwijdering;
  - vaststellen welke procedures gelden;
  - hoe kan worden voldaan aan de procedures en wat voor eisen stelt dit aan de bomeninventarisatie.
- Producteisen:
  - overzicht van de te kappen bomen en te verwijderen struiken en het groencompensatieplan. Per boom/struik aangeven: locatie, type, stamdiameter;
  - overzicht te kappen bomen en struiken dient voldoende inzicht te geven en duidelijkheid te bieden om, in overleg met het bevoegd gezag, overeenstemming en een vergunning te kunnen verkrijgen.

2 Scope, raakvlakken & risico's

2.1 Omschrijving onderzoeksgebied

In onderstaande overzichtstekening (figuur 1) is het projectgebied weergegeven. Op basis van de meest recente PIP-grenzen (29 januari 2015) is de bomeninventarisatie uitgevoerd. Hierbij zijn ook de gevolgen van de Verlegde Weg Over Anna's Hoeve meegenomen. Buiten de PIP hebben ook inventarisatiewerkzaamheden plaatsgevonden, zodat bij mogelijke toekomstige uitbreidingen van het project geen nieuwe bomeninventarisatie hoeft te worden uitgevoerd. In bijlage 1 zijn alle geïnventariseerde bomen en bosvakken weergegeven.

Figuur 1 Overzicht PIP grenzen HOV in 't Gooi Deelprojecten 5,6,7 inclusief Verlegde Weg Over Anna's Hoeve

2.2 Raakvlakken

2.2.1 Interne raakvlakken

- De bomeninventarisatie dient inzicht te geven in de te verwijderen bomen en struiken binnen de grenzen van het project. Het is de eerste stap in de aanvragen tot vergunning voor de te kappen bomen en te verwijderen struiken.
- Het geïntegreerde groencompensatieplan geeft aan hoe de te kappen bomen worden gecompenseerd. Of door herplant binnen of buiten de projectgrens of door een financiële compensatie volgens het velbeleid van de gemeente Hilversum.

2.2.2 Externe raakvlakken

- Mogelijk externe raakvlakken met Flora- en faunawetgeving.
- Raakvlakken met de omgeving in het kader van de aan te vragen vergunningen waarbij, door derden, bezwaar ingediend kan worden tegen de verleende vergunningen.
- Doordat grotendeels met arealen bosvak wordt gewerkt, hebben ontwerpaanpassingen weinig invloed (ontwerpaanpassing gaat doorgaans over weinig areaal)

2.3 Risico's

Onderstaand zijn enkele de risico's weergeven, die bij het onderzoek zijn geïdentificeerd.

- Ontwerprisico's:
  - Geen

- Uitvoeringsrisico's:
  - bepalingen uit de Flora & faunawetgeving ten aanzien van de uitvoeringstijd van de kapwerkzaamheden. Denk hierbij aan broedtijd, mogelijke verstoring etc.
  - direct gevaar ten aanzien van treinen, elektrocutie etc. bij uitvoering bomenkap.

- Omgevingsrisico's:
  - voor de te kappen bomen en struiken zijn, voor zover er een vergunningsplicht ontstaat, risico's verbonden in de doorlooptijd en vergunbaarheid van de aan te vragen vergunningen in relatie tot het gehele project;
  - bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor het kappen kunnen derden bezwaar maken.

3 Wijze van inventarisatie

3.1 Omschrijving methodiek inventarisatie

De adviseurs Eric Pol en Matthijs Meijers hebben de bomeninventarisatie in het veld uitgevoerd. Bij de inventarisatie is gebruik gemaakt van een GPS systeem. Door het gebruik van GPS onder bladerdek, waarbij onnauwkeurigheden ontstaan, is er achteraf een bijstelling gedaan om de plaatsing van de bomen te corrigeren.

Voor het kappen van de bomen is de Boswet en de APV van toepassing. De grens wordt aangegeven door de Bebouwde Kom Boswet. Bij de bomeninventarisatie is onderscheid gemaakt in bomen die buiten de 'Bebouwde Kom Boswet' vallen en bomen die binnen de 'Bebouwde Kom Boswet' vallen. In dit rapport worden bomen buiten de Bebouwde Kom Boswet 'bosbomen genoemd en bomen binnen de Bebouwde Kom Boswet 'stadsbomen genoemd.

3.1.1 Bosbomen

Bosbomen zijn bomen die buiten de 'Bebouwde Kom Boswet' vallen. Deze vallen onder de Boswet en dienen in oppervlaktes (are) te worden aangeduid. Voor deze bomen geldt een meldingsplicht bij RVO van het Ministerie van Economische Zaken (EZ)

Deze bomen zijn in het algemeen per bosvak geïnventariseerd. Daarbij zijn de volgende gegevens verzameld:

- een inschatting van de dichtheid per boomsoort;
- de stamomtrek op 1,30 meter boven het maaiveld;
- het stamtal per are per boomsoort;
- de oppervlaktes van alle binnen het plangebied aanwezige bosvakken.

Als het gaat om bomen die deel uitmaken van een structuur (bijv. laan), dan worden de bomen 'individueel' aangegeven.

De bosbomen die samen een dubbele laan vormen zijn globaal geïnventariseerd; zo is in het veld een inschatting gemaakt van het aantal stuks bomen en is visueel de gemiddelde stamdiameter vastgesteld.

3.1.2 Stadsbomen

Stadsbomen zijn bomen binnen de 'Bebouwde Kom Boswet'. Deze vallen onder de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV). De bomen zijn individueel geïnventariseerd, tenzij het om een bosvak gaat. In het geval van een bosvak binnen de 'Bebouwde Kom Boswet' zijn dezelfde gegevens verzameld als een bosvak buiten de 'Bebouwde Kom Boswet'.

3.2 Omschrijving methodiek groencompensatie

3.2.1 Te kappen bomen

Bomen en bosvakken die binnen de PIP-grenzen vallen zullen mogelijk gekapt moeten worden. Daarnaast zijn er additionele bomen en bosvakken geïnventariseerd, welke mogelijk ook gekapt zullen moeten worden als gevolg van tijdelijke maatregelen in het project.

3.2.2 Beleid en wetgeving

In het plangebied is de volgende regelgeving van toepassing:

- de Boswet (buiten de Bebouwde Kom Boswet)
- APV (binnen de Bebouwde Kom Boswet) van de gemeente Hilversum, Laren en Baarn

Daarnaast heeft de Gemeente Hilversum een Velbeleid 2013-2030 opgesteld.

3.2.3 Compensatie

In hoofdstuk 6 is aangegeven hoe de te kappen bomen kunnen worden gecompenseerd.

4 Resultaat inventarisatie

4.1 Bosbomen

4.1.1 Bosvakken

Buiten de 'Bebouwde Kom Boswet' zijn 42 bosvakken geïnventariseerd (genaamd 1 tot 42). Deze vallen onder de Boswet.

Deze 42 bosvakken buiten de 'Bebouwde Kom Boswet' zullen allen mogelijk gekapt dienen te worden om het project te realiseren. In totaal gaat het om een areaal van circa 1400 are.

4.1.2 Boom(-structuur)

Bomen die in een structuur (bijvoorbeeld een laan of een rij) geplaatst zijn, dienen niet in areaal te worden opgegeven. Daarom worden ze individueel benoemd. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de gevonden structuren buiten de 'Bebouwde Kom Boswet' en het aantal bomen dat hierin geïnventariseerd is. Onder de tabel volgt een korte toelichting per gevonden structuur.

Tabel 1 Bosbomen in structuren

Structuurtype	Aantal bomen	Kap bomen	Boomsoort	Gem. stamdiameter (in cm)
Losse rij kruising Zandheuvelweg-Dr. Albert Schweitzerlaan	29 (boomnummer 0-28)	5	ruwe berk (4st.) lariks (1st.) grove den (7st.) zomereik (16st)	30-35
Dubbele rij ten zuiden Ecoduct	Ca.100	Ca. 15	beuk	80-100
Westelijke rij langs spoor in bosvak 40	16	16	beuk	80-100
Oostelijke rij langs spoor in bosvak 40 en 39	9	9	beuk	80-100

Losse rij kruising Zandheuvelweg-Dr. Albert Schweitzerlaan

Deze bomen kunnen als losse rij beschouwd worden en daarom zijn deze bomen in bijlage 1 en 3 individueel aangemerkt. Op basis van de PIP d.d. 18-08-2015 zullen 5 bomen moeten worden gekapt.

Dubbele rij ten zuiden Ecoduct

Buiten de 'Bebouwde Kom Boswet', net ten zuidwesten van de PIP-grens ter plekke van het ecoduct, is een beukenlaan gesitueerd. Deze bestaat uit circa 100 oude beuken (het exacte aantal is niet te bepalen door wegvallen en hergroei bomen), waarbij het grootste gedeelte buiten de PIP-grens valt. Alleen het meest westelijke deel (aanwezig in bosvak 42) valt binnen de PIP-grens.

Westelijke rij langs spoor in bosvak 40

Deze beukenrij bevindt zich vlakbij het spoor ter plekke van de beoogde HOV-baan.

Oostelijke rij langs spoor in bosvak 40 en 39

Deze beukenrij bevindt zich vlakbij het spoor ter plekke van de beoogde HOV-baan.

4.2 Stadsbomen

Binnen de ‘Bebouwde Kom Boswet’ zijn 5 boomvakken geïnventariseerd (genaamd A tot E). Het gaat hierbij om circa 600 bomen op totaal 138 are. Daarnaast zijn bomen ‘individueel’ aangemerkt. Het gaat om 135 bomen, waarvan er 120 kapvergunningsplichtig zijn (stamdiameter > 20 cm).

5 Juridisch kader compensatie

5.1 Bosbomen

Voor bomen buiten de Bebouwde Kom Boswet (bosbomen) geldt een meldingsplicht bij RVO van het ministerie van Economische Zaken (EZ). Zij zijn het bevoegde gezag en de feitelijke beoordeling van een herplantplan en toezicht op de herplant is in handen van de provincie. Normaliter geldt een herplantplicht. Indien hier niet aan kan worden voldaan dient er een compensatie uitgevoerd te worden waarbij gelijkwaardige gebieden in de omgeving van het project worden herplant. De herplant moet binnen drie jaar na de kap worden uitgevoerd. Daarnaast moet de niet aangeslagen beplanting binnen drie jaar na de herplant worden vervangen.

In de volgende gevallen van kappen is de Boswet niet van toepassing:

- Alle beplantingen van bomen die in zijn totaal kleiner zijn dan 10 are;
- Bomen in rijbeplanting, als de rij uit minder dan 20 bomen bestaat;
- Houtopstanden op erven en in tuinen;
- Andere houtopstanden dan op erven en in tuinen binnen een bebouwde kom;
- Wegbeplantingen en eenrijige beplantingen op of langs landbouwgronden, beide voor zover bestaande uit populieren of wilgen;
- Italiaanse populier, linde, paardenkastanje en treurwilg;
- Vruchtbomen en windschermen om boomgaarden;
- Fijnsparren, niet ouder dan twaalf jaren, bestemd om te dienen als kerstbomen en geteeld op daarvoor in het bijzonder bestemde terreinen;
- Kweekgoed.

Bestemmingsplan/ inpassingplan

Als het vellen van bomen op terrein dat onder de bescherming van de Boswet valt, nodig is voor de uitvoering van een werk en in overeenstemming is met een geldend bestemmingsplan of provinciaal inpassingsplan, dan geldt de herplantplicht niet. Herplant is in zo'n geval niet nodig. Het verdient daarom de aanbeveling dat dit meegenomen wordt in het opstellen van het Provinciaal Inpassingsplan.

5.2 Stadsbomen

Voor bomen die binnen de grens van de Bebouwde Kom Boswet vallen (stadsbomen) is de APV van kracht. Afhankelijk van de regels die de APV voorschrijft met betrekking tot het kappen van bomen is een boom wel of niet kapvergunningsplichtig.

De projectgrenzen vallen in een drietal gemeentes, namelijk in de gemeente Hilversum, Laren en Baarn. In elke gemeente zullen bomen worden gekapt. Er zullen echter alleen stadsbomen worden gekapt die aanwezig staan op de gemeentegrond van Hilversum. Hieronder is het gemeentelijk beleid van Hilversum voor het kappen van bomen uiteengezet:

'Voor alle bomen met stamdiameter >20 cm binnen de grens Bebouwde Kom Boswet zal conform de APV een kapvergunning aangevraagd moeten worden. Voor alle te kappen en te herplanten (compensatie) bomen geldt dat er toestemming van de eigenaar moet zijn voor deze

activiteiten. De herplantverplichting wordt aan de eigenaar of een gerechtigde opgelegd. Wanneer herplant niet mogelijk is, gelden de voorschriften van het bomenbeleid van de Gemeente Hilversum.'

Het beleid met betrekking tot het kappen van stadsbomen in de gemeente Laren en Baarn is opgenomen in de bijlage 5.

5.3 Bomenbeleid gemeente Hilversum

De gemeente Hilversum kent regels voor het vellen van bomen binnen en buiten de 'Bebouwde Kom Boswet '(Velbeleid Hilversum 2013 – 2030). Voor bomen die, gemeten op een hoogte van 1,30 meter boven de grond, een stamdiameter hebben van 20 centimeter of meer, is een omgevingsvergunning voor het vellen vereist. Dit geldt zowel voor bomen op particulier terrein als voor bomen in de openbare ruimte.

Nadat een aanvraag is ingediend, wordt iedere afzonderlijke boom door de gemeente ter plaatse beoordeeld op een aantal vaste boomtechnische aspecten zoals de stamdiameter, groeifase, standplaats, conditie, veiligheid en beheerbaarheid.
Wanneer de aanvraag omgevingsvergunning voor het vellen van een boom wordt behandeld, wordt beoordeeld of de boom een bijdrage levert aan de esthetische, cultuurhistorische en/of ecologische kwaliteit van de stad.

De boomcategorieën vormen de basis voor de verlening of weigering van de omgevingsvergunning. Wanneer de boom voldoet aan tenminste één van de selectiecriteria, wordt deze ingedeeld in de 1ste, 2de of 3de categorie. Deze indeling is gebaseerd op de Hilversumse groenstructuur zoals die staat beschreven in het groenbeleidsplan.

Financiële compensatie:
Als herplant niet mogelijk is, dan dient er een financiële compensatie plaats te vinden. De waarde van de compensatie is in het gemeentelijke velbeleid beschreven in drie diameterklassen. De financiële bijdrage wordt gestort in het gemeentelijke herplantfonds wat wordt beheerd door de afdeling Openbare Ruimte, team Beheer en Onderhoud. In tabel 1 worden richtlijnen gegeven voor deze financiële compensatie. Verdere afstemming over de financiele compensatie is nodig wanneer het bosvakken betreft. Ook dienen verdere afspraken gemaakt te worden over hoe om te gaan met verdunning bij herplant.

Tabel 2: Richtlijn stamdiameter bij herplant (indexatie 2013, uit: Velbeleid Hilversum versie 2015)

Stamdiameter te vellen boom	Stamdiameter te herplanten boom	Financiële waarde te planten boom
20-40 cm	3-5 cm	€ 258,-
40-60 cm	5-10 cm	€ 517,-
> 60 cm	> 10 cm	€ 776,-

6 Herplant en Compensatie

6.1 Bosbomen

6.1.1 Areaal (bosvakken)

In onderstaande tabel 3 wordt beschreven welk areaal gekapt wordt, en wat mogelijkheden voor herplant zijn. Onder de tabel wordt beschreven wat de herplantmogelijkheden van de bosvakken inhouden. Hieropvolgend wordt een voorstel gedaan voor een mogelijke financiële compensatie.

Tabel 3: Herplant areaal volgens de Boswet

Locatie	Te kappen areaal	Herplant binnen project	Compensatie buiten project
Ecoduct	Ca. 500 are	Ca. 150 are (30% van het totale areaal dat gekapt wordt voor realisatie ecoduct)	350 are
Weg Over Anna's Hoeve	Ca. 240 are	Ca. 60 are (25% op huidige locatie 'Weg Over Anna's Hoeve)	180 are
Overige	Ca. 660 are		660 are
Totaal	**Ca. 1400 are**	**210 are**	**1190 are**

Eventuele herplant ecoduct

Uit eerdere gesprekken en met enige aanpassing van de inrichtingsvisie voor het Ecoduct is gebleken dat maximaal 30% van het huidige areaal herplant kan worden ter plekke van het Ecoduct. Meer aanplant leidt mogelijk tot verminderde functionaliteit van de verbinding voor soorten van heide en schaalgrasland.

Eventuele herplant Weg over Anna's Hoeve

Globaal wordt in de bosvakken 1, 2, 3, 4, 7 en 14 de Verlegde Weg Over Anna's Hoeve gerealiseerd, op zo'n 240 are. Het is niet mogelijk de herplant(deels) uit te voeren op het bestaande terrein. Mogelijk kan 25% van de compensatie (60 are) plaatsvinden waar nu nog de provinciale 'Weg Over Anna's Hoeve' gesitueerd is. Dit dient nog afgestemd te worden.

Compensatie buiten project

Voor zo'n 1190 are dient compensatie gevonden te worden buiten de projectgrenzen. Daarvoor is het wenselijk dat vanuit het HOV project een herplantvoorstel wordt gedaan. Hierbij wordt ook de mogelijkheid van compensatie gezocht aan de hand van extra groene kwaliteit voor de inpassing van de HOV in het landschap (inpassingsplan).

6.1.2 Structuur(-bomen)

In onderstaande tabel worden de bomen in structuren weergegeven en of deze binnen het project herplant kunnen worden. Dit laatste is niet duidelijk en dient nog afgestemd te worden.

Tabel 4: Kap en herplant structuur(-bomen) volgens de Boswet

Structuur	Te kappen aantal	Herplant binnen project	Herplant buiten project
Losse rij kruising Zandheuvelweg-Dr. Albert Schweitzerlaan	5	0	5
Dubbele rij ten zuiden Ecoduct	15	0	15
Westelijke rij langs spoor in bosvak 40	16	0	16
Oostelijke rij langs spoor in bosvak 40 en 39	9	0	9
Totaal	**45**	**0**	**45**

6.2 Stadsbomen

In onderstaande tabel worden de bomen binnen de 'Bebouwde Kom Boswet' (stadsbomen) weergegeven en of deze binnen het project herplant kunnen worden. Als dit niet het geval is, dienen ze financieel gecompenseerd te worden. De exacte financiële compensatie dient nog afgestemd te worden.

Tabel 5: Herplant en compensatie volgens APV

Type	Aantal	Herplant	Financiële compensatie
Bomen	120	0	120
Bosvakken	circa 600 (138 are)	0	circa 600
Totaal	**circa 730**	**0**	**circa 730**

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, dienen alle mogelijk te kappen bomen binnen de 'Bebouwde Kom Boswet' financieel gecompenseerd te worden. Uitgangspunt op dit moment is dat binnen de 'Bebouwde Kom Boswet' geen ruimte is voor herplant. De financiële compensatie is afhankelijk van de stamdiameter, en het jaar waarin indexatie dient plaats te vinden van de prijzen voor financiële compensatie conform de APV.

Voor het bepalen van de financiële compensatie is een belangrijk gegeven dat de waarde van een 'stedelijke' boom niet op gelijke manier uit te drukken is als bomen in een bosvak. Een stedelijke boom is kostbaarder, omdat deze voor haar ontwikkeling begeleid moet worden. Te denken valt aan groeiplaatsverbetering, snoei en (veiligheids-)inspecties. Daarnaast zijn stedelijke bomen duurder in aanschaf, omdat er vaak gekozen wordt voor een relatief groot formaat boom. Bomen in een bosvak zijn vaak als bosplantsoen aangeplant of hebben zich spontaan gevestigd, vaak zonder enige begeleiding.

Voor bomen in een bosvak zou het niet reëel zijn als er financieel gecompenseerd wordt volgens tabel 2 van paragraaf 5.3. De provincie dient in overleg met de gemeente af te spreken welk compensatiebedrag billijk zou zijn voor bomen in een bosvak.

6.3 Terreineigenaren

Hieronder staan de eigenaren in het plangebied genoemd met adresgegevens. In bijlage 7 is een overzicht van terreineigendom weergegeven. Dit in het kader voor toestemming voor de kap van de bomen en afspraken te maken over de compensatie.

- RWS

Website: www.omgevingsloket.nl
Telefoon: 0800 - 8002

- Prorail

Contactpersoon: Thijs Verhulst,
e-mail: thijs.verhulst@prorail.nl
Mobiel: 06 -316 430 81

International Flavors & Fragrances
Contactpersoon: Via Projectorganisatie HOV in 't Gooi
e-mail: hovgooi@noord-holland.nl
Mobiel: nvt

- Hugenholz Property Group

Contactpersoon: dhr. Hugenholz
E-mail: hugenholtz@gmail.com
Mobiel: 06- 53 154613

Contactpersoon: Stef Pierik
E-mail: Stef@Pierik.com
Mobiel: 06-53121198

- Goois Natuur Reservaat (GNR)

E-mail: gooisnatuurreservaat@gnr.nl
telefoon: 035 - 621 45 98

- Tergooi Ziekenhuis

Contactpersoon: Bert Jan Grevink
e-mail: bgrevink@tergooi.nl
Mobiel: 06-26358838

- Gemeente Hilversum

Contactpersoon: Joost Volkers
e-mail: j.volkers@hilversum.nl
Telefoon: 035 629 2481

- Gemeente Laren

e-mail: info@belcombinatie.nl.
Telefoon: 14 035

6.4 Gemeente informeren bij kap bosbomen

Het heeft de aanbeveling om aan de gemeente ter toetsing te laten of de aanwezige houtopstanden in bosvakken buiten de Bebouwde Kom Boswet wel of niet vergunningplichtig zijn. Door een vergunningaanvraag in te dienen wordt de gemeente op zijn minst op de hoogte gesteld van de plannen en de wijze van herplant. De kap vindt plaats binnen de gemeentegrenzen dus heeft een gemeente er in de communicatie naar bewoners baat bij als zij weet wat er staat te gebeuren. Middels een vergunning aanvraag ben je er zeker van dat de informatie op de juiste plaats in de organisatie terecht komt.

Bijlage 1

Overzichtskaart bomen en bosvakken

Bijlage 2

Tabel Bosvakken (Boswet & APV)

Bijlage 3

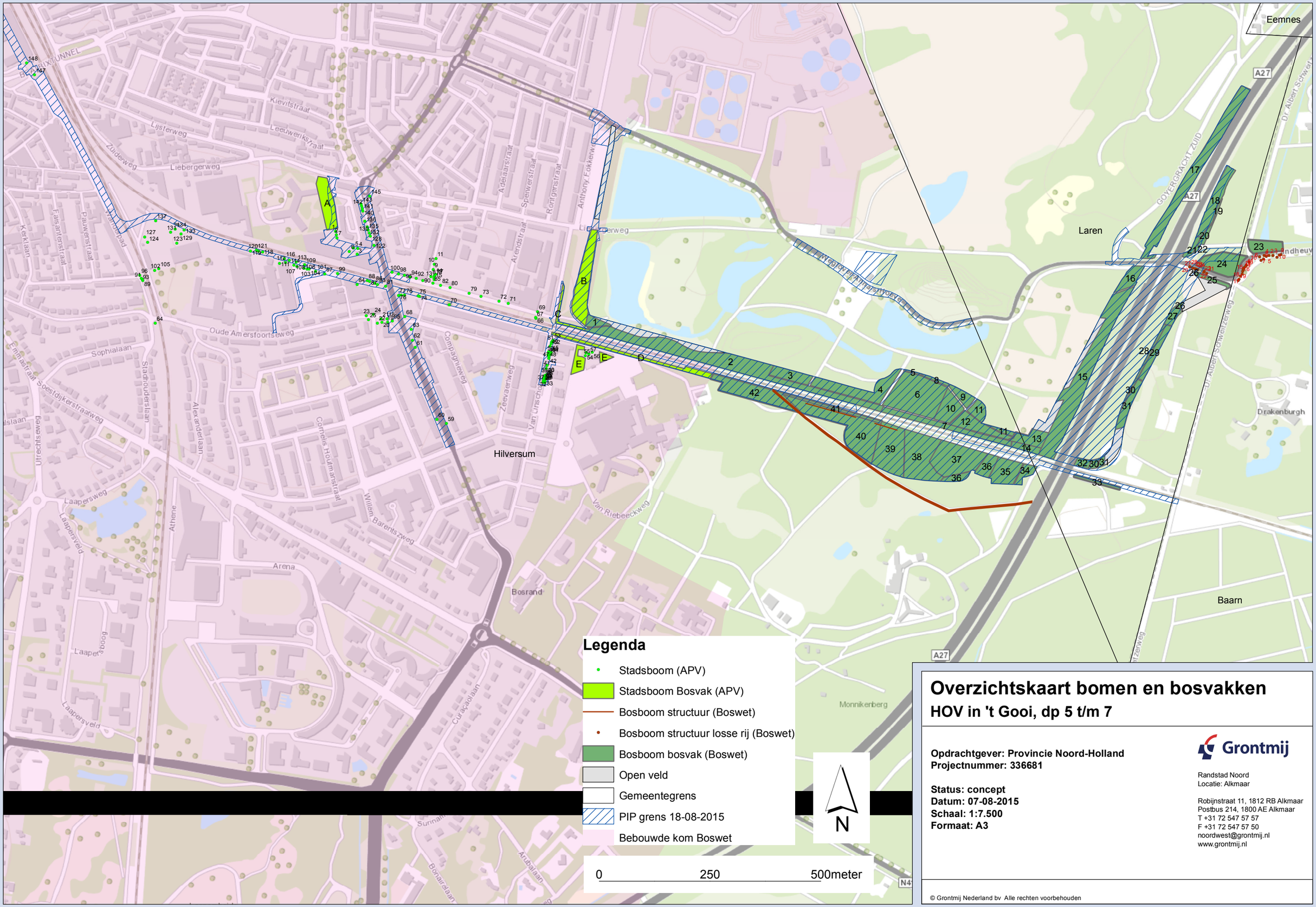
Tabel Bomen (Boswet & APV)

Bijlage 4

Terreineigenaren plangebied

Bijlage 5

Velbeleid Laren en Baarn



Legenda

- Stadsboom (APV)
- Stadsboom Bosvak (APV)
- Bosboom structuur (Boswet)
- Bosboom structuur losse rij (Boswet)
- Bosboom bosvak (Boswet)
- Open veld
- Gemeentegrens
- PIP grens 18-08-2015
- Bebouwde kom Boswet

N

0 250 500meter

Overzichtskaart bomen en bosvakken

HOV in 't Gooi, dp 5 t/m 7

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland
Projectnummer: 336681

Status: concept
Datum: 07-08-2015
Schaal: 1:7.500
Formaat: A3

Grontmij

Randstad Noord
Locatie: Alkmaar

Robijnstraat 11, 1812 RB Alkmaar
Postbus 214, 1800 AE Alkmaar
T +31 72 547 57 57
F +31 72 547 57 50
noordwest@grontmij.nl
www.grontmij.nl

© Grontmij Nederland bv Alle rechten voorbehouden

Bosvakken

Bosvak melding Boswet	dd. 7-8-2015					
Vaknummer	Boomsoort	Stamomtrek	Bezettingspercentage	Stamtal (aantal/are)	opp(are)	Aantal in bosvak
1					8,46	
Noorse esdoorn, ruwe berk, beuk, zomereik, Amerikaanse eik	Noorse esdoorn	110	10,0%	4,0	8,46	3
110/90/130/100/140/90cm	ruwe berk	90	5,0%	4,0	8,46	2
10/5/20/30/30/5%	beuk	130	20,0%	4,0	8,46	7
4 st/are	zomereik	100	30,0%	4,0	8,46	10
	Amerikaanse eik	140	30,0%	4,0	8,46	10
	overig*	90	5,0%	4,0	8,46	2
						36
2					148,27	
Noorse esdoorn, ruwe berk, beuk, zomereik, Amerikaanse eik	Noorse esdoorn	110	10,0%	4,0	148,27	59
110/90/130/100/140/90cm	ruwe berk	90	5,0%	4,0	148,27	30
10/5/20/30/30/5%	beuk	130	20,0%	4,0	148,27	119
4 st/are	zomereik	100	30,0%	4,0	148,27	178
	Amerikaanse eik	140	30,0%	4,0	148,27	178
	overig*	90	5,0%	4,0	148,27	30
						631
3					20,48	
fijnspar	fijnspar	150	100,0%	5,0	20,48	102
150cm						
100%						
5st/are						102
4					50,81	
Europese larix	europese larix	90	100,0%	10,0	50,81	508
90cm						
100%						
10st/are						508
5					1,34	
Opslag ruwe berk	ruwe berk	40	100%	4,0	1,34	5
100%						
4 st/are						5
6					95,34	
Douglasspar, grove den	douglasspar	120	65%	10,0	95,34	620
100/110 cm	grove den	110	35%	10,0	95,34	334
2%						
10 st/are						953
7					33,62	
Grove den, eik, douglasspar, beuk	grove den	110	30%	9,0	33,62	91
110/90/140/60 cm	eik	90	55%	9,0	33,62	166
30/55/5/10%	douglasspar	140	5%	9,0	33,62	15
9 st/are	beuk	60	10%	9,0	33,62	30
						303
8					3,36	
Douglasspar, grove den, Amerikaanse eik	douglasspar	120	75%	8,0	28,98	174
120/100/90 cm	grove den	100	15%	8,0	28,98	35
75/15/10%	Amerikaanse eik	90	10%	8,0	28,98	23
8 st/are						120
9					11,95	
Eik, beuk, grove den, ruwe berk	eik	80	35%	11,0	11,95	46
80/70/140/90 cm	beuk	70	15%	11,0	11,95	20
35/15/25/25%	grove den	140	25%	11,0	11,95	33
11 st/are	ruwe berk	90	25%	11,0	11,95	33
						131
10					28,06	
Grove den, beuk	grove den	120	80%	10,0	28,06	224
120/60 cm	beuk	60	20%	20,0	28,06	112
80/20%						
10, 20 st/are						337
11					17,15	
Grove den, beuk	grove den	120	80%	20,0	61	976
120/60 cm	beuk	60	20%	20,0	61	244
80/20%						
20 st/are						1.220
12					28,40	
Grove den, douglasspar, beuk	grove den	100	70%	12,0	28,43	239
100/140/60 cm	douglasspar	140	20%	12,0	28,43	68
70/20/10%	beuk	60	10%	12,0	28,43	34
12/12/20 st/are						182
13					20,35	
ruwe berk	ruwe berk	50	100,0%	1,0	18,05	18
40cm						
100%						
1st/are						18
14					9,43	
Eik, ruwe berk, beuk	eik	90	40%	7,0	9,43	26
90/100/90 cm	ruwe berk	100	40%	7,0	9,43	26
40/40/20%	beuk	90	20%	7,0	9,43	13
7 st/are						66
15					136,61	
Zomereik	zomereik	55	100%	25,0	136,61	3.415
55 cm						
100%						
25 st/are						3.415
16					17,33	
Eik, grove den, berk	eik	70	80%	11,0	17,33	152
70/100/100 cm	grove den	100	10%	11,0	17,33	19
80/10/10%	beuk	100	10%	11,0	17,33	19
11 st/are						191

17					94,98	
Zomereik	zomereik	55	100%	18,0	94,98	1.710
55 cm						
100%						
18 st/are						1.710
18					34,02	
Zomereik	zomereik	60	100%	11,0	34,02	374
60 cm						
100%						
11 st/are						374
19					1,57	
Grove den, ruwe berk, zomereik	grove den	110	10%	6,0	1,57	1
110/60/90 cm	ruwe berk	60	5%	6,0	1,57	0
10/5/85%	zomereik	90	85%	6,0	1,57	8
6 st/are						9
20					5,35	
Amerikaanse eik	Amerikaanse eik	130	100%	11,0	5,35	59
130 cm						
100%						
11 st/are						59
21					5,34	
Zomereik, ruwe berk, Amerikaanse eik	zomereik	80	20%	14,0	5,34	15
80/60/100 cm	ruwe berk	60	40%	14,0	5,34	30
20/40/40%	Amerikaanse eik	100	40%	14,0	5,34	30
14 st/are						75
22					1,20	
Douglasspar	douglasspar	90	100%	12,0	1,20	14
90 cm						
100%						
12 st/are						14
23					18,05	
zomereik, ruwe berk, Amerikaanse vogelkers, Amerikaanse eik, Noorse es	zomereik	60	40,0%	5,0	18,05	36
60/60/30/80/30cm	ruwe berk	60	20,0%	5,0	37,97	38
40/20/20/10/10%	Amerikaanse vogelkers	30	20,0%	5,0	37,97	38
5st/are	Amerikaanse eik	80	10,0%	5,0	37,97	19
	Noorse esdoorn	30	10,0%	5,0	37,97	19
						150
24					37,97	
berk, zomereik, grove den, lijsterbes, Amerikaanse vogelkers	berk	5	60,0%	100,0	37,97	2.278
5/5/5/5/5cm	zomereik	5	10,0%	100,0	37,97	380
60/10/10/10/10%	grove den	5	10,0%	100,0	37,97	380
100st/are	lijsterbes	5	10,0%	100,0	37,97	380
	Amerikaanse eik	5	10,0%	100,0	37,97	380
						3.797
25					5,87	
beuk, lijsterbes, inheemse vogelkers, ruwe berk, Amerikaanse eik	beuk	5	50,0%	80,0	5,87	235
5/5/5/10/5cm	lijsterbes	5	20,0%	80,0	5,87	94
50/20/10/10/10%	inheemse vogelkers	10	10,0%	80,0	5,87	47
80st/are	ruwe berk	5	10,0%	80,0	5,87	47
	Amerikaanse eik	5	10,0%	80,0	5,87	47
						470
26					1,41	
Grove den, ruwe berk, beuk, zomereik	grove den	120	80%	6,0	1,41	7
120/70/170/140 cm	ruwe berk	70	5%	6,0	1,41	0
80/5/5/10%	beuk	170	5%	6,0	1,41	0
6 st/are	zomereik	140	10%	6,0	1,41	1
						8
27					8,20	
	zomereik	70	100%	8,0	8,20	66
70 cm						
100%						
8 st/are						66
28					5,98	
Zomereik, Amerikaanse eik	zomereik	80	40%	7,0	5,98	17
80/70 cm	Amerikaanse eik	70	60%	7,0	5,98	25
40/60%						
7 st/are						42
29					16,90	
Grove den, zomereik, beuk	grove den	130	55%	4,0	16,90	37
130/140/180 cm	zomereik	140	40%	4,0	16,90	27
55/40/5%	beuk	180	5%	4,0	16,90	3
4 st/are						68
30					5,87	
Zomereik, Amerikaanse eik	zomereik	80	40%	7,0	5,87	16
80/70 cm	Amerikaanse eik	70	60%	7,0	5,87	25
40/60%						
7 st/are						41
31					20,62	
Zomereik	zomereik	120	100%	3,0	20,62	62
120 cm						
100%						
3 st/are						62
32					6,21	
Zomereik	zomereik	70	100%	10,0	6,21	62
70 cm						
100%						
10 st/are						62

33					4,50	
zomereik, beuk	zomereik	60	90,0%	20,0	4,50	81
60/150cm	beuk	150	10,0%	20,0	4,50	9
90/10%						
20st/are						90
34					10,52	
Zomereik	zomereik	60	100%	3,0	10,52	32
60 cm						
100%						
3 st/are						30
35					32,04	
Zomereik, lariks, grove den, ruwe berk	zomereik	70	10%	8,0	61,65	49
70/120/130/100 cm	lariks	120	35%	8,0	61,65	173
10/35/50/5%	grove den	130	50%	8,0	61,65	247
8 st/are	ruwe berk	100	5%	8,0	61,65	25
						493
36					23,43	
Grove den, douglasspar, lariks	grove den	110	40%	8,0	64	205
110/100/80 cm	douglasspar	100	50%	8,0	64	256
40/50/10%	lariks	80	10%	8,0	64	51
8 st/are						512
37					68,05	
Zomereik, ruwe berk, grove den, beuk	zomereik	80	70%	7,0	68,26	334
80/100/110/90 cm	ruwe berk	100	10%	7,0	68,26	48
70/10/15/5%	grove den	110	15%	7,0	68,26	72
7 st/are	beuk	90	5%	7,0	68,26	24
						478
38					74,24	
Douglasspar, ruwe berk, zomereik, grove den, lariks	douglasspar	120	65%	10,0	86,76	564
120/100/70/130/80 cm	ruwe berk	100	5%	10,0	86,76	43
65/5/10/5/5%	zomereik	70	10%	10,0	86,76	87
10 st/are	grove den	130	5%	10,0	86,76	43
	lariks	80	5%	10,0	86,76	43
						781
39					67,84	
Beuk, lariks, grove den	beuk	100	30%	9,0	67,84	183
100/80/70 cm	lariks	80	30%	9,0	67,84	183
30/30/40%	grove den	70	40%	9,0	67,84	244
9 st/are						611
40					92,45	
lariks, douglasspar, beuk, grove den	lariks	90	60,0%	1,5	92,45	83
90/140/80/90cm	douglasspar	140	15,0%	1,5	92,45	21
60/15/15/10/10%	beuk	80	15,0%	1,5	92,45	21
1,5st/are	grove den	90	10,0%	1,5	92,45	14
						139
41					11,36	
Amerikaanse eik, zomereik, beuk, tamme kastanje	Amerikaanse eik	120	50,0%	6,0	11,36	34
120/90/60/60cm	zomereik	90	30,0%	6,0	11,36	20
50/30/10/10%	beuk	60	10,0%	6,0	11,36	7
6st/are	tamme kastanje	60	10,0%	6,0	11,36	7
						68
42					55,18	
Amerikaanse eik, beuk, zomereik, grove den	Amerikaanse eik	120	60,0%	4,0	55,18	132
120/150/90/120cm	beuk	150	20,0%	4,0	55,18	44
60/20/10/10%	zomereik	90	10,0%	4,0	55,18	22
5st/are	grove den	120	10,0%	4,0	55,18	22
						221

Bosvak APV						
Bosvak A					33,39	
zomereik	zomereik	90	100,0%	1,4	33,39	46
90cm						
100%						
1,4st/are						
prominente struiklaag aanwezig: Corylus 65%, Rhodo 20%, Taxus 15%,						46
Bosvak B					54,42	
Noorse esdoorn, ruwe berk, beuk, zomereik, Amerikaanse eik	Noorse esdoorn	110	10,0%	4,0	54,42	22
110/90/130/100/140/90cm	ruwe berk	90	5,0%	4,0	54,42	11
10/5/20/30/30/5%	beuk	130	20,0%	4,0	54,42	44
4 st/are	zomereik	100	30,0%	4,0	54,42	65
	Amerikaanse eik	140	30,0%	4,0	54,42	65
	overig*	90	5,0%	4,0	54,42	11
						232
Bosvak C					7,62	
Amerikaanse eik, beuk	Amerikaanse eik	120	70,0%	3,0	7,62	16
120/150cm	beuk	150	30,0%	3,0	7,62	7
70/30%						
3st/are						23
Bosvak D					26,71	
zomereik, grove den, overig**	zomereik	100	75,0%	7,0	26,71	140
100/110/90cm	grove den	110	15,0%	7,0	26,71	28
75/15/10	overig	90	10,0%	7,0	26,71	19
7st/are						187
Bosvak E					15,78	
zomereik, zoete kers, valse christusdoorn, overig*	zomereik	90	60,0%	10,0	15,78	95
90/60/90/80cm	zoete kers	60	15,0%	10,0	15,78	24
60/15/15/10%	valse christusdoorn	90	15,0%	10,0	15,78	24
10st/are	overig*	80	10,0%	10,0	15,78	16
						158

*Overig: Amerikaanse krentenboompje, grove den, tamme kastanje, abeel, moeraseik, Canadese populier, douglasspar, valse acacia
**Overig: Noorse esdoorn, beuk, valse acacia

Bomen

Boom APV		dd. 3-9-2015							
Boomnr	Wetenschappelijk naam	Nederlandse naam	Stamomtrek	Stamdiameter	Kapvergunnings-plichtig	x	Y	Gemeente	Provincie
1	Acer platanoide Globosum	bolesdoorn	75	24	ja	141719	470364	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
2	Acer platanoide Globosum	bolesdoorn	75	24	ja	141720	470357	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
3	Acer platanoide Globosum	bolesdoorn	75	24	ja	141768	470313	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
4	Acer cv	esdoorn	75	24	ja	141769	470325	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
5	Acer cv	esdoorn	75	24	ja	141759	470327	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
6	Acer cv	esdoorn	75	24	ja	141750	470319	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
7	Carpinus betulus Fastigiata	haagbeuk	75	24	ja	141722	470350	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
8	Fraxinus	es	105	33	ja	141934	470262	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
9	Fraxinus	es	105	33	ja	141939	470279	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
10	Fraxinus	es	105	33	ja	141942	470290	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
11	Fraxinus	es	105	33	ja	141945	470303	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
12	Fraxinus	es	105	33	ja	141942	470263	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
13	Betula utilis Doorenbos	himalayaberk	75	24	ja	141941	470260	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
14	Ilex cv	hulst	45	14	nee	141943	470266	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
15	Malus cv	appel	45	14	nee	141942	470256	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
16	boom afwezig								
17	Malus cv	appel	75	24	ja	141944	470267	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
18	Platanus hispanica	plataan	150	48	ja	141835	470167	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
19	Platanus hispanica	plataan	270	86	ja	141836	470159	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
20	Platanus hispanica	plataan	105	33	ja	141824	470159	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
21	Platanus hispanica	plataan	150	48	ja	141822	470167	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
22	Platanus hispanica	plataan	270	86	ja	141813	470158	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
23	Tilia europaea	Hollandse linde	150	48	ja	141788	470174	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
24	Tilia europaea	Hollandse linde	210	67	ja	141803	470177	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
25	Tilia cordata	winterlinde	150	48	ja	141793	470165	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
26	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	75	24	ja	142194	470037	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
27	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	105	33	ja	142190	470019	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
28	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	75	24	ja	142187	470020	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
29	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	45	14	nee	142190	470022	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
30	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	75	24	ja	142188	470023	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
31	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	75	24	ja	142191	470025	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
32	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	75	24	ja	142188	470026	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
33	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	105	33	ja	142191	470027	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
34	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	75	24	ja	142189	470029	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
35	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	75	24	ja	142192	470030	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
36	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	75	24	ja	142190	470032	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
37	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	105	33	ja	142193	470033	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
38	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	75	24	ja	142191	470036	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
39	Populus alba	witte abeel	210	67	ja	142196	470062	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
40	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	75	24	ja	142195	470055	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
41	Betula pendula	ruwe berk	105	33	ja	142200	470078	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
42	Betula pendula	ruwe berk	105	33	ja	142200	470082	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
43	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	150	48	ja	142198	470087	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
44	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	150	48	ja	142204	470087	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
45	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	150	48	ja	142204	470092	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
46	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	210	67	ja	142204	470089	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
47	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	150	48	ja	142205	470090	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
48	Betula pendula	ruwe berk	75	24	ja	142200	470092	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
49	Prunus cv	kers	75	24	ja	142203	470105	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
50	Betula pendula	ruwe berk	105	33	ja	142206	470112	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
51	Betula pendula	ruwe berk	105	33	ja	142206	470115	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
52	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	105	33	ja	142208	470117	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
53	Robinia pseudoacacia	valse christusdoorn	75	24	ja	142209	470119	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
54	Betula pendula	ruwe berk	150	48	ja	142285	470090	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
55	Prunus cv	kers	75	24	ja	142283	470084	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
56	Betula pendula	ruwe berk	75	24	ja	142297	470092	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
57	Chamaecyparis lawsoniana	Californische cipres	75	24	ja	142290	470088	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
58	boom afwezig								
59	Prunus serrulata	Japanse sierkers	50	16	nee	141941	469976	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
60	Prunus serrulata	Japanse sierkers	50	16	nee	141931	469996	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
61	Acer pseudoplatanus	Gewone es	75	24	ja	141900	470086	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
62	Acer pseudoplatanus	Gewone es	110	35	ja	141879	470115	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
63	Aesculus spec.	Paardenkastanje	90	29	ja	141892	470138	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
64	Quercus robur	Zomereik	160	51	ja	141302	470134	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
65	Platanus spec.	Plataan spec	180	57	ja	141839	470170	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
66	Quercus robur	Zomereik	150	48	ja	142177	470171	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
67	Quercus robur	Zomereik	160	51	ja	142177	470165	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
68	Ulmus minor	Gladde iep	100	32	ja	141874	470173	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
69	Platanus spec.	Plataan spec	195	62	ja	142168	470188	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
70	Betula pendula	Ruwe berk	80	25	ja	141958	470179	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
71	Platanus spec.	Plataan spec	205	65	ja	142177	470165	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
72	Platanus spec.	Plataan spec	180	57	ja	142094	470242	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
73	Platanus spec.	Plataan spec	125	40	ja	142033	470238	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
74	Alnus spec.	Els spec	70	22	ja	141897	470206	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
75	Robinia spec.	Robinia spec	75	24	ja	141901	470208	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland

76	Betula pendula	Ruwe berk	75	24	ja	141887	470221	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
77	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	75	24	ja	141887	470221	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
78	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	60	19	ja	141866	470226	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
79	Platanus spec.	Plataan spec	95	30	ja	142027	470236	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
80	Platanus spec.	Plataan spec	130	41	ja	142016	470208	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
81	Prunus laurocerasus	Laurierkers	30	10	ja	141825	470244	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
82	Platanus spec.	Plataan spec	150	48	ja	141999	470209	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
83	Prunus laurocerasus	Laurierkers	30	10	ja	141803	470288	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
84	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	130	41	ja	141810	470240	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
85	Platanus spec.	Plataan spec	150	48	ja	141989	470204	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
86	Betula pendula	Ruwe berk	75	24	ja	141818	470239	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
87	Betula pendula	Ruwe berk	75	24	ja	141815	470237	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
88	Betula pendula	Ruwe berk	90	29	ja	141827	470235	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
89	Quercus robur	Zomereik	65	21	ja	141274	470256	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
90	Platanus spec.	Plataan spec	165	53	ja	141897	470241	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
91	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	150	48	ja	141269	470259	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
92	Platanus spec.	Plataan spec	160	51	ja	141894	470244	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
93	Acer platanoides	Noorse esdoorn	100	32	ja	141264	470266	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
94	Platanus spec.	Plataan spec	180	57	ja	141852	470255	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
95	Platanus spec.	Plataan spec	240	76	ja	141846	470252	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
96	Quercus robur	Zomereik	50	16	ja	141276	470270	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
97	Platanus spec.	Plataan spec	80	25	ja	141675	470277	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
98	Platanus spec.	Plataan spec	180	57	ja	141845	470255	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
99	Quercus robur	Zomereik	45	14	nee	141689	470274	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
100	Platanus spec.	Plataan spec	205	65	ja	141836	470234	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
101	Platanus spec.	Plataan spec	130	41	ja	141600	470283	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
102	Quercus robur	Zomereik	65	21	ja	141312	470298	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
103	Platanus spec.	Plataan spec	90	29	ja	141661	470287	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
104	Betula pendula	Ruwe berk	120	38	ja	141654	470289	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
105	Picea spec.	Spar spec	60	19	ja	141316	470290	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
106	Platanus spec.	Plataan spec	85	27	ja	141631	470290	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
107	Platanus spec.	Plataan spec	150	48	ja	141650	470292	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
108	Platanus spec.	Plataan spec	130	41	ja	141600	470283	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
109	Quercus robur	Zomereik	60	19	ja	141645	470280	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
111	Platanus spec.	Plataan spec	160	51	ja	141585	470287	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
112	Platanus spec.	Plataan spec	120	38	ja	141600	470283	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
113	Fagus sylvatica	Beuk	150	48	ja	141631	470290	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
114	Fagus sylvatica	Beuk	230	73	ja	141610	470296	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
116	Acer pseudoplatanus	Gewone esdoorn	150	48	ja	141587	470309	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
118	Acer spec.	Esdoorn spec	60	19	ja	141546	470315	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
119	Populus spec.	Populier spec	90	29	ja	141534	470316	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
120	Quercus robur	Zomereik	60	19	ja	141546	470315	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
121	Quercus robur	Zomereik	60	19	ja	141519	470322	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
122	Acer saccharum	Suikeresdoorn	70	22	ja	141804	470339	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
123	Quercus robur	Zomereik	60	19	ja	141360	470338	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
124	Salix spec.	Wilg spec	60	19	ja	141326	470343	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
127	Quercus robur	Zomereik	110	35	ja	141275	470336	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
128	Prunus serrulata	Japanse sierkers	85	27	ja	141812	470356	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
129	Quercus robur	Zomereik	80	25	ja	141416	470375	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
130	Prunus serrulata	Japanse sierkers	80	25	ja	141810	470362	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
131	Quercus robur	Zomereik	60	19	ja	141402	470365	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
132	Prunus serrulata	Japanse sierkers	75	24	ja	141807	470364	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
133	Quercus robur	Zomereik	60	19	ja	141374	470381	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
134	Robinia spec.	Robinia spec	60	19	ja	141414	470370	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
135	Prunus serrulata	Japanse sierkers	70	22	ja	141802	470370	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
136	Crataegus spec.	Meidoorn spec	60	19	ja	141786	470441	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
137	Quercus robur	Zomereik	50	16	nee	141371	470430	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
140	Prunus serrulata	Japanse sierkers	85	27	ja	141800	470405	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
141	Prunus serrulata	Japanse sierkers	60	19	ja	141798	470415	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
142	Prunus serrulata	Japanse sierkers	70	22	ja	141798	470415	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
143	Prunus serrulata	Japanse sierkers	80	25	ja	141798	470423	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
145	Tilia spec.	Linde spec	40	13	nee	141799	470423	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
147	Catalpa spec.	Trompetboom	60	19	ja	140996	470719	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland
148	Catalpa spec.	Trompetboom	60	19	ja	140973	470743	Hilversum (gemeente)	Noord-Holland

Boom(structuur) melding boswet									
0	Quercus robur	zomereik	105	33	ja	143852	470312	Baarn (gemeente)	Utrecht
1	Quercus robur	zomereik	105	33	ja	143844	470305	Baarn (gemeente)	Utrecht
2	Quercus robur	zomereik	105	33	ja	143825	470310	Baarn (gemeente)	Utrecht
3	Quercus robur	zomereik	150	48	ja	143834	470310	Baarn (gemeente)	Utrecht
4	Quercus robur	zomereik	105	33	ja	143814	470309	Baarn (gemeente)	Utrecht
5	Quercus robur	zomereik	75	24	ja	143819	470308	Baarn (gemeente)	Utrecht
6	Quercus robur	zomereik	105	33	ja	143804	470307	Baarn (gemeente)	Utrecht
7	Pinus sylvestris	grove den	105	33	ja	143807	470299	Baarn (gemeente)	Utrecht
8	Pinus sylvestris	grove den	105	33	ja	143813	470302	Baarn (gemeente)	Utrecht
9	Quercus robur	zomereik	75	24	ja	143849	470312	Baarn (gemeente)	Utrecht
10	Betula pendula	ruwe berk	105	33	ja	143781	470295	Baarn (gemeente)	Utrecht
11	Quercus robur	zomereik	105	33	ja	143774	470288	Baarn (gemeente)	Utrecht
12	Quercus robur	zomereik	75	24	ja	143768	470282	Baarn (gemeente)	Utrecht
13	Pinus sylvestris	grove den	105	33	ja	143772	470285	Baarn (gemeente)	Utrecht
14	Quercus robur	zomereik	105	33	ja	143767	470278	Baarn (gemeente)	Utrecht
15	Pinus sylvestris	grove den	105	33	ja	143766	470274	Baarn (gemeente)	Utrecht
16	Pinus sylvestris	grove den	105	33	ja	143764	470268	Baarn (gemeente)	Utrecht
17	Larix decidua	lariks	105	33	ja	143761	470263	Baarn (gemeente)	Utrecht
18	Pinus sylvestris	grove den	105	33	ja	143757	470257	Baarn (gemeente)	Utrecht
19	Pinus sylvestris	grove den	105	33	ja	143756	470253	Baarn (gemeente)	Utrecht
20	Betula pendula	ruwe berk	105	33	ja	143647	470284	Laren (gemeente)	Noord-Holland
21	Betula pendula	ruwe berk	105	33	ja	143685	470270	Baarn (gemeente)	Utrecht
22	Quercus robur	zomereik	75	24	ja	143679	470274	Laren (gemeente)	Noord-Holland
23	Quercus robur	zomereik	75	24	ja	143678	470271	Baarn (gemeente)	Utrecht
24	Quercus robur	zomereik	75	24	ja	143664	470278	Laren (gemeente)	Noord-Holland
25	Quercus robur	zomereik	105	33	ja	143660	470279	Laren (gemeente)	Noord-Holland
26	Quercus robur	zomereik	105	33	ja	143657	470281	Laren (gemeente)	Noord-Holland
27	Quercus robur	zomereik	150	48	ja	143652	470282	Laren (gemeente)	Noord-Holland
28	Betula pendula	ruwe berk	105	33	ja	143647	470284	Laren (gemeente)	Noord-Holland

Bijlage 7, Terreineigenaren plangebied

Deelkaart 1 van 3

Deelkaart 2 van 3

Deelkaart 3 van 3

Bijlage 4 velbeleid gemeente Laren en Baarn

Velbeleid gemeente Laren

Artikel 4.3.2 Kapverbod

- 1 Het is verboden zonder vergunning van het college houtopstand te vellen of te doen vellen.

- 2 Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet voor:

a. wegbeplantingen en eenrijige beplantingen op of langs landbouwgronden, beide voor zover bestaande uit niet-geknotte populieren of wilgen;
b. vruchtbomen en windschermen om boomgaarden;
c. fijnsparren, niet ouder dan twaalf jaar, bestemd om te dienen als kerstbomen en geteeld op daarvoor in het bijzonder bestemde terreinen;
d. kweekgoed;
e. houtopstand die bij wijze van dunning moet worden geveld;
f. houtopstand die deel uitmaakt van als zodanig bij het Bosschap geregistreerde bosbouwondernemingen en gelegen is buiten een bebouwde kom, tenzij de houtopstand een zelfstandige eenheid vormt die: ofwel geen grotere oppervlakte beslaat dan 10 are, ofwel in geval van rijbeplanting, gerekend over het totale aantal rijen, niet meer bomen omvat dan 20;
g. houtopstand die moet worden geveld krachtens de Plantenziektewet of krachtens een aanschrijving of last van het college, zulks onverminderd het bepaalde in artikel 4.3.6;
h. bomen met een kleinere stamdoorsnede dan 15 cm, gemeten op een hoogte van 1.30 m.

Artikel 4.3.3 Aanvraag vergunning

- 1 De vergunning moet worden aangevraagd door of namens dan wel met toestemming van degene die krachtens zakelijk recht of door degene die krachtens publiekrechtelijke bevoegdheid gerechtigd is over de houtopstand te beschikken.

- 2 Wanneer het bureau LASER van het college een afschrift heeft toegezonden van de ontvangstbevestiging als bedoeld in artikel 2 van de Boswet, beschouwt het college dit afschrift mede als een vergunningaanvraag.

Artikel 4.3.4 Weigeringsgronden

De vergunning kan in elk geval worden geweigerd op grond van:
a. de natuurwaarde van de houtopstand;
b. de landschappelijke waarde van de houtopstand;
c. de waarde van de houtopstand voor het dorpsschoon;
d. de beeldbepalende waarde van de houtopstand;
e. de cultuurhistorische waarde van de houtopstand;
f. de waarde van de houtopstand voor de leefbaarheid.

Artikel 4.3.5 Bijzondere vergunningsvoorschriften

- 1 Tot de aan de vergunning te verbinden voorschriften kan behoren het voorschrift dat binnen een bepaalde termijn en overeenkomstig de door het college te geven aanwijzingen moet worden herplant.

- 2 Wordt een voorschrift als bedoeld in het eerste lid gegeven, dan kan daarbij tevens worden bepaald binnen welke termijn na de herbeplanting en op welke wijze niet geslaagde beplanting moet worden vervangen.

- 3 Een vergunning wordt verleend onder de standaardvoorwaarde van feitelijk niet-gebruik tot het moment van onaantastbaar worden van de vergunning wat wil zeggen oftewel tot het moment dat:

a. de bezwaar- of beroepstermijn voor derden is verstreken zonder dat bezwaar of beroep is ingediend;

b. is beslist op een verzoek om voorlopige voorziening;
c. beslist is op het beroep van derden en geen verzoek tot voorlopige voorziening is gedaan.

- 4 Het college kan indien veiligheidsoverwegingen of andere zwaarwegende argumenten daartoe nopen het vergunningvoorschrift als vervat in het vorenstaande artikellid achterwege te laten.

Artikel 4.3.6 Herplant /instandhoudingsplicht

- 1 Indien houtopstand waarop het verbod tot vellen als bedoeld in deze afdeling van toepassing is, zonder vergunning van het college is geveld, dan wel op andere wijze teniet is gegaan, kan het college aan de zakelijk gerechtigde van de grond waarop zich de houtopstand bevond dan wel aan degene die uit anderen hoofde tot het treffen van voorzieningen bevoegd is, de verplichting opleggen te herbeplanten overeenkomstig de door het college te geven aanwijzingen binnen een door hem te stellen termijn.

- 2 Wordt een verplichting als bedoeld in het eerste lid opgelegd, dan kan daarbij tevens worden bepaald binnen welke termijn na de herbeplanting en op welke wijze niet geslaagde beplanting moet worden vervangen.

- 3 Indien houtopstand waarop het verbod tot vellen als bedoeld in deze afdeling van toepassing is in het voortbestaan ernstig wordt bedreigd, kan het college aan de zakelijk gerechtigde van de grond waarop zich de houtopstand bevindt dan wel aan degene die uit anderen hoofde tot het treffen van voorzieningen bevoegd is, de verplichting opleggen om overeenkomstig de door hem te geven aanwijzingen binnen een door hem te stellen termijn voorzieningen te treffen, waardoor die bedreiging wordt weggenomen.

- 4 Degene aan wie een verplichting als bedoeld in het eerstetot en met derde lid is opgelegd, alsmede diens rechtsopvolger, is verplicht daaraan te voldoen.

Artikel 4.3.7 Schadevergoeding
Indien en voorzover blijkt dat een belanghebbende door de toepassing van artikel 4.3.2, artikel 4.3.5 of artikel 4.3.6, schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te komen en waarvan de vergoeding niet anderszins is verzekerd, kent het college hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding aan.
.

Velbeleid gemeente Baarn

- Artikel 4:11

Omgevingsvergunning voor het vellen van houtopstanden

- 1. Het is verboden zonder vergunning van het bevoegd gezag houtopstand te vellen of te doen vellen.

- 2. Het verbod geldt niet voor:

- a. bomen op gemeentegrond met een stamomtrek kleiner dan 0,50 meter, gemeten op een hoogte van 1,30 meter vanaf maaiveld;

- b. bomen op andere dan gemeentegrond met een stamomtrek kleiner dan 0,78 meter, gemeten op een hoogte van 1,30 meter vanaf maaiveld;

- c. de coniferen: thuja en chamaecyparis;

- d. wegbeplantingen en eenrijige beplantingen op of langs landbouw gronden, beide voor zover bestaande uit niet-geknotte populieren of wilgen;

- e. vruchtbomen en windschermen om boomgaarden;

- f. fijnsparren, niet ouder dan 12 jaar, bestemd om te dienen als kerstbomen en geteeld op daarvoor in het bijzonder bestemde terreinen;
- g. kweekgoed;
- h. houtopstand die bij wijze van dunning moet worden geveld;
- i. houtopstand die deel uitmaakt van als zodanig bij het Bosschap geregistreerde bosbouwondernemingen en gelegen is buiten een bebouwde kom, tenzij de houtopstand een zelfstandige eenheid vormt die:
- 1. ofwel geen grotere oppervlakte beslaat dan 10 are;
- 2. ofwel bestaat uit rijbeplanting van niet meer dan 20 bomen, gerekend over het totale aantal rijen;
- j. houtopstand die moet worden geveld krachtens de Plantenziektewet of krachtens een aanschrijving of een last van het bevoegd gezag, zulks onverminderd het bepaalde in artikel 4:12C.

Artikel 4:12
Aanvraag vergunning

- 1. De vergunning moet worden aangevraagd door of namens dan wel met toestemming van degene die krachtens zakelijk recht of door degene die krachtens publiekrechtelijke bevoegdheid gerechtigd is over de houtopstand te beschikken.
- 2. Wanneer het bureau LASER aan het bevoegd gezag een afschrift heeft toegezonden van de ontvangstbevestiging als bedoeld in artikel 2 van de Boswet, beschouwt het bevoegd gezag dit afschrift mede als een vergunningaanvraag.

Artikel 4:12A
Weigeringsgronden
De vergunning kan worden geweigerd op grond van:

- a. de natuurwaarde van de houtopstand;
- b. de landschappelijke waarde van de houtopstand;
- c. de waarde van de houtopstand voor stads- en dorpsschoon;
- d. de beeldbepalende waarde van de houtopstand;
- e. de cultuurhistorische waarde van de houtopstand;
- f. de waarde voor de leefbaarheid van de houtopstand.

Artikel 4:12B
Bijzondere vergunningsvoorschriften

- 1. Tot de aan de vergunning te verbinden voorschriften kan behoren het voorschrift dat binnen een bepaalde termijn en overeenkomstig de door het bevoegd gezag te geven aanwijzingen moet worden herplant.
- 2. Wordt een voorschrift als bedoeld in het eerste lid gegeven, dan kan daarbij tevens worden bepaald binnen welke termijn na de herbeplanting en op welke wijze niet-geslaagde beplanting moet worden vervangen.

- 3. Een vergunning wordt verleend onder de standaardvoorwaarde van feitelijk niet-gebruik tot het moment dat:
- a. de bezwaartermijn voor derden is verstreken zonder dat bezwaar is ingediend;
- b. beslist is op het bezwaar van derden en geen verzoek tot voorlopige voorziening is gedaan;
- c. beslist is op een verzoek om een voorlopige voorziening.

Artikel 4:12C
Herplant-/instandhoudingsplicht

- 1. Indien houtopstand waarop het verbod tot vellen als bedoeld in deze afdeling van toepassing is, zonder vergunning van het bevoegd gezag is geveld dan wel op andere wijze tenietgegaan, kan het bevoegd gezag aan de zakelijk gerechtigde van de grond waarop zich de houtopstand bevond dan wel aan degene die uit anderen hoofde tot het treffen van voorzieningen bevoegd is, de verplichting opleggen te herbeplanten overeenkomstig de door zijn te geven aanwijzingen binnen een door hem te stellen termijn.
- 2. Wordt een verplichting als bedoeld in het eerste lid opgelegd, dan kan daarbij worden bepaald binnen welke termijn na de herbeplanting en op welke wijze niet geslaagde beplanting moet worden vervangen.
- 3. Indien houtopstand waarop het verbod tot vellen als bedoeld in deze afdeling van toepassing is, ernstig in het voortbestaan wordt bedreigd, kan het bevoegd gezag aan de zakelijk gerechtigde van de grond waarop zich de houtopstand bevindt dan wel aan degene die uit anderen hoofde tot het treffen van voorzieningen bevoegd is, de verplichting opleggen om overeenkomstig de door hem te geven aanwijzingen binnen een door hen te stellen termijn voorzieningen te treffen, waardoor die bedreiging wordt weggenomen.
- 4. Degene aan wie een verplichting als bedoeld in het eerste tot en met derde lid is opgelegd, alsmede zijn rechtsopvolger, is verplicht daaraan te voldoen.

Artikel 4:12D
Schadevergoeding
Indien en voor zover blijkt dat een belanghebbende door de toepassing van artikel 4:11, artikel 4:12B of artikel 4:12C, schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te komen en waarvan de vergoeding niet anderszins is verzekerd, kent het bevoegd gezag hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling
Provinciaal Inpassingsplan
HOV in 't Gooi

16 juni 2016

Kenmerk R010-1225368GGV-evp-V02-NL

Verantwoording

Titel	Vormvrije m.e.r.-beoordeling Provinciaal Inpassingsplan HOV in 't Gooi
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Projectleider	Suzanne Swenne
Auteur(s)	Gosewien van Eck
Projectnummer	1225368
Aantal pagina's	38 (exclusief bijlagen)
Datum	16 juni 2016
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking.
	Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Ruimtelijke Kwaliteit
Handelskade 37
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon +31 57 06 99 91 1
Fax +31 57 06 99 66 6

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom.
De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

Verantwoording en colofon **3**

1 Inleiding **7**
1.1 Beschrijving van het project 7
1.2 Samenhang met de m.e.r.-regelgeving 9
1.3 Uitgevoerde verkeers- en milieuonderzoeken 10

2 Beschrijving van de te verwachten milieueffecten **11**
2.1 De kenmerken van het project 11
2.2 De locatie van het project 16
2.2.1 Ruimtegebruik 16
2.2.2 Natuurwaarden 16
2.2.3 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden 17
2.2.4 Bodem en water 21
2.3 De soort en de kenmerken van het potentiële effect 22
2.3.1 Effecten op aspect natuurwaarden 22
2.3.2 Effecten op aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie 27
2.3.3 Effecten aspecten bodem en water 30
2.3.4 Effecten aspect geluid 32
2.3.5 Effecten aspect luchtkwaliteit 34
2.3.6 Externe veiligheid 36

3 Conclusies vormvrije m.e.r.-beoordeling **38**

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland werkt aan een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Huizen en Hilversum, als onderdeel van R-Net[1]. Ten behoeve van dit initiatief wordt door de provincie Noord-Holland een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld. Als onderdeel van dit PIP wordt eveneens de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve mogelijk gemaakt en diverse aan de HOV gekoppelde ingrepen. In het kader van dit PIP is voorliggende vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld.

1.1 Beschrijving van het project

De provincie Noord-Holland heeft besloten dat er een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding moet komen tussen Huizen en Hilversum. Het totale tracé (van busstation Huizen naar NS Station Hilversum) is circa 17 km lang. De uit te voeren maatregelen vinden plaats op circa 7,5 km van dit tracé.

Alhoewel het PIP alleen betrekking heeft op de delen in Hilversum en Laren, wordt in de vormvrije m.e.r.-beoordeling het volledige project in beschouwing genomen. Dit om vast te kunnen stellen of door de totaaleffecten een mogelijke m.e.r. plicht aan de orde is. In Huizen en Blaricum is voor deze vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgegaan van de 'worst-case' situatie. Dit is de situatie met een vrijliggende busbaan over de Huizermaatweg, Bovenmaatweg en Stichtseweg. In een later stadium wordt bepaald of deze variant wordt uitgewerkt of dat de bussen via de route 'Het Merk' of 'De Meent' richting snelweg rijden. Onderstaand is een verdere beschrijving gegeven van het project.

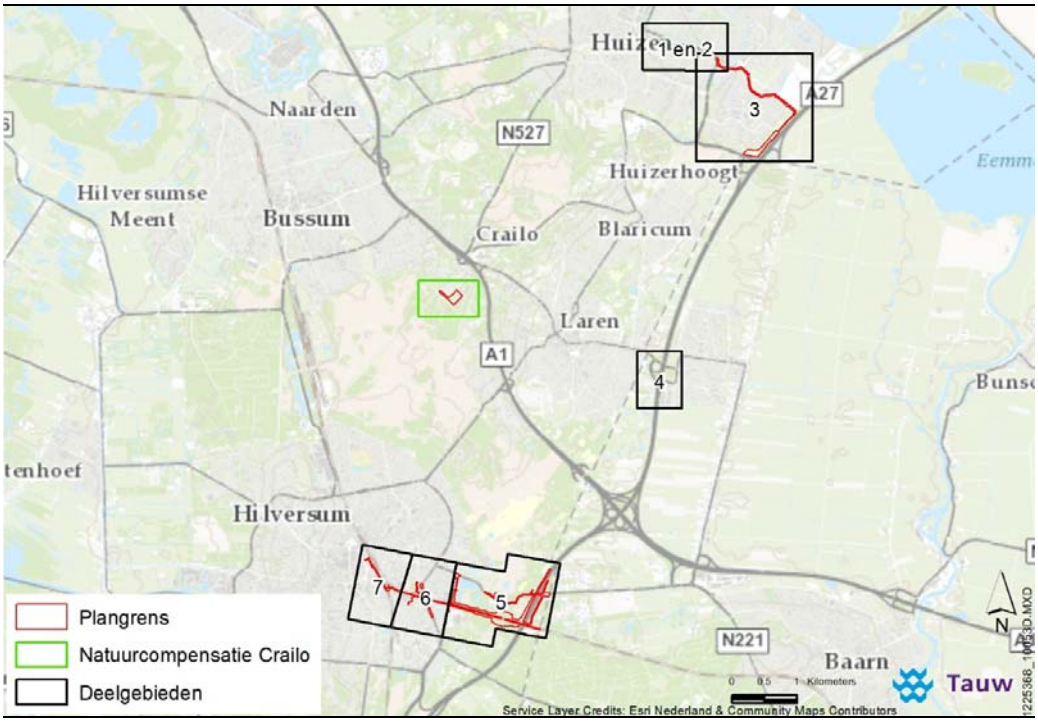
Het tracé loopt vanaf het busstation Huizen, over de Huizermaatweg en de Bovenmaatweg naar de carpoolplaats in Blaricum. Vanaf hier rijdt de bus over de A27 naar Hilversum. In Huizen rijdt de bus gedeeltelijk over bestaande infrastructuur. Hiertoe worden wel enkele aanpassingen aan de wegen gedaan om een snelle doorstroming en veiligheid van de bus en het overige verkeer te garanderen.

In geval van file kan de bus gebruik maken van de vluchtstrook van de A27. Ter hoogte van Anna's Hoeve komt een busafslag. De bus rijdt op een vrije baan langs het spoor richting NS Station Hilversum. Op de kruising met de Oosterengweg wordt een tunnel gebouwd. Trein en bus blijven op hetzelfde niveau rijden, het overige verkeer rijdt hier onderdoor. Bij het Wandelpad kruist de busbaan het spoor en rijdt dan parallel aan het Wandelpad naar het station.

[1] Een nieuw netwerk busverbindingen in de hele Randstad (Noord- en Zuid Holland)

Het project HOV in 't Gooi wordt in zeven deelprojecten voorbereid:

1. Fietspad stadspark - Huizen
2. Huizermaatweg - Huizen
3. Vrije HOV-baan Huizen en Blaricum
4. Halte Eemnes
5. Anna's Hoeve - Hilversum
6. Oosterengweg en omgeving - Hilversum
7. Bedrijfsterrein VSH Fittings BV tot NS station Hilversum



Figuur 1.1 Deelgebieden en plangrenzen van het project

Het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) heeft betrekking op de deelprojecten 5, 6 en 7. Dit zijn de tracédelen waar, in het opdracht van de provincie Noord-Holland, ten behoeve van de HOV-baan nieuwe infrastructuur wordt aangelegd en bestaande infrastructuur wordt aangepast en heringericht. De planvorming en realisatie van de overige deelgebieden wordt door de desbetreffende gemeenten uitgevoerd. De deelprojecten 1 en 2 worden door de gemeente Huizen uitgewerkt en kunnen op grond van het vigerende bestemmingsplan worden gerealiseerd. Deelproject 4 betreft de gemeente Eemnes (provincie Utrecht). Hiervoor is reeds een bestemmingsplan vastgesteld. Voor deelgebied 3 wordt op een later moment de procedure doorlopen om de HOV planologisch mogelijk te maken.

In het kader van de m.e.r.-wetgeving dient het project en de effecten die hier het gevolg van zijn in samenhang met en voor alle deelgebieden in zijn totaliteit te worden beschouwd. De analyse in de voorliggende vormvrije m.e.r.-beoordeling richt zich daarom, in tegenstelling tot het PIP, op het initiatief in zijn geheel. Hierbij zijn de deelgebieden die planologisch mogelijk gemaakt worden in het PIP in meer detail onderzocht, omdat voor deze m.e.r.-beoordeling gebruik gemaakt wordt van de milieuonderzoeken die voor het PIP zijn uitgevoerd. Voor de deelgebieden 1, 2, 3 en 4 is een kwalitatieve beschouwing uitgevoerd op basis van beschikbare informatie. Dit volstaat voor deze deelgebieden aangezien de huidige planologische bestemmingen de realisatie van de HOV reeds mogelijk maken. Bovendien rijdt de bus nu ook al over deze route. Voor deelgebied 3 moet te zijner tijd zelfstandig een planologische procedure worden doorlopen, inclusief het hiervoor benodigde milieuonderzoek.

Voor de nadere uitwerking van het voornemen en de maatregelen die hieraan verbonden zijn, wordt verwezen naar paragraaf 2.1.

1.2 Samenhang met de m.e.r.-regelgeving

In het Besluit m.e.r. wordt geregeld welke activiteiten m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn en bij welke omvang en omstandigheden dat het geval is (zogenaamde drempelwaarden). Van een m.e.r.-plicht is voor het project HOV in ’t Gooi geen sprake, omdat voor deze werkzaamheden geen passende beoordeling vereist is én de werkzaamheden niet voldoen aan een van de activiteiten als genoemd in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Het project is ook niet m.e.r.-beoordelingsplichtig, aangezien de werkzaamheden niet kunnen worden aangemerkt als een van de activiteiten genoemd in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Om er zeker van te zijn dat er als gevolg van de uitvoering van de activiteiten van het project geen belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu optreden, wordt op vrijwillige basis toch een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Deze vrijwillige m.e.r.- beoordeling heeft het karakter van een zogeheten vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dat wil zeggen dat deze beoordeling is opgesteld met inachtneming van de criteria in bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn[2], te weten:

1. De kenmerken van het project (omvang en cumulatie)
2. De locatie van het project
3. De soort en kenmerken van het potentiële effect (bereik, waarschijnlijkheid en omkeerbaarheid)

Met de uitkomsten wil het provinciaal bestuur zich er van vergewissen dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen optreden. Het Bevoegd Gezag bepaalt of er gezien de omstandigheden al dan niet een Milieueffectrapport moet worden gemaakt.

Er zijn geen procedurele vereisten aan deze vormvrije m.e.r.-beoordeling.

[2] Zie de Europese richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (2011/92/EU; 13 december 2011). Vgl. Hof van Justitie EU 15 oktober 2009, C-255/08 (Commissie tegen Nederland)

1.3 Uitgevoerde verkeers- en milieuonderzoeken

Ten behoeve van het PIP (deelgebieden 5, 6 en 7) zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- Natuur:
  - Ecologische effectbepaling HOV in ’t Gooi Hilversum (Tauw, R008-1225368ERT-evp-V06-NL), met daarin verwerkt de Alterra-rapporten over het ecoduct
  - Mitigatieplan ecologie HOV in ‘t Gooi (R009-1225368ERT-evp-V05-NL)
- Landschap en cultuurhistorie: Cultuurhistorische en landschappelijke verkenning HOV in ’t Gooi (Tauw, R002-1225368FDD-evp-V05-NL)
- Archeologie:
  - Archeologisch bureauonderzoek HOV Hilversum - Huizen (Transect, rapport 337)
  - Programma van Eisen: Archeologisch Inventariserend Veldonderzoek - verkennende fase. HOV-busbaan Hilversum - Huizen (Transect)
  - Archeologisch Inventariserend Veldonderzoek (verkennende fase). HOV-busbaan Hilversum (Transect, rapport 642)
  - Archeologisch Inventariserend Veldonderzoek (karterende fase). HOV-busbaan Gemeenten Laren - Hilversum (Transect, rapport 915)
  - Kolonel Palmkazerne, Crailo (gemeenten Bussum, Hilversum en Laren), een aanvullend Bureauonderzoek en Inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek (ADC, rapport 3621)
- Bodem: Vooronderzoek bodem Provinciaal Inpassingsplan HOV in ’t Gooi (Tauw, R004-1225368MBQ-evp-V05-NL)
- Water: Watertoets Provinciaal Inpassingsplan HOV in ’t Gooi (Tauw, N002-1225368XTW-evp-V03-NL)
- Verkeer: Verkeersgegevens en omgevingsvariabelen ten behoeve van PIP HOV in ’t Gooi (Goudappel Coffeng, NH1093/Ppe/0587.01)
- Geluid: Akoestisch onderzoek Provinciaal Inpassingsplan HOV in 't Gooi (Tauw, R003-1225368HDI-evp-V08-NL)
- Luchtkwaliteit: Luchtkwaliteitonderzoek Provinciaal Inpassingsplan HOV in ’t Gooi (Tauw, R001-1225368KMS-evp-V06-NL)

De belangrijkste conclusies van deze onderzoeken zijn in deze vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. Voor de meer gedetailleerde effectbeschrijving wordt verwezen naar de bovenstaande rapporten.

Voor de overige deelgebieden is gebruik gemaakt van de beschikbare informatie uit:

- Deelgebied 1 en 2: Beschikbare informatie op basis van kaartenatlassen, et cetera
- Deelgebied 3: Beschikbare informatie en indicatieve berekeningen
- Deelgebied 4: Bestemmingsplan Buitenrand 2012, gemeente Eemnes (februari 2015)

2 Beschrijving van de te verwachten milieueffecten

Dit hoofdstuk beschrijft achtereenvolgens de kenmerken van het project (paragraaf 2.1), de locatie van het project (paragraaf 2.2) en de soort en kenmerken van het potentiële effect (paragraaf 2.3).

2.1 De kenmerken van het project

Het HOV-tracé van Huizen naar Hilversum heeft een totale lengte van 17 kilometer. Het voornemen omvat naast de realisatie van de busbaan, uiteraard ook de bijbehorende halteplaatsen, fietsenstallingen en parkeerplaatsen, bermen en afrastering. Het tracé is meestal parallel gelegen aan bestaande infrastructuur (weg of spoor). De uit te voeren maatregelen vinden plaats op circa 7,5 km van dit tracé.

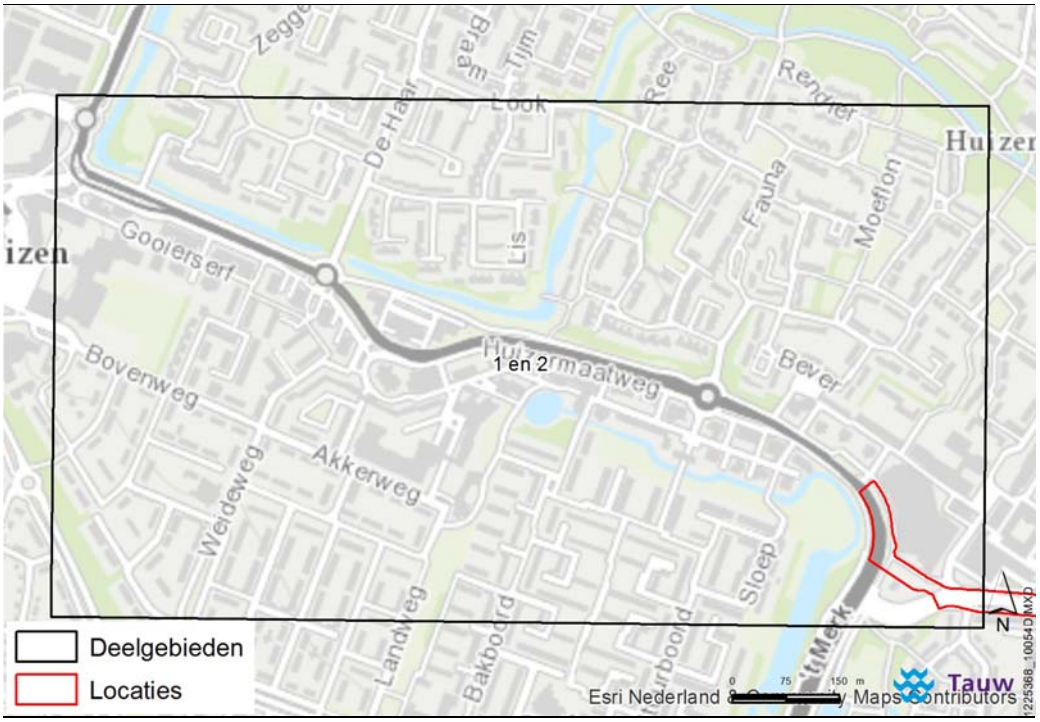
De HOV-verbinding maakt gebruik van bestaande infrastructuur en wordt deels uitgevoerd als vrije busbaan (2 x 1 rijstroken). De HOV-bussen krijgen op het gehele tracé voorrang. Hiermee wordt een vaste reistijd van Huizen naar Hilversum bereikt van circa 26,5 minuut, in plaats van 45 minuten in 2010 en verwachte 48 minuten in het jaar 2020. Dat is bijna 2 keer zo snel. De verwachting is dat dan 36% meer reizigers per werkdag gebruik zullen maken van de HOV-verbinding ten opzichte van de referentiesituatie (2020) zonder HOV-infrastructuur. De huidige buslijnen blijven (grotendeels) behouden, waarbij de huidige buslijn 320 als snelbus over de HOV-verbinding gaat rijden. Van een klein deel van de huidige buslijnen wordt de routering aangepast. Het HOV-tracé wordt met name tussen 07.00 - 19.00 uur intensief gebruikt (tijdens spits, 18 x per uur). Buiten de spits, tijdens de avonduren en richting de nacht neemt de frequentie van de bussen af. Het aantal bussen dat rijdt, neemt niet toe als gevolg van de aanleg van de HOV-verbinding[3].

Als onderdeel van het project worden, naast de investering in de HOV-structuur, ook diverse verbeteringen voor auto, fiets en natuur uitgevoerd. Zo wordt ondermeer de bestaande Weg over de Anna’s Hoeve verlegd en gebundeld met de aan te leggen busbaan, wordt er een tunnel in de Oosterengweg gerealiseerd, wordt er een fietstunnel mogelijk gemaakt, wordt er een ecoduct aangelegd en worden er diverse fiets- en wandelvoorzieningen aangelegd/verbeterd. Deze aanpassingen worden als integraal onderdeel van het project HOV in ’t Gooi in de effectbeschouwing meegenomen. Onderstaande paragrafen beschrijven kort het tracé in de te beschouwen deelgebieden.

Deelgebied 1 en 2. Huizen

In Huizen rijdt de bus vanaf het busstation over de Huizermaatweg mee met het overige verkeer tot het kruispunt bij De Regentesse. Daar slaat de bus links af en rijdt dan over een vrije busbaan langs de Bovenmaatweg, de rotonde en de Aristoteleslaan tot aan de gemeentegrens met Blaricum.

[3] Verkeersgegevens en omgevingsvariabelen ten behoeve van PIP HOV in 't Gooi, augustus 2015

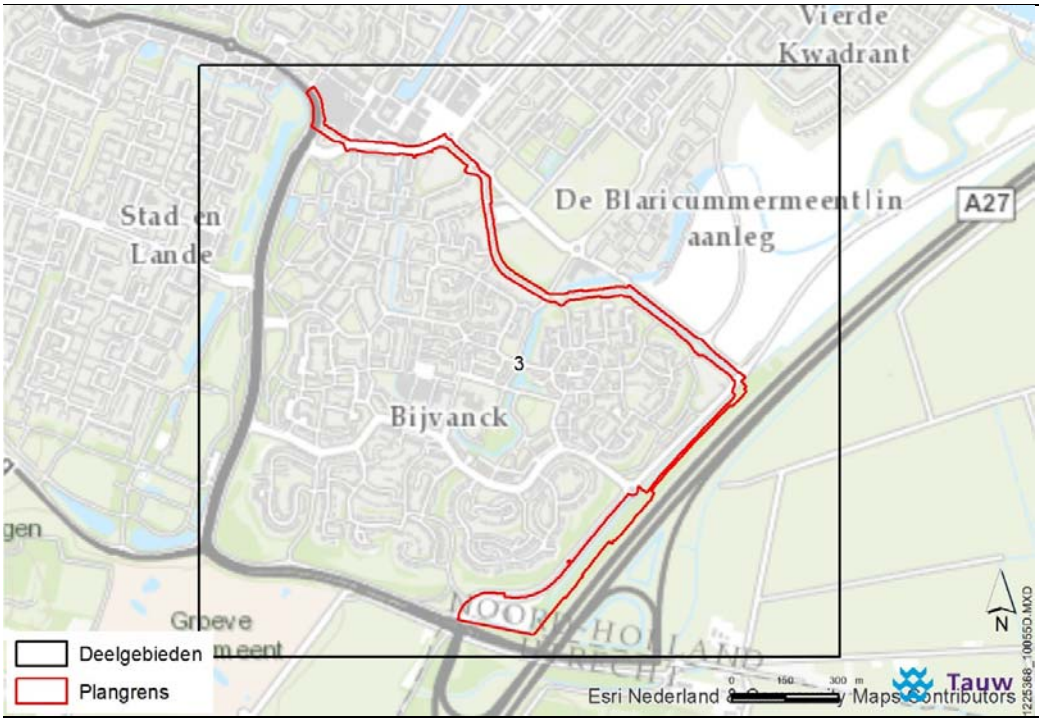


Figuur 2.1 Tracé in deelgebieden 1 en 2

Deelgebied 3. Vrije HOV-baan Huizen en Blaricum

Het tracé in dit deelgebied loopt vanaf de Regentesse tot aan de oprit van de A27. Het noordwest - zuidoost georiënteerde deel van het tracé loopt voor het overgrote deel over bestaande wegen, die in de toekomst mogelijk worden verbreed voor de realisatie van een vrije busbaan. Het noordoost - zuidwest lopende deel loopt parallel aan de A27 en parallel aan en deels via de Stichtseweg.

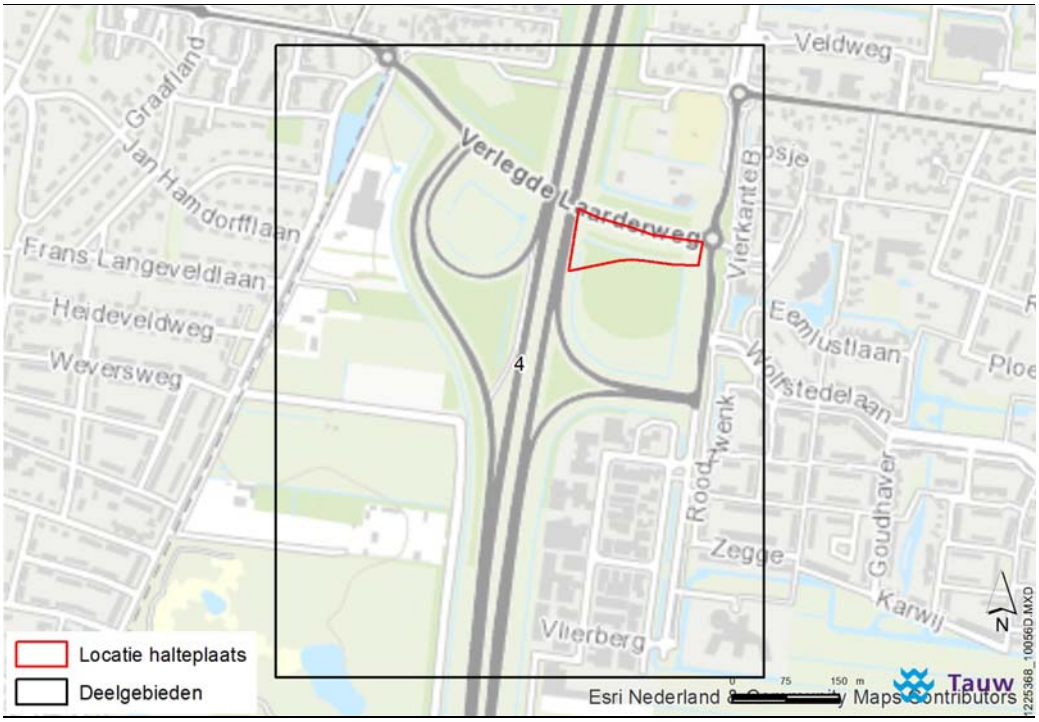
Ten behoeve van deze rapportage worden de effecten van de vrije busbaan in beschouwing genomen, omdat hiervan de ruimtelijke impact het grootste is (vergeleken met meerijden op bestaande wegen). Bovendien vinden er als gevolg van de vrije busbaan verschuivingen van de verkeerstromen (en daarmee de verkeersgerelateerde effecten) plaats.



Figuur 2.2 Tracé in deelgebied 3

Deelgebied 4. Eemnes

Vanaf de carpoolplaats op de grens met Blaricum rijdt de bus over de A27 richting Hilversum. Bij de Verlegde Laarderweg en de toe- en afrit Eemnes van de A27 komt een P+R terrein met ruimte voor zo'n 75 auto's aan de westzijde en 22 parkeerplaatsen aan de oostzijde van de snelweg. Verder komen er haltes voor het HOV. Het terrein is zowel vanuit Laren als vanuit Eemnes goed bereikbaar.

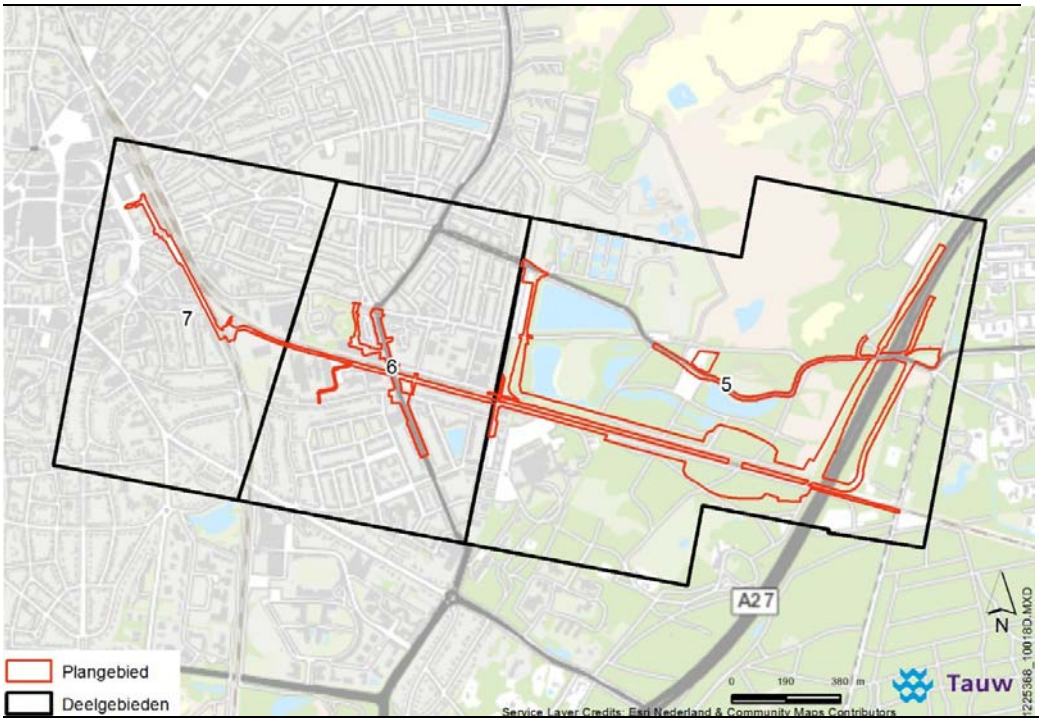


Figuur 2.3 Tracé deelgebied 4

Deelgebied 5. Anna's Hoeve (Hilversum)

Deelgebied 5 bevat de aansluitingen (af- en oprit) van en naar de A27 en een deel langs het bestaande spoor met een ecoduct. Tevens wordt bij het plan het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve meegenomen. Het verkeer zal niet meer rijden over de huidige Weg over Anna's Hoeve maar zal omgeleid worden via een nieuw aan te leggen weg ten noorden van het spoor en parallel aan de HOV busbaan. De grond die beschikbaar komt door het verwijderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve wordt toegevoegd aan het areaal NNN. Tevens bevindt zich in deelgebied 5 een tijdelijke bouwweg ten behoeve van de aanleg van het ecoduct. Het voornemen is om het bouwterrein te ontsluiten via de N415 en de dr. Albert Schweitzerweg. Deze laatste weg is een bospad met een fietspad ernaast en vormt tevens de grens tussen de provincies Noord-Holland en Utrecht (en gemeenten Hilversum / Laren en Baarn). Ter hoogte van het spoor buigt de bouwweg af naar het westen en gaat onder het viaduct van de A27 door naar het nieuw aan te leggen ecoduct. Deze tijdelijke maatregel zal circa 2 maanden van kracht zijn. Tot slot wordt binnen dit plangebied nog een fietstunnel mogelijk gemaakt tussen de Van Linschotenlaan en de Anthony Fokkerweg. Ook het plangebied Crailo, waar compensatie van de NNN (voormalige EHS) gaat plaatsvinden (zie paragraaf 2.3.1) hoort bij deelgebied 5.

Deelgebied 6. Oosterengweg en omgeving (Hilversum)
Vanaf Anna's Hoeve loopt de vrije busbaan langs het spoor naar station Hilversum. Hiervoor wordt een nieuwe weg aangelegd. Bij de Oosterengweg komt een gestapelde tunnel onder het spoor en de busbaan door. Fietsers en voetgangers gaan via een korte tunnel onder de spoor- en busbaan door. Daaronder ligt de tunnel voor het autoverkeer. Omdat deze tunnel smal en diep is, hoeven geen panden langs de tunnel gesloopt te worden. De in- en uitgangen van de tunnelmond aan de zuidkant liggen ter hoogte van de Riebeeck Winkelgalerij en aan de noordkant komt de tunnel boven ter hoogte van knoop oost. Daarnaast krijgt het Venetapark een nieuwe ontsluitingsweg op de Liebergerweg. Vrachtverkeer behoudt tevens de mogelijkheid het Venetapark te verlaten over de tunnel van de Oosterengweg, via de Mussenstraat rechtstreeks naar de (verlegde) Weg over Anna's Hoeve.



Figuur 2.4 Tracé in deelgebied 5, 6 en 7

Deelgebied 7. Bedrijfsterrein VSH Fittings BV tot NS station Hilversum (Hilversum)
Vanaf de Oosterengweg loopt de busbaan verder langs het spoor, deels via een nieuwe weg, deels over een bestaand pad en parkeerplaats. Bij het Wandelpad kruist de busbaan het spoor van en naar Utrecht. Het laatste deel loopt over de Wilhelminastraat. Het wegdek van de Wilhelminastraat wordt licht opgehoogd om de parkeerkelder minder te belasten.

Samenhang met andere activiteiten ter plaatse
Er zijn geen andere ontwikkelingen in de omgeving voorzien die in samenhang met deze activiteit moeten worden beschouwd.

2.2 De locatie van het project

In deze paragraaf worden de karakteristieken van het plangebied beschreven.

2.2.1 Ruimtegebruik

De aanleg van de HOV-verbinding vindt grotendeels plaats in de (sterk) verstedelijkte gebieden van Huizen en Hilversum (deelgebieden 1, 2, 3, 6 en 7). De HOV-verbinding doorsnijdt verschillende woonwijken met specifieke karakteristieken. Deelgebied 4 sluit aan op de A27 en de te realiseren carpoolplaats. Deelgebied 5, ter hoogte van Anna's Hoeve, onderscheidt zich door een groene en meer parkachtige uitstraling.

Om nieuwe doorsnijdingen te voorkomen wordt daar waar mogelijk de bestaande infrastructuur gebruikt (onder andere de A27) en opgewaardeerd. De nieuwe aan te leggen infrastructuur wordt zoveel als mogelijk gebundeld met bestaande weg- en spoorinfrastructuur. Dit is ook het geval bij Anna's Hoeve. De huidige Weg over Anna's Hoeve wordt verlegd en gebundeld met de A27 en de spoorlijn. De huidige Weg over Anna's Hoeve wordt verwijderd. De grond die beschikbaar komt door het verwijderen van de bestaande Weg over Anna's Hoeve wordt toegevoegd aan het areaal NNN (Nationaal Natuur Netwerk).

2.2.2 Natuurwaarden

De huidige natuurwetgeving wordt onderverdeeld in soortenbescherming en gebiedsbescherming.

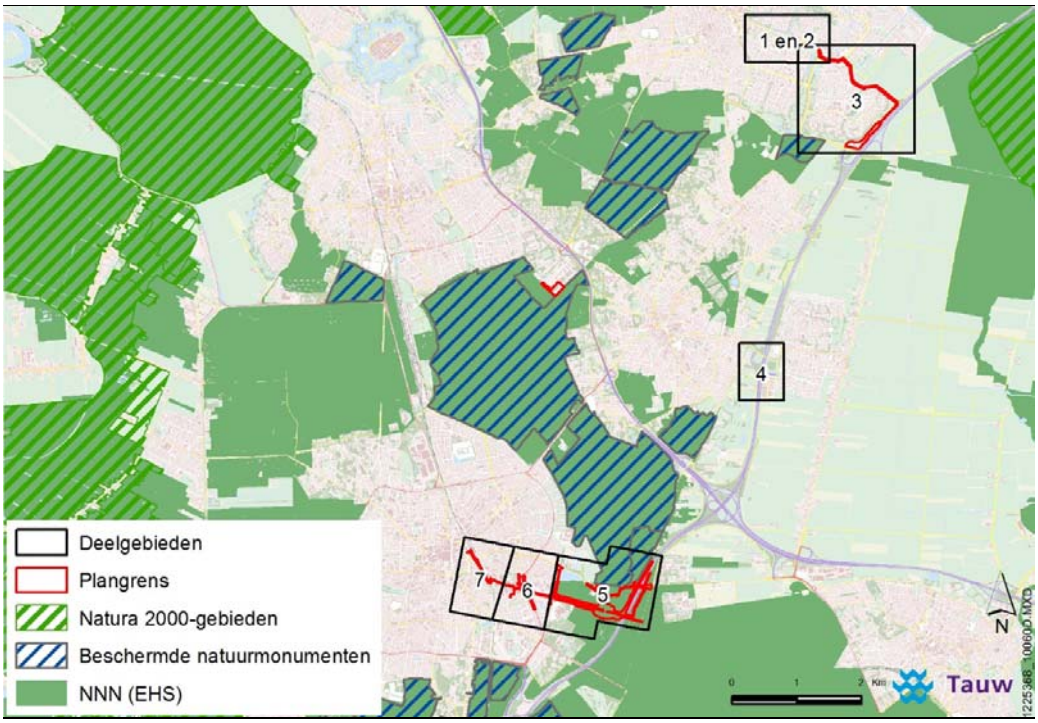
Soortenbescherming wordt gewaarborgd door de Flora- en faunawet (hierna Ffw). Deze wet beschermt inheemse dier- en plantensoorten waarbij onderscheid wordt gemaakt in verschillende beschermingscategorieën.

Gebiedsbescherming wordt gewaarborgd door de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw). Het Nationale Natuurnetwerk (NNN) is planologisch beschermd en opgenomen in de provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie en bestemmingsplannen van de gemeente. De Nbw beschermt Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten.

Het plangebied voor HOV in 't Gooi ligt nabij gebieden die zijn aangewezen als Natura 2000-gebied en/of beschermd natuurmonument. Dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn Eemmeer & Gooimeer Zuidoever (op ten minste 1,2 km afstand) en Oostelijke Vechtplassen (op ten minste 4,1 km afstand). Beschermde natuurmonumenten in de nabije omgeving zijn: Groeve Oostermeent, Postiljonheide, Zuiderheide / Laarderwasmeer, Heidebloem, Hoorneboegseheide, Heide achter sportpark en Hilversums Wasmeer. Genoemde gebieden liggen allen binnen een straal van circa 1,5 km rondom het plangebied.

Omdat significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten bij aanvang van dit project niet op voorhand uit te sluiten waren, is een toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998 uitgevoerd.
Het plangebied ligt voor een deel in gebieden die zijn aangewezen als NNN in de provincie Noord-Holland (figuur 2.5). Vooral grote delen van het plangebied van deelgebied 5 (Anna's Hoeve) liggen in NNN-gebied. In het plangebied zijn diverse beschermde planten- en diersoorten te verwachten.

In figuur 2.5 zijn de beschermde gebieden rondom het plangebied weergegeven.



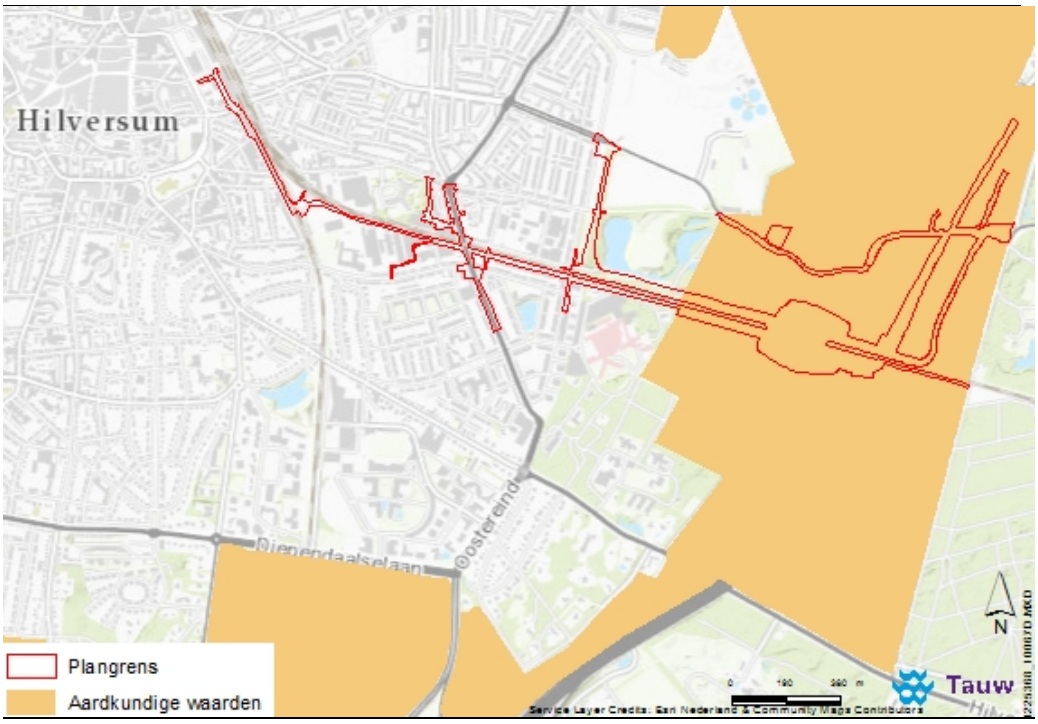
Figuur 2.5 Ligging van Natura 2000-gebieden en Nationaal Natuurnetwerk (Ecologische Hoofdstructuur) in relatie tot het plangebied van HOV-baan 't Gooi

2.2.3 Landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Landschap
Het plangebied ligt voor het grootste deel in het Midden-Nederlandse zandgebied (met uitzondering van het noordoostelijk deel van Huizen). Dit gebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van hoge stuwwallen, die zich gedurende de voorlaatste ijstijd hebben kunnen vormen (Berendsen, 2000).

Het deel van plangebied in de bebouwde kom van Hilversum (deelgebieden 6 en 7) is gelegen op de stuwwal. Het plangebied, voor zover gelegen buiten de bebouwde kom van Hilversum (deelgebied 5), betreft een zone met lage landduinen. Dit gebied is als geheel lager gelegen dan de stuwwal, maar kent ten opzichte van de directe omgeving alsnog veel reliëfverschillen. Het plangebied bij Huizen (deelgebied 1, 2 en 3) is laag gelegen. Deelgebied 4 bevindt zich op de overgang van laag naar hoog.

Deelgebied 5 is gedeeltelijk aangemerkt als aardkundig monument[4] (zie ook figuur 2.6). Het betreft hier het monument ‘stuwwallengebieden van ’t Gooi’, specifiek het gebied van de Zuiderheide, Witte Bergen en Laarder Wasmeer. Volgens de beschrijving in de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie is Het Gooi één van de weinige reliëfrijke gebieden in Noord-Holland én ook de enige vindplaats in Noord-Holland waar dekzandmorfologie en stuifduinen voorkomen. De grote verscheidenheid en de gaafheid van de verschijnselen maakt het gebied op provinciaal niveau bijzonder interessant.

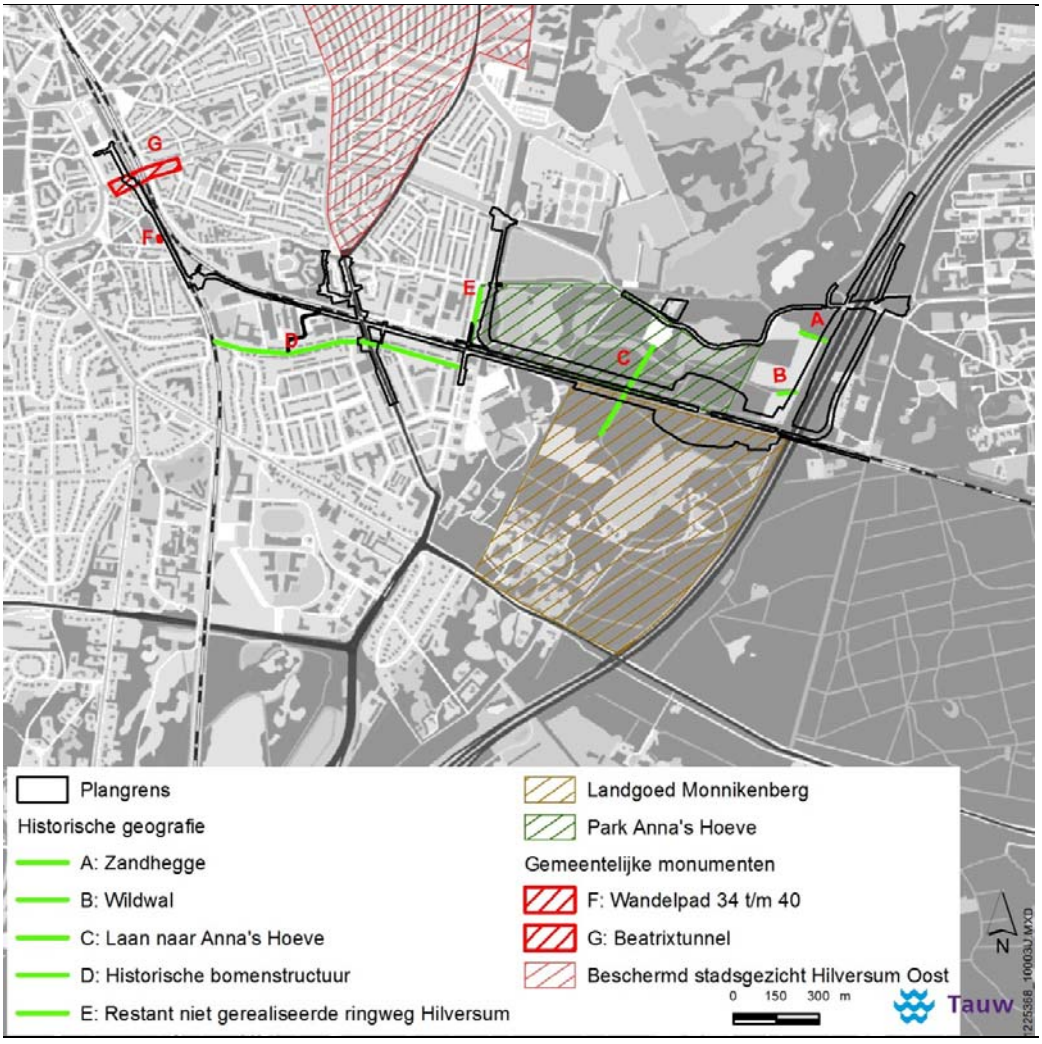


Figuur 2.6 Aardkundige waarden in het plangebied

[4] Provinciale Milieuverordening, tranche 8 (provincie Noord-Holland, 2013)

Cultuurhistorie

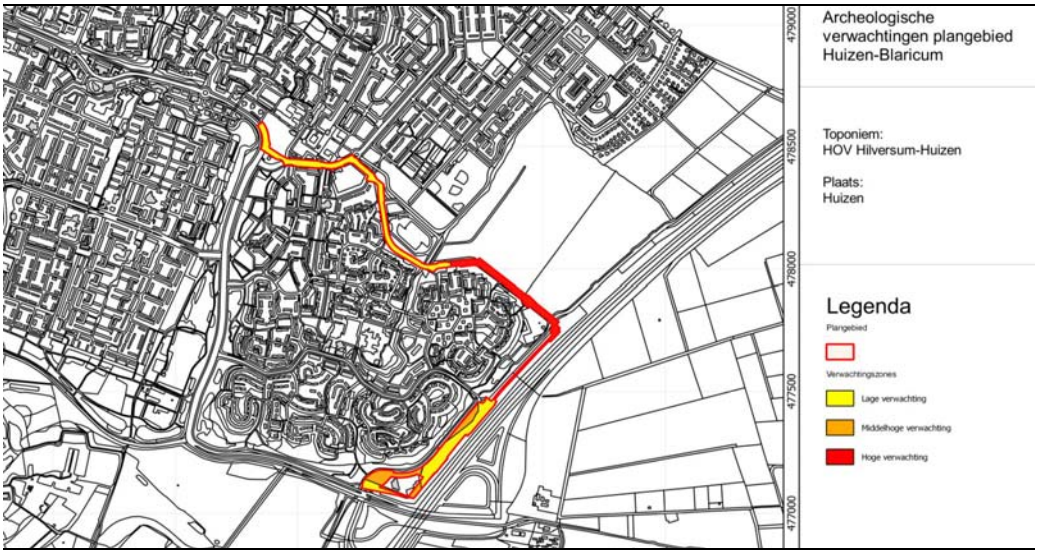
De bewoningsgeschiedenis van Het Gooi gaat in ieder geval terug tot in het Midden-Paleolithicum. De aanwezigheid van hoge stuwwallen en een reliëfrijk dekzandlandschap zorgden voor goede vestigings- en activiteitenmogelijkheden voor jagers / verzamelaars en later vanaf het Neolithicum ook voor boeren. Als gevolg van deze activiteiten zijn in de deelgebieden 5, 6 en 7 diverse cultuurhistorische en landschappelijke waarden aanwezig, waaronder enkele lanen, structuren en monumenten. Figuur 2.7 geeft de belangrijkste waarden en hun locatie weer.



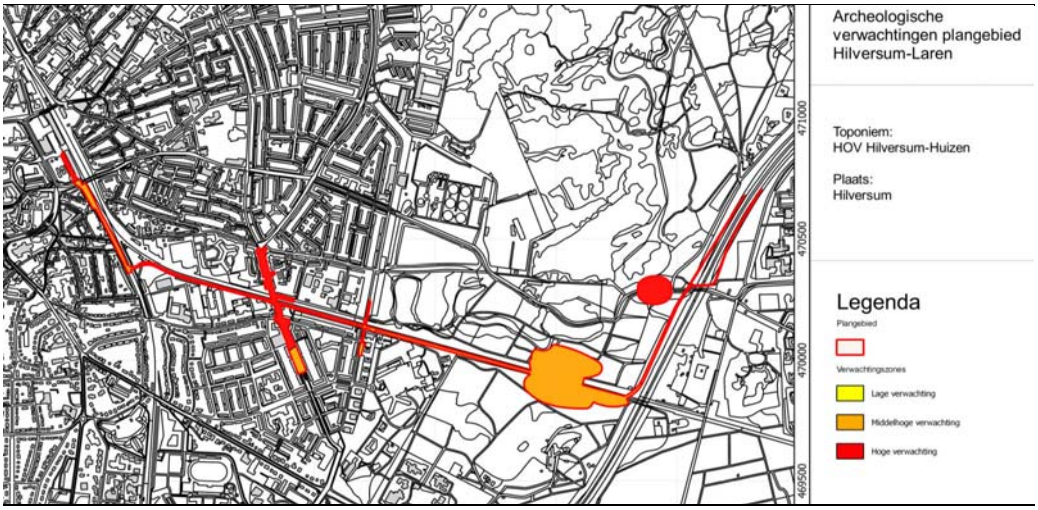
Figuur 2.7 Cultuurhistorische en landschappelijke waarden plangebied

Archeologie

De HOV-verbinding is gepland in een landschappelijk divers en archeologisch rijk gebied. Het Gooi kent namelijk een veelheid aan archeologische vondsten en sporen. In de deelgebieden bevinden zich daarom ook meerdere zones met een middelhoge tot hoge verwachting, alsook een aantal archeologische monumenten. Archeologisch onderzoek in (de directe omgeving van) de deelgebieden 3, 5, 6 en 7 heeft resten van (pre-)historische bewoning en begraving opgeleverd, in datering variërend van het Paleolithicum tot en met de Nieuwe Tijd. Voor de deelgebieden 1 en 2 is sprake van een lage tot hoge archeologische verwachtingswaarde. Voor deelgebied 4 is in 2012 een quickscan archeologie uitgevoerd. Hieruit wordt geconcludeerd dat een groot deel van het plangebied waar de halte is voorzien is verstoord danwel opgehoogd. Aanvullend archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk.



Figuur 2.8 Archeologische verwachting deelgebied 3



Figuur 2.9 Archeologische verwachting deelgebied 5, 6 en 7

Bovenstaande figuur is afkomstig uit het archeologisch bureauonderzoek uit 2014. Ten tijde van dit onderzoek was nog sprake van een 2e ecoduct over de bestaande Weg over Anna's Hoeve. Inmiddels is deze optie komen te vervallen, omdat de Weg over Anna's Hoeve wordt gebundeld met de A27 en het spoor. Vervolgens zijn een tweetal Inventariserende Veldonderzoeken (verkennend en karterend) uitgevoerd op de tracédelen van Hilversum en Laren. Naar aanleiding van het verkennend onderzoek is op een aantal locaties waar de (middel)hoge verwachtingswaarde is gehandhaafd een karterend onderzoek verricht waarbij is gekeken naar archeologische restanten. Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat in delen van de Oosterengweg en in met name het oostelijk bosgebied bij Anna's Hoeve een hoge archeologische verwachtingswaarde kent.
Op basis van dit onderzoek is de archeologische verwachtingswaarde van de verschillende tracédelen aangepast. Op sommige delen is aanvullend onderzoek noodzakelijk voorafgaand aan de uitvoering.

2.2.4 Bodem en water

Bodem
De bodem ter plaatse van de stuwwal (deelgebied 5, 6 en 7) bestaat uit vaaggronden op leemarm en zwak lemig fijn zand. De bodem van deelgebied 1, 2 en 3 (Huizen) bestaat uit een kalkarme drechtvaaggrond op zware klei.
De bodem en het grondwater in de deelgebieden is op diverse plekken op en langs het tracé verontreinigd. Deze verontreinigingen zijn het gevolg van voormalige (stedelijke) activiteiten. Deze verontreinigingen zijn van invloed op de graaf- en bemalingswerkzaamheden die ten behoeve van de aanleg van de HOV-verbinding moeten worden uitgevoerd. De geluidswal langs de A27 is een vuilstort, bestaande uit een kern van huisafval, afgedekt met een leeflaag.

In deelgebied 4 zijn potentiële risico's aanwezig met betrekking tot bodem. Hierbij moet worden gedacht aan een gedempte watergang en de wegbermen. De aanwezige grondwal is verontreinigd. Bij de uitvoering dient hiermee rekening te worden gehouden.

Water
In de deelgebieden 1, 2 en 3 liggen diverse watergangen en kunstwerken. Er is in dit gebied sprake van relatief hoge grondwaterstanden. Het waterpeil van de watergangen is afhankelijk van het waterpeil van het peilgebied waar de watergang in ligt (varieert tussen NAP +0,4m en NAP -0,4 m).

Deelgebied 4 ligt in een overgangsgebied tussen het Gooi, waar infiltratie van water naar de ondergrond plaatsvindt, en het vlakke laaggelegen gebied van de Eemvallei, waar kwel nu met name optreedt. Er is nagenoeg geen oppervlaktewater aanwezig.

De deelgebieden 5, 6 en 7 kenmerken zich door veel hoogteverschillen en relatief lage grondwaterstanden. In de deelgebieden zijn enkele vergraven vijvers aanwezig. De vijvers bij Anna's Hoeve functioneren als buffer en infiltratie van hemelwater uit Hilversum-oost. Het waterpeil in deze vijvers is afhankelijk van de grondwaterstand en de aanvoer van hemelwater vanuit de stad. Het waterpeil fluctueert door de seizoenen heen met de grondwaterstand, waarbij het peil het hoogst is in maart en april en het laagst in november. Bij neerslag worden de vijvers als bergings- en infiltratievijvers gebruikt en kan het peil tijdelijk een stuk hoger staan.

Tot voor kort werden de Laarder Wasmeren, ten noorden van Anna's Hoeve, gebruikt voor berging en infiltratie van hemelwater uit Hilversum-oost. Nu de Laarder Wasmeren zijn gesaneerd en heringericht voor natuur worden ze niet meer gebruikt voor hemelwater. Op moment van schrijven wordt bekeken hoe het watersysteem van Hilversum-oost wordt aangepast aan deze nieuwe situatie. Het ziet er nu naar uit dat er ten zuidoosten van Hilversum nieuwe bergings- en infiltratievijvers worden aangelegd.

2.3 De soort en de kenmerken van het potentiële effect

In deze paragraaf wordt qua detailniveau onderscheid gemaakt tussen de deelgebieden 5, 6 en 7 die in het kader van het PIP zijn onderzocht op hun milieueffecten en de deelgebieden 1, 2, 3 en 4 waar de effecten kwalitatief zijn beschouwd op basis van beschikbare informatie.

2.3.1 Effecten op aspect natuurwaarden

PIP, deelgebieden 5, 6 en 7

Natuurbeschermingswet
Om de mogelijke effecten van stikstofdepositie en de andere verstoringsaspecten op Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten in beeld te kunnen brengen, is een voortoets Natuurbeschermingswet uitgevoerd. De ontwikkelingen vinden plaats buiten de Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten.

Alleen het gebruik van de HOV-verbinding en de verlegde Weg over Anna's Hoeve kan via het aspect stikstofdepositie leiden tot negatieve beïnvloeding van de waarden binnen deze gebieden. Op 1 juli 2015 is het PAS in werking getreden. Daarmee is een nieuw regime van toepassing op het aspect stikstofdepositie binnen de kaders van de Natuurbeschermingswet 1998. In het PAS worden verschillende 'grenswaarden' gehanteerd in relatie tot de vergunningplicht, meldingsplicht of vrijstelling daarvan. Met het stikstofmodel AERIUS Calculator is het maximale planeffect Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten bepaald. AERIUS is gebaseerd op de meest actuele beschikbare wetenschappelijke kennis met betrekking tot de verspreiding van stikstof.

Conclusies stikstof en Natura 2000

De berekeningen laten zien dat de maximale toenames van stikstofdepositie in alle Natura 2000-gebieden nihil zijn (0,00 mol/ha/jaar), wat verklaard wordt door de relatief grote afstand van het plan tot alle Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat er geen sprake is van een negatief effect en dus ook niet van een melding- of vergunningplicht in het kader van het PAS/Natuurbeschermingswet 1998.

Conclusies stikstof en Beschermde Natuurmonumenten

Ook voor de Beschermde Natuurmonumenten is het maximale planeffect bepaald. In onderstaande tabel staan de resultaten weergeven. In tegenstelling tot de Natura 2000-gebieden zijn hier wel effecten waarneembaar omdat de afstand tot de betreffende Beschermde Natuurmonumenten kleiner is. De effecten zijn echter nog steeds gering.

Tabel 2.1 Resultaten; maximale toename stikstofdepositie in Beschermde Natuurmonumenten

Beschermd Natuurmonument	Maximaal berekende toename [mol/ha/jr]
Bussumer-/Westerheide	0,07
Heide Achter Sportpark	0,18
Heidebloem	0,45
Hoorneboegse Heide	0,13
Hilversums Wasmeer	0,14
Zuiderheide/Laarderwasmeer	0,08

Geconcludeerd wordt dat alleen op het bovenstaande zestal Beschermde Natuurmonumenten effecten niet op voorhand zijn uitgesloten.

Mogelijke effecten Beschermde Natuurmonumenten

De ontwikkeling zorgt in een reeds overbelaste situatie voor een beperkte maximale toename in stikstof die in de meeste gevallen ruim onder de 1 mol/ha/jaar blijft. Nergens is sprake van een toename groter dan 1 mol/ha/jaar. Overwegend is echter sprake van kleine toenames die ook relatief ten opzichte van bijvoorbeeld de achtergronddepositie zeer beperkt zijn (<0,1 %).

De Beschermde Natuurmonumenten worden in alle gevallen beheerd door het Goois Natuurreservaat. Deze organisatie voert een beheer waardoor, ondanks de huidige hoeveelheid stikstofdepositie, de waarden van de Beschermde Natuurmonumenten effectief behouden blijven en stabiel zijn. Door het (nu al) uitgekiende beheer worden de waarden van de Beschermde Natuurmonumenten in stand gehouden. De toename in stikstofdepositie door het plan is zodanig klein dat deze in de praktijk niet tot een merkbare wijziging/intensivering van de noodzakelijke beheerinspanningen van de terreinbeherende organisatie zal zorgen. Tegen deze achtergrond zal de zeer beperkte toename van stikstofdepositie niet leiden tot aantasting van de waarden van de Beschermd Natuurmonumenten. Een significant negatief effect (zowel zelfstandig als cumulatief) is daarom uitgesloten.

De uitkomsten van de voortoets tonen aan dat er als gevolg van stikstofdepositie geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten zijn in de Natura 2000-gebieden en in de Beschermde Natuurmonumenten.

Nationaal Natuur Netwerk (NNN)
Het NNN kent geen externe werking. Alleen ontwikkelingen binnen de begrenzing van het NNN dienen getoetst te worden aan de wezenlijke kenmerken en waarden. Binnen de NNN vinden tijdens de aanleg werkzaamheden plaats en is er sprake van een afname van het areaal aan bos. Door de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve kan ook een oppervlakte bestaand bos aan het NNN worden toegevoegd. Daarnaast leveren de ontwikkelingen in het plangebied bij Crailo een toename van 3,02 ha op. Er vindt een netto oppervlaktewinst van 0,10 ha plaats.

Door de bundeling van infrastructuur, de aanleg van een ecoduct de inrichting van het plangebied bij Crailo is er sprake van een versterking van de samenhang binnen het NNN en dus een kwaliteitsverbetering. Er is kwalitatief en kwantitatief dus geen permanent negatief effect op:
- De natuurbeheertypen
- De waarden beschreven in de gebiedsbeschrijving
- De kenmerkende diersoorten'

Door inrichtingsmaatregelen en herstructurering van infrastructuur ontstaat er een aaneengesloten natuurgebied tussen Anna's Hoeve en Crailo. Het project draagt hierdoor bij aan het verbeteren van de Groene Schakel, zowel kwalitatief als ook kwantitatief. Op deze wijze wordt voldaan aan de eisen die de Provinciale Ruimtelijke Verordening stelt aan saldering binnen het NNN. Doordat gesaldeerd wordt is er geen sprake van een compensatieplicht.

Flora- en faunawet
Bij toetsing aan de Flora- en faunawet wordt gekeken naar overtreding van verbodsbepalingen, en de hieruit volgende ontheffingsplicht. Bij een PIP zal hiervan geen sprake zijn. In dit geval wordt bepaald of de ontwikkelingen die het PIP mogelijk maakt redelijkerwijs uitvoerbaar zijn op dit punt.

In alle deelprojecten komen in meer of mindere mate beschermde soorten voor. Voor het PIP moet worden beoordeeld of de Flora- en faunawet een mogelijke belemmering is. Voor alle voorkomende beschermde soorten bestaan er in de praktijk ruime mogelijkheden om effecten te voorkomen of te minimaliseren door een passende inrichting en uitvoeringstijdstip. Dit is uitgewerkt in een mitigatieplan.

Gelet op de ruime mogelijkheden om effecten te voorkomen op de soorten die aanwezig zijn, is de conclusie dat de Flora- en faunawet geen belemmering is voor de uitvoering van het Provinciaal Inpassingsplan. Het is zeer reëel dat op basis van het reeds opgestelde mitigatieplan en de voorgestelde aanvullende maatregelen de benodigde ontheffingen worden verleend.

In alle deelprojecten kunnen beschermde soorten aanwezig zijn. De uitvoeringspraktijk van de ontheffingverlening Flora- en faunawet leert dat er doorgaans een duidelijke voorkeur is voor het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van de negatieve effecten. Dit geldt dan ook als voorwaarde voor het voorkomen van een ontheffingsplicht of het verkrijgen van een ontheffing als dit onverhoopt toch nodig is.
Voor alle mogelijk voorkomende beschermde soorten bestaan er in de praktijk ruime mogelijkheden om effecten te voorkomen of te minimaliseren bijvoorbeeld door een passende inrichting en uitvoeringstijdstip. Zo nodig kunnen aanvullend ook mitigerende (verzachtende) maatregelen worden getroffen zoals het realiseren van alternatieve broedgelegenheid of kan de kwaliteit van het omringende leefgebied worden behouden of zelfs verbeterd. In tabel 2.2 is voor soorten waar een mitigatieplan voor nodig is een mogelijkheid genoemd om effecten te voorkomen. Deze maatregelen zijn in detail uitgewerkt in een mitigatieplan.

Op basis van dit mitigatieplan zijn werkprotocollen opgesteld en is inmiddels een ontheffingsaanvraag ingediend. De verwachting is dat op basis hiervan een ontheffing Flora- en faunawet kan worden verkregen.

Voor tabel 2-soorten kan daarbij worden gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Voor tabel 3-soorten en vogels zal aangetoond moeten worden dat een overtreding van de verbodsbepalingen effectief kan worden voorkomen. Gelet op de mogelijkheden om effecten te voorkomen of te verzachten, is de Flora- en faunawet geen belemmering voor de uitvoering van het PIP.

Tabel 2.2 Conclusies Flora- en faunawet, PIP deelgebieden

Soort	Deelproject	Effecten	Mogelijkheden voor mitigerende maatregelen
Das	Deelproject 5	Barrièrevorming met omliggende gebieden	Te allen tijden potentiele barrières passeerbaar houden. Verbeteren leefgebied, aanbieden alternatieve verblijfplaatsen. Onder andere volgens Soortenstandaarden[5]
Vleermuizen	Deelproject 5	Kap van bomen kan verblijfplaatsen vernietigen en essentiële vliegroutes onderbreken	Mitigerende maatregelen bestaan uit het aanbrengen van tijdelijke of permanente alternatieve verblijfplaatsen, zoals kasten. Aantasting van vliegroutes kan voorkomen worden door het (her)plaatsen/of planten van bomen of struikgewas. Zie ook Soortenstandaard
Algemene broedvogels	Deelproject 5, 6 en 7	Werkzaamheden kunnen broedende vogels verstoren	Uitvoering buiten broedseizoen, of nadat een deskundige heeft vastgesteld dat geen verstoring optreedt bijvoorbeeld door voldoende afstand aan te houden
Buizerd, sperwer, boomvalk	Deelproject 5	Bij het kappen van bomen verdwijnen jaarrond beschermd nesten	Aanbieden alternatieve nestgelegenheid Voldoende bomen en bosschages laten staan. Eventueel aanplanten van bomen en bosschages. Zie ook Soortenstandaard
Kamsalamander	Deelproject 5	Effecten door dempen van poel, creëren van barrières tussen een netwerk van poelen en door werkzaamheden in winterhabitat kamsalamander	Realiseren van nieuwe poel. Het realiseren van faunapassages die geschikt zijn voor amfibieën. Weren van kamsalamanders uit winterhabitat waar gewerkt wordt door het strategisch plaatsen van amfibieënschermen.
Ringslang	Deelproject 5	Effecten bij incidenteel aanwezige exemplaren	Werkterrein afschermen
Heikikker, kamsalamander	Deelproject 5	Effecten bij incidenteel aanwezige exemplaren	Werkterrein afschermen

[5] Bron: http://www.hetInvloket.nl/onderwerpen/vergunning-en-ontheffing/dossiers/dossier/flora-en-faunawet-ruimtelijke-ingrepen/soortenstandaards

Deelgebieden 1, 2, 3 en 4
De bestaande buslijn 320 rijdt in de toekomstige situatie als snelbus over dezelfde wegen waar deze nu over rijdt. Er zijn derhalve in de deelgebieden 1 en 2 geen nieuwe dan wel aanvullende effecten te verwachten als gevolg van het initiatief HOV. Een quickscan welke is uitgevoerd voor deelgebied 4 wijst uit dat er geen bijzonderheden zijn met betrekking tot natuur bij aanleg van de halte.

In deelgebied 3 is mogelijk sprake van een toekomstige verbreding van de huidige route om een vrije busbaan te realiseren. Onderzoek heeft voor dit deelgebied inzichtelijk gemaakt dat er beschermde plantensoorten, vleermuizen, diverse beschermde (algemene broed)vogels, ringslag en diverse amfibieën aanwezig kunnen zijn. Als gevolg van de mogelijke verbreding en de aanwezigheid van beschermde soorten zijn effecten niet uit te sluiten. Ten tijde van de planologische procedure om de HOV mogelijk te maken moet hier nader onderzoek naar worden uitgevoerd. Op basis van de beschikbare kennis is het de verwachting dat er voldoende mogelijkheden zijn om belangrijke nadelige effecten te voorkomen of te verzachten. Er zijn derhalve ook voor deelgebied 3 geen belangrijk nadelige milieueffecten te verwachten.

Met betrekking tot het aspect stikstofdepositie blijkt uit indicatieve berekeningen voor het totale HOV-traject dat er overall een zeer kleine toename van stikstofdepositie, maar dat deze toename met zekerheid niet leidt tot (significant) negatieve effecten. Uitzondering hierop vormen verschillende Beschermde Natuurmonumenten van het Goois Natuurreservaat, waar wel sprake is van toename in stikstofdepositie boven 0,051 mol N/ha/jaar. Tegen de achtergrond van het karakter van deze gebieden en het bestaande beheer zijn deze toenames zodanig gering dat geen sprake is van significant negatieve effecten. (Significante) negatieve effecten zijn daarom uitgesloten.

Conclusie
Voor het aspect natuurwaarden geldt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn.

2.3.2 Effecten op aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap en cultuurhistorie

PIP, deelgebieden 5, 6 en 7
De realisatie van de HOV ’t Gooi en de verlegde Weg over Anna’s Hoeve leiden niet tot effecten op beschermde dan wel erkende bouwhistorische of historisch geografische waarden. De HOV-verbinding is dus vanuit het aspect landschap en cultuurhistorie uitvoerbaar. Uitgangspunt hierbij is dat de monumentale Leeuwenpaal nabij het Kruispunt Stichtseweg - Ringweg Oost als onderdeel van de historisch waardevolle lijnstructuur van de historische grens tussen Holland en het Sticht behouden blijft.

Wel laat de cultuurhistorische en landschappelijke verkenning zien dat er binnen deelgebied 5 en 6 historisch geografische elementen voorkomen die niet zijn aangegeven op de provinciale of gemeentelijke waardenkaarten, maar wel van waarde zijn. Hiermee dient zo mogelijk bij de verdere uitwerking van de plannen rekening te worden gehouden. Dit betreft:

- Bij de aanleg, waar mogelijk, de nog zichtbare walstructuren in tact houden (zandhegge en wildwal)
- Bij de aanleg van het ecoduct rekening houden met de nog zichtbare Laan naar Anna's Hoeve door de laanstructuur te herstellen en de herkenbaarheid / zichtbaarheid van de structuur te vergroten
- Bij de nadere detaillering van het (landschaps)ontwerp voor (en de aanleg van) het ecoduct aansluiten bij het oorspronkelijke ontwerp van het Park Anna's Hoeve
- Bij de aanleg van het fietspad ter plaatse van de Anthony Fokkerweg de verstoring van de begroeide walstructuur zoveel mogelijk beperken
- Compenseren van het mogelijke verlies van bomen als gevolg van de herinrichting van de Oosterengweg ter plaatse van de kruising met de Oude Amersfoortseweg
- Conform het beleid van de gemeente Hilversum de recreatieve ontsluiting en toegankelijkheid van het gebied (Park Anna's Hoeve) handhaven of herstellen

Voor de mogelijke aantasting van het aardkundige monument 'Stuwwallengebieden 't Gooi' (tevens aangemerkt als aardkundig waardevol gebied), als gevolg van de aanleg van het ecoduct en de HOV-baan, dient ontheffing aangevraagd te worden van de Provinciale Milieuverordening. Het maatschappelijk belang van de realisatie van de HOV-verbinding dient daarbij afgewogen te worden tegen het belang van het behoud van aardkundige waarden. Deze ontheffing dient verleend te zijn voorafgaand aan de feitelijke start van de werkzaamheden.

Als gevolg van de natuurcompensatie ter plaatse van Crailo zijn geen consequenties te verwachten aangezien er geen herinrichting van de locatie plaatsvindt en er op betreffende locatie geen cultuurhistorische waarden bekend zijn.

<u>Deelgebieden 1, 2, 3 en 4</u>
Aangezien de HOV gebruik maakt van de bestaande infrastructuur is er geen sprake van nieuw of aanpassing van het bestaande ruimtebeslag. Er zijn derhalve in de deelgebieden 1, 2 en 4 geen nieuwe dan wel aanvullende effecten te verwachten als gevolg van het initiatief HOV.

In deelgebied 3 is mogelijk wel sprake van extra ruimtebeslag, wanneer gekozen wordt voor verbreding van de weg ten behoeve van een vrije busbaan. Als gevolg van deze verbreding is er geen aantasting van bouwhistorische of historisch geografische waarden te verwachten.

Conclusie
Gelet op de borging van deze waarden in de sectorale wetgeving en de voorwaarden die kunnen worden verbonden aan een ontheffing van de Provinciale Milieuverordening worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht voor dit aspect.

Archeologische waarden

PIP, deelgebied 5, 6 en 7

De realisatie van de HOV-verbinding en de verlegde Weg over Anna's Hoeve heeft, gezien de archeologische rijkdom van het plangebied, een negatief tot sterk negatief effect op (eventueel aanwezige) archeologische waarden in het gebied. Uit het uitgevoerde bureauonderzoek en het inventariserend veldonderzoek is gebleken dat karterend archeologisch veldonderzoek moet worden uitgevoerd. In paragraaf 2.2.3 zijn de resultaten van dit karterend veldonderzoek opgenomen. Op basis van dit veldonderzoek is de archeologische verwachting aangescherpt en zijn op basis hiervan regelingen opgenomen in het inpassingsplan. Op sommige delen is aanvullend onderzoek noodzakelijk. Er is geen aanleiding om te verwachten dat dit onderzoek tot tracéwijzigingen zal leiden.

Op basis van de tot nu toe verkregen archeologische onderzoeken blijkt dat het merendeel van het aangewezen beoogde compensatiegebied geheel of grotendeels verstoord is. Alleen ter plaatse van de onbebouwde terreindelen en de randen daarvan zijn 'eilandjes' met intacte bodemopbouw aanwezig. Als gevolg van de natuurcompensatie ter plaatse van Crailo zijn geen consequenties te verwachten aangezien er geen herinrichting van de locatie plaatsvindt.

Deelgebieden 1, 2, 3 en 4

Aangezien de HOV gebruik maakt van de bestaande infrastructuur is er geen sprake van nieuw of aanpassing van het bestaande ruimtebeslag. Er zijn derhalve in de deelgebieden 1 en 2 geen nieuwe dan wel aanvullende effecten te verwachten als gevolg van het initiatief HOV. Voor deelgebied 4 geldt dat een groot deel van het gebied is verstoord danwel opgehoogd.

In deelgebied 3 is mogelijk wel sprake van extra ruimtebeslag, wanneer gekozen wordt voor verbreding van de weg ten behoeve van een vrije busbaan. Deze verbreding kan negatieve tot sterk negatieve effect op (eventueel aanwezige) archeologische waarden in het gebied hebben. Verkennend booronderzoek moet uitgevoerd worden om effecten in beeld te brengen. Er is geen aanleiding om te verwachten dat dit onderzoek tot tracéwijzigingen zal leiden.

Gelet op de borging van deze waarden door middel van beschermende regelingen in het inpassingsplan worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht voor dit aspect.

2.3.3 Effecten aspecten bodem en water

Bodem

PIP, deelgebied 5, 6 en 7
Uit het vooronderzoek en de inmiddels verrichte verkennende bodemonderzoeken (resultaten zijn opgenomen in het vooronderzoek bodem) wordt geconcludeerd dat er diverse verdachte locaties aanwezig zijn in de deelgebieden 5, 6 en 7. Tijdens de aanleg van de HOV in deze deelgebieden moet hiermee rekening worden gehouden bij de uitvoering van bijvoorbeeld graaf- en/of bemalingswerkzaamheden.
De aangetroffen verdachte locaties zijn echter van dien aard dat deze geen belemmering vormen voor het vaststellen van het provinciaal inpassingsplan. Dit aangezien er afdoende mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld saneren bodem) genomen kunnen worden. Voor de locaties waar sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging dienen saneringen te worden uitgevoerd.

Het plangebied Crailo is momenteel grotendeels ingericht als natuur. Het gebied heeft nog een maatschappelijke bestemming. Met dit inpassingsplan krijgt het een natuurbestemming en wordt het toegevoegd aan de NNN. Voor het onderdeel bodem heeft de omzetting naar natuur geen verdere consequenties.

Deelgebieden 1, 2, 3 en 4
Er is geen sprake van nieuw of aanpassing van het bestaande ruimtebeslag. Er zijn derhalve in de deelgebieden 1 en 2 geen nieuwe dan wel aanvullende effecten te verwachten als gevolg van het initiatief HOV. In deelgebied 4 zijn potentiële risico's aanwezig met betrekking tot bodem. Hierbij moet worden gedacht aan een gedempte watergang en de wegbermen. De aanwezige grondwal is verontreinigd. Bij de uitvoering dient hiermee rekening te worden gehouden.

In deelgebied 3 gaan, wanneer gekozen wordt voor de wegverbreding wel graaf- en/of bemalingswerkzaamheden plaatsvinden. Hierbij moet rekening worden gehouden met de aangetroffen verontreinigingen ter plaatse van de geluidswal (koper en zink).

Conclusie
Gelet op de borging van deze waarden in de sectorale wetgeving worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht voor dit aspect.

Water

PIP, deelgebied 5, 6 en 7:
Voor de ontwikkeling van de HOV-verbinding voor de PIP- deelgebieden is de watertoetsprocedure doorlopen met het waterschap Amstel, Gooi en Vecht & Waternet. In dit kader zijn de volgende aandachtspunten naar voren gebracht:

- Gevolgen grondwaterverontreiniging tijdens aanleg van de tunnels (drainage)
- Grondwater: Op diverse delen van het tracé zijn maatregelen nodig om voldoende ontwateringsdiepte voor de weg te creëren. Dit als gevolg van het dempen van het Laarderwasmeer
- Tunnels: hoe om te gaan met de aanwezige verontreinigingen, nadere detaillering ter voorkoming blokkeren grondwaterstroming
- Ecoduct: Voorkomen erosie en handhaven watercapaciteit van de nabijgelegen vijver

Het plangebied Crailo is momenteel grotendeels ingericht als natuur. Het gebied heeft nog een maatschappelijke bestemming. Met dit inpassingsplan krijgt het een natuurbestemming en wordt het toegevoegd aan de NNN. Voor het onderdeel water heeft de omzetting naar natuur geen verdere consequenties aangezien er geen sprake is van (toename van) verharding zijn.

Voor deze bovenstaande aspecten is in overleg met provincie, gemeenten, waterschap en Waternet een pakket aan maatregelen uitgewerkt. Op basis van dit maatregelenpakket is inpassing van de HOV en de verlegde Weg over Anna's Hoeve voldoende geborgd.

Deelgebieden 1, 2 en 4:
Er is geen sprake van nieuw of aanpassing van het bestaande ruimtebeslag in de deelgebieden 1 en 2. Er zijn derhalve in deze deelgebieden geen nieuwe dan wel aanvullende effecten te verwachten als gevolg van het initiatief HOV.
Voor deelgebied 4 is een watertoets uitgevoerd. De toename in verhard oppervlak dient te worden gecompenseerd. Hiervoor zijn diverse mogelijkheden die in een ontwerp uitgewerkt moeten worden.

Deelgebied 3
Gezien de hoge grondwaterstanden zijn in deelgebied 3 zeer waarschijnlijk maatregelen nodig om voldoende ontwateringsdiepte voor de weg te creëren. Om beter inzicht te verkrijgen in de grondwaterstanden in deelgebied 3 wordt geadviseerd om bij de verder uitwerking hier nader onderzoek naar oplossingsrichtingen te verrichten.

Conclusie
Er worden geen belangrijke nadelige milieueffecten verwacht voor dit aspect.

2.3.4 Effecten aspect geluid

Het gebruik van de HOV-verbinding kenmerkt zich door de intensivering van het bus en autogebruik op deze bestaande en deels nieuw aan te leggen route[6] en de daaraan gerelateerde hinder (geluid, luchtkwaliteit en verstoring). Op sommige wegen zal als gevolg van de HOV in 't Gooi juist minder (bus)verkeer rijden.

PIP, deelgebieden 5, 6 en 7

Uit het onderzoek blijkt, dat ook na het treffen van de technisch, vervoerskundig, landschappelijke en stedenbouwkundig uitvoerbare doelmatige geluidreducerende maatregelen nog een aantal woningen resteert waar de voorkeursgrenswaarde uit de weg geluidhinder worden overschreden. Voor deze woningen is door de gemeente Hilversum en voor één woning door de provincie Noord-Holland een hogere waarde vastgesteld. In tabel 2.3 zijn de hogere waarden opgenomen. Deze hogere waarden worden met de vaststelling van het inpassingsplan vastgesteld. In een later stadium wordt onderzoek uitgevoerd naar de isolatiewaarden van de gevels van de woningen waarvoor een hogere waarde wordt verleend. Op basis van dit onderzoek wordt duidelijk of (aanvullende) geluidreducerende maatregelen aan de gevel vereist zijn om aan de wettelijke vastgelegde geluidniveaus in de woningen te voldoen.

Tabel 2.3 Overzicht overschrijdingen voorkeursgrenswaarden ten gevolge van de aanleg HOV deelgebied 5, 6 en 7 gemeente Hilversum

Omschrijving	Geluidsbelasting L_{den} in dB inclusief aftrek art. 110g Wgh	Geluidsbron	Aantal adressen
Hilversum			
Oosterengweg 65	49	Aanleg HOV busbaan	1
Anthony Fokkerweg 82-122[1)]	49-51	Aanleg VWoAH	17
BP Anna's Hoeve bouwvlakken 17, 18, 19, 20, 22 en 23	49-59	Aanleg VWoAH	n.t.b.[2)]
Minckelersstraat 167	49-51	Aanleg VWoAH	1
Minckelersstraat 160-192	50-56	Aanleg VWoAH	17

[1)] Met uitzondering van Anthony Fokkerweg 106, 116, 118 en 120

[2)] Adressen zijn nog niet bekend

[6] Verkeersgegevens en omgevingsvariabelen ten behoeve van PIP HOV in 't Gooi, Goudappel Coffeng, mei 2014

Gevolgen elders
Ten gevolge van de gewijzigde verkeersstromen is op een drietal wegen een toename in verkeer van meer dan 40% te verwachten. Dit betekent dat de toename van de geluidsbelasting op deze wegen meer dan 2 dB bedraagt. Het gaat hierbij om de Liebergerweg, Mussenstraat en het zuidelijk deel van de Anthony Fokkerweg. Bij de Anthony Fokkerweg wordt de voorkeursgrenswaarde hierbij niet overschreden. Op de overige twee wegen is dit wel het geval. Voor de woningen en appartementen hoeven geen hogere waarden worden aangevraagd omdat het gaat om gevolgen elders of 30 km/uur wegen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel overwogen of er maatregelen mogelijk zijn om deze toename van de geluidsbelasting terug te brengen naar de heersende waarde. Bronmaatregelen stuiten op overwegende bezwaren van financiële aard en schermen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard.

Ten tijde van de sloop- en realisatiefase is er mogelijk sprake van tijdelijke hinder als gevolg van bouwverkeer en -werkzaamheden. Het is de verwachting dat deze hinder tot een minimum beperkt kan worden, door te werken op vaste tijden en alleen bij enkele werkzaamheden in de avond en nacht, de aanvoer en afvoer van bijvoorbeeld grond en bouwmaterialen coördineren, etc. Voor de aanleg van het ecoduct heeft geluidsonderzoek inzichtelijk gemaakt dat tot en met een aantal van 350 vrachtwagenbewegingen in de dagperiode kan voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde.

De omzetting van het gebied Crailo naar natuur heeft voor het onderdeel geluid geen verdere consequenties aangezien er geen verkeerseffecten zijn.

<u>Deelgebieden 1, 2, 3 en 4</u>
De bestaande buslijn 320 rijdt in de toekomstige situatie als snelbus over dezelfde wegen waar deze nu over rijdt. Ook de frequentie neemt niet verder toe. Er zijn derhalve in de deelgebieden 1, 2 en 4 maar beperkte aanvullende effecten te verwachten als gevolg van het initiatief HOV.

De bestaande buslijn 320 rijdt in de toekomstige situatie als snelbus in deelgebied 3 over nieuw aan te leggen infrastructuur. Er vinden door verplaatsing van het bustracé verschuivingen plaats van verkeersgerelateerde hinder. Gezien de intensiteiten is het de verwachting dat deze verschuiving wettelijk inpasbaar is. Bovendien bieden de sectorale wetten voor geluid voldoende waarborgen om eventuele nadelige gevolgen voor het milieu tijdens de gebruiksfase te voorkomen.

Indicatieve berekeningen laten zien dat de geluidsbelasting vanwege de eventuele aanleg van de nieuwe infrastructuur van de HOV ter plaatse van meerdere geluidsgevoelige bestemmingen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder overschrijdt. De maximaal toelaatbare grenswaarde van 58 of 63 dB wordt echter niet overschreden. De verwachting is dat door toepassing van maatregelen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Ten tijde van de planologische procedure om de HOV mogelijk te maken moet toegespitst geluidonderzoek uitgevoerd worden om de geluidbelasting en het effect/ de inpasbaarheid van maatregelen inzichtelijk te maken.

Deelgebied 4 valt binnen de contour van de snelweg A27. Hiervoor zijn geluidproductieplafonds vastgesteld (GPP). Indicatieve berekeningen wijzen uit dat met de aanleg van de halte, de geluidbelasting binnen de GPP's blijft.

Ten tijde van de sloop- en realisatiefase is er mogelijk sprake van tijdelijke hinder als gevolg van bouwverkeer en -werkzaamheden. Het is de verwachting dat deze hinder tot een minimum beperkt kan worden, door te werken op vaste tijden en niet 's avonds en 's nachts, de aanvoer en afvoer van bijvoorbeeld grond en bouwmaterialen coördineren, etc.

Conclusie
Aangezien er bron- en overdrachtsmaatregelen getroffen kunnen worden of hogere waarden kunnen worden vastgesteld, zijn er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten voor dit aspect.

2.3.5 Effecten aspect luchtkwaliteit

De effecten voor de lokale luchtkwaliteit zijn beoordeeld aan de hand van de 'Wet luchtkwaliteit' (hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer), waarbij beschouwd wordt of de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van wegverkeer en de HOV-baan op de relevante beoordelingspunten voldoet aan de grenswaarden.

<u>PIP, deelgebieden 5, 6 en 7</u>
Voor zowel NO_2 als PM10 is de bijdrage ten gevolge van de HOV-verbinding in de plansituatie (2017) niet meer dan 1,2 µg/m^3 en kan daarom als 'niet in betekenende mate' (NIBM) beschouwd worden.

De optelsom van de achtergrondconcentratie en de bijdrage verkeer leidt voor NO_2 niet tot overschrijdingen van de grenswaarden voor de jaargemiddelde en uurgemiddelde concentraties. Voor PM10 worden de maximaal toegestane jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m^3 en de daggemiddelde grenswaarde ook niet overschreden.

In onderstaande tabel zijn de maximale concentraties NO_2 en PM10 in de verschillende deelgebieden weergegeven. Hieruit blijkt dat de maximale concentraties ruim onder de grenswaarden blijven.

Tabel 2.4 Maximale concentraties NO_2 en PM10

		NO_2 [µg/m^3]		PM10 [µg/m^3]	
Deelgebied	**Ter hoogte van**	**Plan**	**Grenswaarde**	**Plan**	**Grenswaarde**
5	Anthony Fokkerweg	12,4	40	17,7	40
	Speelstrook	12,7	40	17,8	40
6	Oosterengweg N	18,1	40	21,0	40
	Oosterengweg Z	17,5	40	20,3	40
	Oude Amersfoortseweg	14,2	40	19,0	40
	Mussenstraat	13,2	40	18,4	40
7	Entrada/Wandelpad N	12,9	40	18,4	40
	Wandelpad Z	12,9	40	18,3	40

Vanaf 1 januari 2015 moet er ook getoetst worden aan PM2,5. In de autonome situatie bedraagt de maximaal berekende concentratie in 2017 14,6 µg/m^3. In de plansituatie wordt maximaal 15,2 µg/m^3 berekend. In beide scenario's wordt voldaan aan de geldende grenswaarde van 25 µg/m^3 PM2,5. Voor jaartal 2030 wordt in de plansituatie een PM2,5 concentratie berekend van 13,0 µg/m^3.

Door het realiseren van de tunnel in de Oosterengweg worden voertuigemissies bij de tunnelmonden uitgestoten. Dit leidt tot verhoogde concentraties bij de tunnelmonden. Echter de normen van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden. Daarnaast is sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit boven de tunnel in de Oosterengweg. Ook de ontsluiting van het Venetapark zorgen niet voor overschrijdingen van de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. De omzetting van het gebied Crailo naar natuur heeft voor het onderdeel luchtkwaliteit geen verdere consequenties aangezien er geen verkeerseffecten zijn.

Hieruit wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling inpasbaar is vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit op basis van artikel 5.16 lid 1a van de Wet luchtkwaliteit.

Deelgebieden 1, 2, 3 en 4

De bestaande buslijn 320 rijdt in de toekomstige situatie als snelbus over dezelfde wegen waar deze nu over rijdt. Ook de frequentie neemt niet verder toe. Er zijn derhalve in de deelgebieden 1, 2 en 4 maar beperkte aanvullende effecten te verwachten als gevolg van het initiatief HOV.
De bestaande buslijn 320 rijdt in de toekomstige situatie als snelbus in deelgebied 3 over nieuw aan te leggen infrastructuur. Er vinden door verplaatsing van het bustracé verschuivingen plaats van verkeersgerelateerde hinder. Gezien de intensiteiten is het de verwachting dat deze verschuiving wettelijk inpasbaar is. Bovendien bieden de sectorale wetten voor luchtkwaliteit voldoende waarborgen om eventuele nadelige gevolgen voor het milieu tijdens de gebruiksfase te voorkomen.

Conclusie
De uitkomsten van het luchtkwaliteitsonderzoek tonen aan dat er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten zijn voor dit aspect.

2.3.6 Externe veiligheid

Een busbaan brengt geen vervoer van gevaarlijke stoffen met zich mee en is daarom niet relevant. Tevens worden er als gevolg van de busbaan geen (beperkt) kwetsbare objecten gebouwd of verplaatst wat gevolg heeft voor de hoogte van het groepsrisico van een nabij gelegen risicobron. Op basis van het bovenstaande is voor de aanleg van de busbaan op basis van de formele toetsing aan wet- regelgeving geen nader onderzoek noodzakelijk voor het aspect externe veiligheid.

Over het HOV-traject wordt met een bepaalde frequentie per bus een grote groep mensen vervoerd. Daarom is het uit oogpunt van zorgvuldigheid wel van belang om aan het aspect veiligheid van de busbaan aandacht te besteden. Daarbij kan gedacht worden aan mogelijkheden voor hulpverlening. Met name de mogelijkheid tot hulpverlening naast het spoor waar een geluidscherm wordt geplaatst is van belang. Dit betreft vooral aspecten die met het ontwerp van de busbaan te maken hebben (zoals doorgangen in een geluidscherm) en meestal niet planologisch relevant zijn.

Aandachtspunten hierbij zijn:
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de A27
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort
- De gasleiding, die ter hoogte van de Weg over Anna's Hoeve onder de busbaan ligt
- Route gevaarlijke stoffen door Huizen, LPG-transport naar 3 tankstations

In het kader van het vooroverleg wordt afgestemd met de veiligheidsregio, zodat hiermee in het ontwerp rekening kan worden gehouden. Op voorhand wordt hierover het volgende opgemerkt:
- Rijksweg A27: Over de A27 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. In bijlage 5 van de cRvgs is de veiligheidszone genoemd voor het relevante wegvak van de A27 (de maximale PR 10-6/jr. contour die is toegestaan) en deze bedraagt 0 meter. Het plaatsgebonden risico legt daarmee geen beperkingen op aan de ontwikkeling. Enkel binnen het invloedsgebied van brandbare gassen (325 meter) dragen ontwikkelingen bij aan een verhoging van het groepsrisico conform de cRvgs. Het plangebied ligt voor een klein deel binnen dit invloedsgebied.
  De aanleg van een busbaan is geen kwetsbaar object is, bovendien vinden geen veranderingen met gevolg voor de bevolkingsdichtheid plaats ten opzichte van de huidige situatie. Gelet op de omgeving van de A27 ter hoogte van het plangebied, die relatief dunbevolkt is, zal bovendien geen sprake zijn van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. De mogelijke effecten van de rijksweg A27 zullen niet verder verwerkt worden in de verantwoording van het groepsrisico

- De spoorlijn Amsterdam - Amersfoort: Deze spoorlijn door het plangebied aan de noordzijde van Hilversum en grenst aan het plangebied aan de oostkant van de gemeente. Over deze spoorlijn vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats conform de 'beleidsvrije marktprognose vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor' (PoRail, 2007). De spoorlijn heeft een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter. Binnen deze zone zijn geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan zoals bedoeld in het besluit externe veiligheid inrichtingen (bevi). Een busbaan betreft geen kwetsbaar object en vormt hierdoor geen belemmering
- De gasleiding inclusief de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding wordt in voorliggend inpassingsplan beschermd middels een dubbelbestemming
- Brandsma metaalveredeling (Mussenstraat 55 in Hilversum): rondom dit bedrijf is geen risicocontour meer aanwezig. Bij dit bedrijf zijn vergaande maatregelen genomen om risico's te vermijden. Hierdoor is er geen risicocontour en ook geen effectafstand meer. Het risico werd veroorzaakt doordat baden met CN en baden met zuur bij gelijktijdig bezwijken de vorming van HCN kon veroorzaken. Dit is ondervangen door de baden te voorzien van stalen binnenbakken en isolatie

Conclusie

Aangezien er geen belemmeringen optreden op het gebied van externe veiligheid, danwel beschermende regelingen worden opgenomen (voor de gasleiding), wordt geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten zijn.

3 Conclusies vormvrije m.e.r.-beoordeling

Met de vormvrije m.e.r.-beoordeling is getoetst of er als gevolg van de realisatie van de HOV-verbinding HOV 't Gooi en de verlegde Weg over Anna's Hoeve belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn. Bij deze beoordeling is gekeken naar:

- De kenmerken van het project
- De locatie van het project
- De soort en kenmerken van het potentiële effect

De voornaamste conclusies op grond van deze beoordeling zijn:

Verkeer en verkeersgerelateerde hinder
De realisatie van de HOV-verbinding heeft als voornaamste effect een verkeersaantrekkende werking met de hieraan gekoppelde verkeersgerelateerde hinder (geluid en luchtkwaliteit). Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat er geen knelpunten door deze ontwikkeling gaan ontstaan. Bovendien bieden de sectorale wetten voor geluid en luchtkwaliteit voldoende waarborgen om eventuele nadelige gevolgen voor het milieu tijdens de realisatie- en gebruiksfase te voorkomen.

Aantasting waarden in het plangebied
Uit onderzoek blijkt dat het gebied ter plaatse van het beoogde tracé specifieke waarden heeft voor de aspecten ecologie, archeologie, landschap en cultuurhistorie. Deze effecten zijn door het stellen van randvoorwaarden in het PIP en in het kader van de vergunningverlening te voorkomen of te beperken. Hierbij wordt aangesloten bij de eisen en protocollen die hieraan vanuit de sectorale wet- en regelgevingen gesteld zijn.

Het natuuronderzoek heeft aangetoond dat er geen Passende Beoordeling opgesteld hoeft te worden aangezien significant negatieve effecten voor een Natura 2000-gebied of Beschermde Natuurmonument zijn uit te sluiten.

Conclusie vormvrije m.e.r.-beoordeling
Gelet op de kenmerken, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële milieueffecten zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten en bestaat er geen noodzaak om een m.e.r.-procedure als bedoeld in artikel 7.16 e.v. van de Wet milieubeheer te doorlopen en een MER op te stellen.

Provinciaal Inpassingsplan ‘Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi’

Commentaarnota vooroverleg

21 januari 2015

1. Inleiding

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het concept ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer in het Gooi' in juli 2014 aan de volgende instanties toegezonden:

1. Gemeente Huizen
2. Gemeente Blaricum
3. Gemeente Eemnes
4. Gemeente Laren
5. Gemeente Hilversum
6. Gewest Gooi en Vecht
7. Veiligheidsregio Gooi en Vecht / Brandweer
8. HPG Hilversum B.V.
9. ProRail
10. Rijkswaterstaat
11. Waternet
12. N.V. Nederlandse Gasunie
13. Ter Gooi / Merem
14. Goois Natuurreservaat

2. Vooroverlegreacties

Hieronder worden de vooroverlegreacties in samenvattende vorm weergegeven en wordt per reactie aangegeven in hoeverre deze leidt tot aanpassing van het inpassingsplan. De samenvattingen van de vooroverlegreacties hebben tot doel om de leesbaarheid van dit rapport te vergroten. Bij de beoordeling van de vooroverlegreacties zijn de volledige brieven, zoals deze bij de provincie zijn ingediend, betrokken. Uit deze notitie komt in de laatste kolom van de tabel naar voren op welke onderdelen eventuele aanpassing heeft plaatsgevonden in het inpassingsplan.

Afzender	Samenvatting reactie	Antwoord	Aanpassing
Gemeente Huizen	Veel conclusies van de uitgevoerde onderzoeken zijn voorbarig en niet voor alle aspecten is de uitvoerbaarheid aangetoond. De gemeente gaat er vanuit dat die onzekerheden t.z.t. volledig zijn weggenomen.	Het uitvoerbaarheidsonderzoek was inderdaad nog niet afgerond. In het ontwerp inpassingsplan, dat ter inzage wordt gelegd, zullen deze onzekerheden inderdaad zoveel mogelijk zijn weggenomen aangezien dan alle uitvoerbaarheids-onderzoeken uitgevoerd zijn en verwerkt in het inpassingsplan.	Verwerking onderzoeken in toelichting.
	Geluid Nader onderzoek is nodig naar de te nemen geluidsmaatregelen. Op basis van dat nadere onderzoek moeten evt. Hogere Waarden verleend worden. Bij ontwerp PIP moeten: - maatregelen duidelijk zijn - en moet het ontwerpbesluit Hogere waarden genomen worden. Nu is m.b.t. geluidhinder onduidelijk of dit aspect de uitvoering in de weg staat.	Het maatregelenonderzoek is inmiddels uitgevoerd. In het ontwerp inpassingsplan worden de uitkomsten van deze onderzoeken verwerkt, inclusief eventuele benodigde maatregelen. Voor de situaties waar een hogere grenswaarde vastgesteld dient te worden, wordt gelijktijdig met de besluitvorming over de ter inzagelegging een ontwerpbesluit Hogere waarden genomen	Verwerking onderzoeken in toelichting.
	Flora en Fauna Nader onderzoek is nodig en waarschijnlijk moet er ontheffing van de Flora en faunawet verleend worden. Conclusie m.b.t. uitvoerbaarheid moet nader onderbouwd worden, is nu niet duidelijk.	Het nadere onderzoek wordt nu uitgevoerd. In het ontwerp inpassingsplan zullen de uitkomsten van deze onderzoeken worden verwerkt, inclusief eventuele benodigde maatregelen. Op deze wijze wordt tegemoet gekomen aan de opmerking.	Verwerking onderzoeken in toelichting.
	Water Uitvoerbaarheid in de waterparagraaf moet definitief aangetoond worden, nu nog veel onduidelijkheden.	De problemen m.b.t. water zitten vooral in relatie tot de Blaricummermeent. Over de oplossing van deze waterproblematiek vindt nauw overleg plaats met Waternet. Verwacht wordt dat in dat kader oplossingen gevonden kunnen worden. Zodra daarover duidelijkheid bestaat, wordt dat verwerkt in de toelichting.	Aanpassing conclusie uitvoerbaarheidsonderzoek na verwerking onderzoeken in toelichting.
	Archeologie Eerst is verkennend onderzoek nodig voordat uitspraken gedaan kunnen worden over evt. beschermende maatregelen.	Er wordt nu verkennend booronderzoek voorbereid. Uiterlijk bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden de consequenties daarvan verwerkt in de toelichting. De tekst in de toelichting wordt aangepast zodat er geen sprake is van voorbarige conclusies.	Tekst toelichting m.b.t. archeologie aanpassen.
	Cultuurhistorie Ontheffing nodig van de PMV vanwege aantasting aardkundig monument Stuwwallengebieden Gooi. Bij conclusie staat dat verwachting is dat de ontheffing wordt ontleend. Deze conclusie dient nader te worden onderbouwd.	In overleg met de provinciale diensten wordt de ontheffing inmiddels uitgewerkt. Op basis daarvan wordt de toelichting van het ontwerpPIP aangevuld, zodat de conclusie beter onderbouwd wordt.	
	Art. 5.2, art 6.2. Hier worden fietsenstallingen mogelijk gemaakt. Oppervlakte en hoogtematen ontbreken en maximale maat moet worden opgenomen.	Dit wordt in de regels toegevoegd.	In de regels wordt opgenomen: Max. 50 m² per stalling met een max. hoogte van 3 m.
	Uitkomsten van onderzoek t.a.v. meerijvariant kunnen t.z.t. leiden tot formele zienswijze bij ter visie legging ontwerp inpassingsplan.	Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Over het onderzoek vinden inmiddels gesprekken plaats met de gemeente.	

Afzender	Samenvatting reactie	Antwoord	Aanpassing
Gemeente Blaricum	Op dit moment wordt nader onderzoek uitgevoerd in het kader van het project HOV in 't Gooi. Verzoekt om de reactietermijn te verlengen totdat de raad een besluit heeft genomen.	De reactietermijn kan niet verder worden verlengd. Eventuele opmerkingen op het ontwerp-PIP kunnen via een zienswijze bij de ter visie legging worden ingebracht.	
Gemeente Eemnes	Spreekt de voorkeur uit voor variant 2, verlegging van de Weg over Anna's Hoeve, zoals opgenomen in de inrichtingsvisie Anna's Hoeve.	In lijn met de besluitvorming in Eemnes, Laren, Hilversum en het GNR wordt variant 2, verlegd tracé, uit de inrichtingsvisie Anna's Hoeve vastgelegd in het ontwerpinpassingsplan.	Aanpassingen in toelichting, regels en verbeelding om verlegd tracé Anna's Hoeve mogelijk te maken.
	Wacht de resultaten van de uitvoerbaarheidsaspecten af, inclusief de verwerking van het verlegde tracé, alvorens hier inhoudelijk op te reageren.	Voordat het het ontwerpinpassingsplan ter inzage wordt gelegd, zijn alle benodigde uitvoerbaarheidsonderzoeken uitgevoerd en verwerkt in de toelichting van het PIP. De opmerking wordt verder voor kennisgeving aangenomen.	Verwerking onderzoeken in toelichting.
	Onduidelijkheid hoe de financiële haalbaarheid ten aanzien van de overige onderdelen van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve zal worden bekostigd.	De provincie neemt alleen de financiële kosten van de HOV-baan voor zijn rekening en de hieraan directe gerelateerde mitigerende maatregelen. De andere onderdelen vallen in beginsel buiten de strekking van dit inpassingsplan. De provincie is wel bereid om de in de inrichtingsvisie genoemde grondwallen langs de spoorlijn planologisch mogelijk te maken, mits de financiële uitvoerbaarheid daarvan voor de vaststelling van het PIP is aangetoond. Hiervoor zijn afspraken met andere partijen noodzakelijk.	Grondwallen planologisch mogelijk maken in het inpassingsplan
Gemeente Laren	Spreekt de voorkeur uit voor variant 2, verlegd tracé, uit de inrichtingsvisie Anna's Hoeve.	In lijn met de besluitvorming in Eemnes, Laren, Hilversum en het GNR wordt variant 2, verlegd tracé, uit de inrichtingsvisie Anna's Hoeve vastgelegd in het ontwerpinpassingsplan.	Aanpassingen in toelichting, regels en verbeelding om verlegd tracé Anna's Hoeve mogelijk te maken.
	Wacht de resultaten van de uitvoerbaar-heidsaspecten af, inclusief de verwerking van het verlegde tracé, alvorens hier inhoudelijk op te reageren.	In het ontwerpinpassingsplan zullen alle benodigde uitvoerbaarheidsonderzoeken uitgevoerd zijn en verwerkt in het plan. De opmerking wordt verder voor kennisgeving aangenomen.	Verwerking onderzoeken in toelichting.
	Onduidelijkheid hoe de financiële haalbaarheid ten aanzien van de overige onderdelen van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve zal worden bekostigd.	De provincie neemt alleen de financiële kosten van de HOV-baan voor zijn rekening en de hieraan directe gerelateerde mitigerende maatregelen. De andere onderdelen vallen in beginsel buiten de strekking van dit inpassingsplan. De provincie is wel bereid om de in de inrichtingsvisie genoemde grondwallen langs de spoorlijn planologisch mogelijk te maken, mits de financiële uitvoerbaarheid daarvan voor de vaststelling van het PIP is aangetoond. Hiervoor zijn afspraken met andere partijen noodzakelijk.	Grondwallen regelen in het inpassingsplan
	In een nadere reactie d.d. 31 december 2014 heeft de gemeente Laren aangegeven de oprit van HOV-baan aan de oostzijde van A27 deels over particulier terrein loopt waar de gemeente plannen heeft voor de ontwikkeling van een crematorium. Deze particuliere percelen dienen buiten de ontwikkeling van de HOV te blijven.	Hierover vinden inmiddels gesprekken plaats met de gemeente en de betreffende ontwikkelaar om de plannen zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten en op een zodanige manier dat ook de ontwikkeling van het crematorium haalbaar is. Vooralsnog leidt dit niet tot een aanpassing van het ontwerp van de oprit van de busbaan.	

Afzender	Samenvatting reactie	Antwoord	Aanpassing
Gemeente Hilversum	Het 'zo mogelijk rekening houden met de waardevolle elementen' t.a.v. landschap en cultuurhistorie doet geen recht aan de kwaliteiten van deze waardevolle elementen. De gemeente vraagt aandacht voor het behoud en indien nodig herstel en compensatie van deze waardevolle elementen.	In paragraaf 4.9 van de toelichting en de bijbehorende cultuurhistorische en landschappelijke verkenning staan de waarden beschreven. Conform het bestemmingsplan 'Hilversum Buitengebied' zal de bescherming van cultuurhistorische waarden worden toegevoegd aan de bestemmingsomschrijving van de regels. Landschappelijke en cultuurhistorische elementen worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het ontwerp en de inrichtingsvisie. Daarbij zal een afweging moeten worden gemaakt tussen het behoud van cultuurhistorische elementen en een praktisch ontwerp voor de HOV-baan en de verlegde Weg over Anna's Hoeve. Zodra de verdere uitwerking van het ontwerp bekend is, wordt deze afweging in het PIP nader toegelicht.	Aanpassen artikel 4. Natuur, toevoegen cultuurhistorische waarden aan bestemmingsomschrijving en specifieke gebruiksregel. Toelichting aanvullen met afweging ten aanzien van de mogelijkheden om waardevolle elementen te behouden.
	Vraagt aandacht voor het opnemen van een juridisch juiste en beschermende regeling voor het aspect archeologie (bijvoorbeeld een dubbelbestemming Waarde-Archeologie) in het ontwerp inpassingsplan om mogelijke aantasting van archeologische waarden te voorkomen.	Op basis van het nader onderzoek naar archeologie, zal een passende dubbelbestemming worden opgenomen in het PIP. Naar verwachting is dit nadere onderzoek niet voor de ontwerp terinzagelegging gereed. Daarom wordt een algemene regeling voor archeologie in het inpassingsplan opgenomen. Bij vaststelling wordt dit dan eventueel aangepast op basis van het nadere onderzoek.	Invullen artikel 9 Waarde – Archeologie.
	In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet meer aandacht in de geluidsonderzoeken en maatregelenonderzoeken besteed worden aan de aftakking van de HOV busbaan nabij Monnikenberg en de gevolgen hiervan.	Het maatregelenonderzoek is momenteel gaande. In dat kader wordt tevens gekeken naar de externe werking van afslaande bussen richting Monnikenberg. Tevens wordt het plangebied iets aangepast, zodat het PIP aansluit bij de aanduiding 'ontsluiting' in het bestemmingsplan Monnikenberg.	Plangrens aanpassen en laten aansluiten bij de aanduiding 'ontsluiting'
	Ziet de resultaten van de nog uit te voeren vervolgonderzoeken graag in de volgende fase tegemoet. Is daarbij benieuwd naar een nadere onderbouwing van de gehanteerde 'Saldo-benadering' in het kader van de natuurcompensatie van de EHS.	Op het onderdeel EHS compensatie heeft een heroverweging plaatsgevonden. Naast de kwalitatieve verbetering wordt ook gezocht naar mogelijkheden om de aantasting van de EHS ook in kwantitatieve zin te compenseren. Dit wordt nader uitgewerkt in het natuuronderzoek. Daarin wordt ook de kwantitatieve compensatie van de EHS verantwoord.	Kwantitatieve EHS compensatie nader uitwerken.
	De eerste onderzoeksresultaten naar de uitvoerbaarheid van de tunnel Oosterengweg geven geen aanleiding geven om te veronderstellen dat de gestapelde tunnel niet realiseerbaar is. De gemeenteraad ontvangt graag in januari 2015 de documenten en een toelichtende presentatie om nauw betrokken te blijven. Belangrijke voorwaarde voor het opstellen en in procedure kunnen brengen van het ontwerp inpassingsplan is naar de mening van de gemeenteraad de uitvoerbaarheid van de tunnel Oosterengweg.	Voor de realisatie van de onderdoorgang bij de Oosterengweg wordt een zogenaamde micro-fasering opgesteld. Ook vindt een expertsessie plaats, vergelijkbaar met de sessie die in 2013 is georganiseerd. De resultaten worden/zijn verwerkt in een faseringsplan, waarin de tijdelijke maatregelen voor de uitvoering van de deelprojecten 5 -7 beschreven worden/zijn. Het faseringplan zal worden toegelicht aan de raadscommissie van Hilversum.	

Afzender	Samenvatting reactie	Antwoord	Aanpassing
	In de inrichtingsvisie voor het natuur- en recreatiegebied Anna's Hoeve is ook de variant met het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve onderzocht. De bestuurlijke besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden. Maakt daarom op dit onderdeel een voorbehoud ten aanzien van het inpassingsplan.	In januari 2014 heeft de gemeenteraad van Hilversum ingestemd met de verlegging van de Weg over Anna's Hoeve, in lijn met de besluitvorming in Eemnes en Laren. Daarom wordt variant 2, verlegd tracé, uit de inrichtingsvisie Anna's Hoeve vastgelegd in het ontwerp inpassingsplan.	Aanpassingen in toelichting, regels en verbeelding om verlegd tracé Anna's Hoeve mogelijk te maken.
Veiligheidsregio Gooi en Vecht / Brandweer	Adviseert om een (algemene) veiligheidsparagraaf op te nemen in het IP (bestrijdbaarheid, zelf-redzaamheid, bereikbaarheid Tergooi ziekenhuis).	In het PIP worden de kaders gesteld, ook op het aspect externe veiligheid (zie paragraaf 4.10 van de toelichting van het PIP). Verdere uitwerking van de veiligheidsaspecten maakt onderdeel uit van het voorbereiden van de contractdocument. Daarbij wordt ook een Programma van Eisen opgesteld voor de aannemer, waaronder eisen op het gebied van veiligheid. Vanzelfsprekend wordt de Veiligheidsregio betrokken bij de opstelling van het Programma van Eisen.	
HPG Hilversum B.V.	HPG legt woningen aan, aan de noordzijde, tegen de busbaan. Willen HOV "niet zien, horen en ruiken". HPG eist alle noodzakelijke maatregelen en dreigt anders dit met rechtsmiddelen af te dwingen.	In het kader van de uitvoerbaarheid van het PIP zijn diverse omgevingsaspecten onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. De daaruit voortkomende (planologisch/juridisch) noodzakelijke maatregelen worden uiteraard meegenomen bij de realisatie van het project. Aanvullend is de provincie bereid om de in de inrichtingsvisie genoemde grondwallen langs de spoorlijn planologisch mogelijk te maken, mits de financiële uitvoerbaarheid daarvan voor de vaststelling van het PIP is aangetoond. Hiervoor zijn afspraken met andere partijen noodzakelijk. Overigens vinden hierover inmiddels regelmatig gesprekken plaats met de partners van het project om één en ander zorgvuldig af te stemmen.	
Rijkswaterstaat (RWS)	Gemist wordt een beschouwing over het toenemende gebruik van de vluchtstrook voor de verkeersveiligheid en geluidsituatie (geluid-productieplafonds).	Er is geen sprake van een toenemend gebruik van de vluchtstrook. Alleen de plek waar de bussen op de A27 aansluiten gaat veranderen. Er zijn daarom geen gevolgen voor de verkeersveiligheid. Ook is er geen sprake van toename van het aantal bussen. Van akoestische consequenties is dus geen sprake. In het lopende overleg met RWS wordt dit nader uitgelegd en kortgesloten.	
	Verzoek om nader aan te geven of voor geluid-maatregelen, m.n. op trajecten waar busbaan en snelweg parallel lopen, daartussen voldoende ruimte beschikbaar blijft.	Ja, in de ontwerpen is rekening gehouden met mogelijke geluidschermen. Dit is terug te vinden op de referentie ontwerptekeningen en bijbehorende dwarsdoorsnedes. Overigens is RWS betrokken geweest bij de ontwerpfase van de busbaan.	
	Verzoek om meer aandacht te besteden aan stikstof. De conclusie dat geen significante effecten zullen optreden, is nauwelijks onderbouwd.	Deze mening wordt niet gedeeld. Stikstof is als onderdeel van het aspect luchtkwaliteit voldoende onderzocht en onderbouwd (zie paragraaf 4.5 van de toelichting van het PIP). Indien gewenst kan dit mondeling toegelicht worden.	
	Verzoek om waterbergingslocaties wel op te nemen in het PIP, aangezien dit ook gevolgen kan hebben voor de begrenzing van het PIP.	Het vraagstuk van watercompensatie speelt alleen In het deeltraject Huizen/Blaricum. In overleg met de gemeente Blaricum wordt een oplossing uitgewerkt binnen de plangrenzen van de Blaricummermeent. Hiervoor is geen planologische wijziging	

Afzender	Samenvatting reactie	Antwoord	Aanpassing
		noodzakelijk. In het deeltracé bij Hilversum levert waterberging geen problemen op.	
	Ten aanzien van deelgebied 3 op en nabij de aansluiting Huizen wordt de volgende opmerking gemaakt: Geconstateerd wordt dat de realisatie van de busbaan direct ten westen van de A27 met zich meebrengt dat bomen gerooid moeten worden en groen verdwijnt. Niet alleen is dit negatief van invloed op de beleving van het omliggende gebied door de weggebruiker. Ook kan de toename van verhard oppervlak er toe leiden dat vanaf huidige of toekomstige geluidsschermen extra geluidreflectie aan de achterzijde ontstaat waar RWS consequenties van kan ondervinden. Gevraagd wordt hoe daarmee wordt omgegaan.	In het uitgevoerde akoestische onderzoek is rekening gehouden met deze verandering van de ruwheid van het terrein.	
	Het PIP dient afgestemd te zijn op het recent vastgestelde Tracébesluit A27/A1. Afwijkingen dienen getoetst te worden aan de GPP's.	Het ontwerp is afgestemd en goedgekeurd door Rijkswaterstaat. De gevolgen voor de GPP's is onderwerp van overleg met RWS.	
	In het t.b.v. het PIP uitgevoerde geluidsonderzoek wordt ingegaan op de Wet geluidhinder, maar ten onrechte niet op de Wet milieubeheer. Aan de oostzijde van de A27 is in het Tracébesluit een scherm opgenomen dat wordt doorbroken door de aanleg van een bustoerit naar de A27. Ook de HOV-toe- en afritten en het baanlichaam incl. busbaan parallel aan de A27 tussen de Weg over Anna' s Hoeve en het kunstwerk over de spoor Hilversum-Amersfoort zijn als zodanig niet opgenomen in het Tracébesluit. De afwijkingen dienen wat betreft de geluidconsequenties getoetst te worden aan de GPP's. Wijziging van een geluidscherm heeft voorts tot gevolg dat het geluidregister moet worden aangepast. Een en ander heeft consequenties voor de uitgevoerde onderzoeken en mogelijk de doorwerking daarvan in de toelichting en de regels.	Inderdaad wordt het geluidsscherm doorbroken door de bustoerit naar de A27. Hierover heeft nader overleg plaatsgevonden met RWS. Dit overleg is nog gaande, maar de uitkomst is vooralsnog dat vanuit het project HOV geregeld wordt dat er een nieuw scherm wordt gerealiseerd, die bewerkstelligd dat er geen akoestische effecten zijn. Mocht plaats en vorm van het nieuwe geluidsscherm niet duidelijk zijn, bij het ontwerp-PIP dan wordt hiertoe een zogenaamde voorwaardelijke verplichting in het PIP opgenomen, die de aanleg van een dergelijk scherm garandeert alvorens de bustoerit kan worden aangelegd.	
	Op welke wijze is in het ontwerp geborgd dat bussen veilig tussen het reguliere verkeer kunnen in- en uitvoegen en beoogde rijlijnen verantwoord zijn.	Dit punt is niet relevant voor het PIP, omdat het PIP alleen de bestemming regelt. Dit wordt verwerkt in het ontwerp, dat is afgestemd en goedgekeurd door Rijkswaterstaat.	

Afzender	Samenvatting reactie	Antwoord	Aanpassing
Waternet	De situatie en de oplossingsrichtingen zoals geschetst in het inpassingsplan komen niet meer overeen met de huidige stand van zaken. Daarnaast is sinds 22 juli veelvuldig contact geweest met Waternet om op een aantal cruciale wateraspecten in de omgeving van de Blaricummermeent te komen tot de beste oplossing voor alle partijen. De situatie en de oplossingsrichtingen zoals geschetst in het inpassingsplan van 22 juli 2014 komen niet meer overeen met de huidige stand van zaken. Ondanks de gezamenlijke inzet de afgelopen maanden, blijkt de situatie dusdanig complex dat er op dit moment nog geen concreet ontwerp is waarmee Waternet kan instemmen. Verzoek is om in nauw onderling overleg de volgende zaken in te vullen: - de maximale lengte van de duikers, mede in relatie tot de afvoer van hemelwater, - de realisatie van de benodigde watercompensatie, - de te treffen duurzame alternatieve maatregel voor het vrijkomende grondwater bij de oorsprong, - de noodzakelijke ruimtereservering voor zowel water als eventuele onderhoudspaden, - het bestemmen van het water op de plankaart, - de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de watergangen en duikers met het bij Waternet beschikbare materieel.	Over de oplossing van de waterproblematiek nabij de Blaricummermeent vindt nauw overleg plaats met de gemeente Blaricum. Waternet is hierbij betrokken. Op basis van dit overleg ligt er inmiddels een voorkeursoplossing, waarin de door Waternet genoemde punten worden opgelost. Met deze voorkeursoplossing moet de gemeente Blaricum nog instemmen. Mocht de voorkeursoplossing toch niet haalbaar zijn, dan is er nog een andere oplossingsmogelijkheid. Zodra de definitieve oplossing bekend is, wordt dit verwerkt in het PIP.	
N.V. Nederlandse Gasunie	De leidingen van de Gasunie (dubbelbestemming ‘Leiding-Gas’) zijn op een juiste wijze opgenomen op de verbeelding. Wel graag de regels voor de bestemming ‘Leiding-Gas’ aanpassen, zodat deze voldoen aan de huidige wetgeving: het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb); zie tekstvoorstel. Verder zijn er geen inhoudelijke op- en aanmerkingen op het plan. Er is reeds overleg opgestart om de inpassing van onze leidingen binnen de ontwikkelingen te	De regels wordt aangepast conform het tekstvoorstel van de Gasunie.	Regels dubbelbestemming ‘Leiding-Gas’ aanpassen.

Afzender	Samenvatting reactie	Antwoord	Aanpassing
	regelen. Naar verwachting zullen eventueel daaruit voortkomende consequenties/ technische maatregelen niet direct van invloed zijn op het inpassingsplan.		
Ter Gooi / Merem	Onduidelijkheid of er een halte van de HOV en buslijn 3 komt bij de hoofdingang van Tergooi aan de westzijde van de zorgboulevard. Afwijken van dit uitgangspunt is onacceptabel.	Met het PIP wordt de planologische basis gelegd voor HOV-infrastructuur. Onderdeel hiervan is een aansluiting, waarmee buslijnen vanaf de busbaan bij de hoofdingang van het ziekenhuis kunnen komen. Verwacht wordt dat een deel van de bussen ook daadwerkelijk van deze aansluiting gebruik gaan maken. Dit is echter een exploitatieve afweging (niet: infrastructurele) die op termijn gemaakt wordt. Indien wenselijk is de concessieverlener bereid om op dit punt te overleggen welke waarborgen voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis kunnen worden afgegeven.	
	Willen HOV "niet zien, horen en ruiken". Het Inpassingsplan geeft weinig tot geen inzicht in de wijze waarop aan dit uitgangspunt invulling wordt gegeven.	In het kader van de uitvoerbaarheid van het PIP zijn diverse omgevingsaspecten onderzocht en getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. De daaruit voortkomende (planologisch/juridisch) noodzakelijke maatregelen worden uiteraard meegenomen bij de realisatie van het project. Bij de onderzoeken wordt ook rekening gehouden met de planologische mogelijkheden in het bestemmingsplan Monnikenberg. Aanvullend is de provincie bereid om de in de inrichtingsvisie genoemde grondwallen langs de spoorlijn planologisch mogelijk te maken, mits de financiële uitvoerbaarheid daarvan voor de vaststelling van het PIP is aangetoond. Hiervoor zijn afspraken met andere partijen noodzakelijk. Overigens vinden er inmiddels regelmatig gesprekken plaats met de partners van het project om één en ander zorgvuldig af te stemmen.	Grondwallen planologisch mogelijk maken in het PIP.
	De locatie van halte Van Linschotenlaan is onjuist, gezien de nieuwbouw van Tergooi en bestemmingsplan Monnikenberg.	De ligging van halteplaatsen wordt niet expliciet plaatsvast geregeld in het PIP. Dit biedt flexibiliteit bij de verdere uitwerking van het ontwerp en de uitvoering. Deze halteplaats is primair bedoeld voor de naburige woonwijken ten noorden en zuiden van het spoor. Bekend is dat het voor Tergooi van groot belang is dat er bij de ingang van de nieuwbouw van Tergooi ook een halteplaats komt. Het PIP regelt de planologische basis voor een aansluiting van de HOV-baan, waarmee buslijnen vanaf de busbaan bij de hoofdingang van het ziekenhuis kunnen komen. De halte op die plaats valt binnen het bestemmingsplan Monnikenberg en buiten het kader van het PIP.	
	Onduidelijk of bijvoorbeeld de stadsbus lijn 3 nog wel zal blijven rijden nadat de HOV in dienst komt. Evenals andere buslijnen die onder druk staan. Bezoek aan het zorgpark kenmerkt zich door spreiding gedurende de dag.	Het inpassingsplan maakt de aanleg van de busbaan mogelijk. Welke buslijnen daarover gaan rijden en met welke frequentie valt buiten de strekking van dit PIP. Indien wenselijk is de concessieverlener bereid om op dit punt te overleggen welke waarborgen voor de bereikbaarheid van het ziekenhuis kunnen worden afgegeven.	
	Verzoek om de plannen zodanig aan te passen dat een passende frequentie en haltering voor de HOV en overige buslijnen tot stand komt.	Zie beantwoording vorige punt.	
	21 opmerkingen op het ontwerp/ ruimtelijke uitwerking. Voor een deel betreft dit ook punten die ook elders zijn genoemd. Aanvullend o.a.: - zorgen over de afstemming met de	Deze detailuitwerkingen van het ontwerp vallen buiten de scope van het PIP, aangezien deze niet van invloed zijn op de begrenzing, mogelijkheden die het plan biedt of verantwoording van het PIP. Tevens worden nog enkele aanvullende uitvoerbaarheidsonderzoeken uitgevoerd. De	

Afzender	Samenvatting reactie	Antwoord	Aanpassing
	ontwikkelingen op Monnikenberg van zowel het ontwerp als de onderzoeken t.b.v. het PIP. - onduidelijkheden in het ontwerp voor de busbaan. - onduidelijkheid over de Weg over Anna's Hoeve nu wel of niet wordt verlegd.	uitkomsten hiervan worden in het ontwerp PIP verwerkt. In de onderzoeken wordt de ontwikkelingen op Monnikenberg als uitgangspunt genomen. M.b.t. de Weg over Anna's Hoeve wordt variant 2, verlegd tracé, uit de inrichtingsvisie Anna's Hoeve vastgelegd in het inpassingsplan, in lijn met de besluitvorming in Eemnes, Laren en Hilversum. Met de Monnikenberg-partners vindt inmiddels intensief overleg plaats over de uitwerking van het ontwerp, afstemming met het PIP en over de tijdelijke ontsluiting tijdens de bouwfase. Mocht op één van de genoemde 21 punten nog nader uitleg nodig zijn, dan kan dat in dat overleg aan de orde worden gesteld.	
	Hoewel in het Inpassingsplan de eindsituatie wordt geregeld, is het zeer goed mogelijk dat uitvoering van de HOV, afstemming met de uitvoering van Monnikenberg, de gegarandeerde bereikbaarheid van zorgfuncties, het aan- en omleggen van ondergrondse infrastructuur en de noodzakelijke fasering, aanpassingen aan het ontwerp of de planning noodzakelijk maken die thans niet zijn voorzien in het concept. Daarbij doet zich het feit voor dat nu voorzien is dat een aantal grote bouwprojecten gelijktijdig in uitvoering zullen zijn.	De afstemming van de uitvoering en de tijdelijke bereikbaarheid zijn onderwerp van gesprek met relevante partijen, waaronder de Monnikenbergpartners. Hiervoor wordt gezamenlijk gezocht naar passende oplossingen. Eventuele tijdelijke maatregelen die nodig zijn om beide projecten te kunnen realiseren, worden indien nodig via een aparte procedure van de juiste planologische basis voorzien. Ze vallen daarmee buiten de scope van het PIP.	
	Ten aanzien van de HOV geldt in het bijzonder dat geen medewerking zal worden geven aan de plannen indien door de aanleg van de tunnel ter plaatse van de Oostereng en/of het tracé aan de noordzijde van het huidige Tergooi de bereikbaarheid tijdens de bouw van het ziekenhuis en de uitruk mogelijkheden van de ambulance en de bereikbaarheid van onder meer brandweer niet gedurende 7 dagen per week en 24 per dag ongestoord gewaarborgd wordt.	De tijdelijke bereikbaarheid is een onderwerp van gesprek met onder andere de nood- en hulpdiensten en de Monnikenbergpartners. Daarbij is de bereikbaarheid van het ziekenhuis ook bij de uitvoering van het project HOV in 't Gooi randvoorwaardelijk. Hiervoor wordt gezamenlijk gezocht naar passende oplossingen, waarvan het realiseren van een tijdelijke overweg over het spoor er één van is.	
Goois Natuurreservaat	Geeft aan dat bundeling van de Weg over Anna 's Hoeve met het spoor, vanuit het belang van behoud en ontwikkeling van natuur, landschap en recreatie de voorkeur zou genieten (variant 2). Verzoek om dit planologisch mogelijk te maken in PIP.	In lijn met de besluitvorming in Eemnes, Laren en Hilversum wordt variant 2, verlegd tracé, uit de inrichtingsvisie Anna's Hoeve vastgelegd in het inpassingsplan.	Aanpassingen in toelichting, regels en verbeelding om verlegd tracé Anna's Hoeve mogelijk te maken.
	Verzoek om alle mitigerende maatregelen zoals beschreven in de 'Inrichtingsvisie Anna's Hoeve' - variant 2 in het ontwerp PIP planologisch mogelijk te maken, d.m.v. grondwallen, schermen, wildkerende rasters en kleine faunatunnels.	Deze mitigerende maatregelen maken in beginsel geen onderdeel uit van de scope van het PIP. Niettemin is de provincie bereid om maatregelen die in het kader van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve worden afgesproken en gerealiseerd in het PIP planologisch mogelijk te maken. Voorwaarde is wel dat voor de vaststelling van het PIP afspraken zijn gemaakt over de financiering van die maatregelen.	Grondwallen planologisch mogelijk maken in het PIP.

Afzender	Samenvatting reactie	Antwoord	Aanpassing
	Verzoek om in de toelopen van het ecoduct de aanleg van enkele ingrepen planologisch mogelijk te maken (graven nieuwe waterpartijen, poelen en maken ecologische oevers).	De regels worden zodanig aangepast dat deze werkzaamheden mogelijk zijn. Nader overleg vindt plaats of hiervoor ook het plangebied van het PIP moet worden verruimd.	Aanpassen artikel 4, lid 4.2.2. zodat deze werkzaamheden ook zijn toegestaan.
	Stelt voor om de te onttrekken EHS-hectaren benodigd voor de aanleg van de verlegde weg (variant 2) te compenseren door toevoeging van EHS-hectaren ter plaatse van de op te heffen Weg over Anna's Hoeve.	Op het onderdeel EHS compensatie heeft een heroverweging plaatsgevonden. Naast de kwalitatieve verbetering wordt ook gezocht naar mogelijkheden om de aantasting van de EHS ook in kwantitatieve zin te compenseren. Dit wordt nader uitgewerkt in het natuuronderzoek. Toevoeging van EHS-hectaren ter plaatse van de op te heffen Weg over Anna's Hoeve maakt daar onderdeel van uit.	Kwantitatieve EHS compensatie uitwerken in het PIP
	De realisatie van De Groene Schakel als ecologische verbindingszone is rijksbeleid. Is van mening dat uitsluitend de aanleg van de HOV aan de EHS zou moeten worden getoetst (en niet de HOV tezamen met de ecologische verbindingszone).	De aanleg van de HOV en de ecologische verbindingszone zijn uitgewerkt in één ruimtelijk plan. De uitwerking van beide onderdelen worden in dit plan samen opgepakt om te komen tot optimale samenhang. Daarnaast zijn de mitigerende ecologische maatregelen, die in het kader van het project HOV in 't Gooi getroffen worden, omvangrijker dan hetgeen op basis van het Meerjaren Programma Ontsnippering van het Rijk	
	Stelt vast dat ruim 3 ha EHS zal worden gebruikt, verzoek om binnen, of in de directe nabijheid van Anna's Hoeve compenserende oppervlakte EHS aan te wijzen.	Op het onderdeel EHS compensatie heeft een heroverweging plaatsgevonden. Naast de kwalitatieve verbetering wordt gezocht naar mogelijkheden om de aantasting van de EHS ook in kwantitatieve zin te compenseren. Dit wordt nader uitgewerkt in het natuuronderzoek en vertaald in het ontwerpPIP. De betrokken gemeenten is gevraagd aan te geven waar in de directe omgeving mogelijkheden voor compenserend oppervlak aanwezig zijn. Toevoeging van EHS-hectaren ter plaatse van de op te heffen Weg over Anna's Hoeve maakt daar onderdeel van uit.	Kwantitatieve EHS compensatie uitwerken in het PIP
	Beschouwt de mitigerende maatregelen conform de adviezen van Alterra als noodzakelijk en verzoekt om deze voor zover deze betrekking hebben op de HOV integraal mee te nemen in de planontwikkeling van de HOV.	Deze mitigerende maatregelen maken in beginsel geen onderdeel uit van de scope van het PIP. Niettemin is de provincie bereid om maatregelen die in het kader van de inrichtingsvisie Anna's Hoeve wordt afgesproken en gerealiseerd in het PIP planologisch mogelijk te maken (met name de grondwallen langs de spoorlijn). Voorwaarde is wel dat voor de vaststelling van het PIP afspraken zijn gemaakt over de financiering van die maatregelen.	Grondwallen planologisch mogelijk maken in het PIP.
	Verzoekt om in de gebieden Anna's Hoeve en Monnikenberg te streven naar een bundeling van bouwwegen en bouwterreinen teneinde de aantasting van natuurterrein ten behoeve van tijdelijke voorzieningen tot een minimum te beperken en grondeigenaren tijdig te informeren.	De eventueel benodigde planologische basis voor tijdelijke maatregelen wordt via aparte procedures geborgd. Het valt daarmee buiten de strekking van het inpassingsplan. Wel kan alvast aangegeven wordt dat ook de provincie streeft naar het zoveel mogelijk bundelen van bouwwegen en bouwterreinen.	
	Verzoek om de uitvoering van HOV, ecoduct en alle in de inrichtingsvisie Anna's Hoeve opgenomen mitigerende maatregelen centraal te coördineren.	In overleg met betrokken partijen wordt bekeken hoe de uitvoering van de verschillende onderdelen zo efficiënt mogelijk gedaan kan worden. Hierbij speelt wel een rol dat er tevens duidelijke afspraken moeten worden gemaakt over de financiering van de verschillende maatregelen.	

Compensatieplan bomen en natuur HOV in ’t Gooi

Versie 2.0
23 juni 2016

bureau ruimtewerk
projectmanagement en gebiedsontwikkeling

Colofon

Titel

Compensatieplan bomen en natuur HOV in 't Gooi

Opdrachtgever

Provincie Noord-Holland

Auteurs(s)

Sieto Idema

Projectleider

Sieto Idema

Projectnummer

Tweede Lezer

Monique Schuttenbeld

Paraaf

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of bureau Ruimtewerk is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.

Inhoud

1	**Aanleiding en doel**	**4**
2	**Bestaand wettelijk kader**	**7**
2.1	De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)	7
2.2	Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland	7
2.3	De Natuurbeschermingswet	8
2.4	Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Hilversum	8
2.5	Velbeleid Hilversum 2013-2030 (beleidsregel)	8
2.6	Velbeleid gemeente Laren en gemeente Baarn	9
2.7	Flora en faunawet	9
2.8	De Boswet	9
2.9	Wet natuurbescherming (Wnb)	10
2.10	Verordening houtopstanden	10
3	**Uitwerking compensatie NNN**	**11**
3.1	Compensatieopgave NNN	11
3.2	Kwalitatieve component	11
3.3	Kwantitatieve component	11
3.4	Mogelijkheid voor compensatie	12
3.5	Kosten compensatie NNN	13
3.6	Planning	14
4	**Uitwerking compensatie buiten de bebouwde kom Boswet**	**15**
4.1	Herplant en compensatie op grond van de Boswet	15
4.2	Herplant en compensatie op grond van de Wet natuurbescherming	16
4.3	Fysieke boscompensatie	17
4.4	Kosten boscompensatie	17
4.5	Kosten herplant structuurbomen (rijen)	18
5	**Uitwerking compensatie binnen de bebouwde kom Boswet**	**19**
5.1	Compensatie op grondgebied gemeente Hilversum	19
5.2	Compensatieopgave op grond van de APV Hilversum	19
5.3	Bomen inventarisatie adviesbureau Grontmij	19
5.4	Fysieke bomencompensatie	20
5.5	Kosten bomencompensatie	21
6	**Samenvatting**	**22**
6.1	Compensatie NNN	22
6.2	Compensatie Boswet	22
6.3	Compensatie bomenkap Hilversum	22
6.4	Overzicht financiën	23

1 Aanleiding en doel

De provincie Noord-Holland heeft het plan om een Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) aan te leggen vanaf het station Hilversum naar Huizen. Deze verbinding doorkruist begrensde NNN gebieden (Nationaal Natuur Netwerk) ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn van Hilversum naar Amersfoort. Planologisch wordt deze HOV op het grondgebied van de gemeente Hilversum en van de gemeente Laren mogelijk gemaakt middels een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Dit plan heeft met ingang van 11 december 2015 als ontwerpplan gedurende 6 weken ter inzage (zienswijzenprocedure) gelegen.
De ruimtelijke componenten in het PIP zijn:

- De realisatie van een vrijliggende busbaan ten zuiden van de spoorlijn Hilversum-Amersfoort tussen station Hilversum en de A27
- De kruising van deze busbaan met de spoorlijn middels een fly-over
- De verlegging van de weg over Anna's Hoeve
- De realisatie van een ecoduct over de bundel infrastructuur
- De ondertunneling van de spoorlijn t.p.v. de kruising met de Oosterengweg in Hilversum

Op onderstaand kaartje is het gebied met de plancontouren weergegeven:

Plancontour (bron: toelichting ontwerp PIP, december 2015)

Om het plan te kunnen realiseren moet er niet alleen binnen de kaders van de Wro geopereerd worden, maar is ook sprake van kaders vanwege relevante wet- en regelgeving op het gebied van groen en natuur. Onderstaand volgt hiervan een opsomming:

- Provinciale Ruimtelijke Verordening, met name art 19.
- Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland
- Natuurbeschermingswet
- De Boswet
- Algemene Plaatselijke Verordening (APV) gemeente Hilversum
- APV gemeente Laren
- APV gemeente Baarn
- Velbeleid Hilversum 2013-2030
- Velbeleid gemeenten Laren en Baarn
- Flora en faunawet
- Wet natuurbescherming
- Verordening houtopstanden Noord-Holland

Elk wettelijk regime kent zijn eigen vergunningen-, ontheffingen- en compensatiestelsel.

Er zijn al twee onderzoeksrapporten in het kader van de planvorming HOV verschenen die een deel van de bovengenoemde wet- en regelgeving behandelen en ook aangeven hoe er gecompenseerd of gemitigeerd kan worden indien er sprake is van aantasting van bestaande waarden. Het betreft de volgende rapporten:

1. Rapport adviesbureau Tauw: "Ecologische effectbepaling HOV in ' t Gooi Hilversum". Gedateerd juni 2016
2. Rapport adviesbureau Grontmij "HOV in 't Gooi, Deelprojecten 5 t/m 7". Ondertitel: "bomeninventarisatie en aanzet groencompensatie", verschenen op 4 september 2015.

In rapport 1 wordt in hoofdstuk 5 becijferd hoeveel NNN gebied verloren gaat en welke gebieden in aanmerking komen voor compensatie.

In rapport 2 gaat het om de kap en compensatie van te vellen bomen en bos, zowel binnen als buiten de bebouwde kom Boswet.

De provincie Noord-Holland heeft behoefte aan een samenhangend compensatieplan waarin zowel de compensatie op grond van de APV en de Boswet / Wet natuurbescherming als op grond van de provinciale regelgeving beschreven wordt.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het hierboven genoemde wettelijk kader nader beschreven. Er wordt beknopt aangegeven wat de betekenis hiervan is voor de compensatieopgave voor het HOV-project.

In hoofdstuk 3 wordt vanuit de regelgeving voor het NNN zoals verwoord in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) en in de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie van de provincie Noord-Holland beschreven hoe de compensatie gerealiseerd moet worden.
In hoofdstuk 4 wordt dieper ingegaan op de regelgeving vanuit de Boswet. Tevens wordt stilgestaan bij de komst van de Wet natuurbescherming die o.a. de Boswet gaat vervangen.
In hoofdstuk 5 komt de compensatie voor bomen binnen de bebouwde kom Boswet aan de orde.
Hoofdstuk 6 is de samenvatting. Alle uiteindelijk te realiseren compensaties passeren nog een keer de revue. Het bevat daarnaast een voorstel voor een praktische werkwijze voor de kap en compensatie van de stadsbomen op het grondgebied van de gemeente Hilversum. In dit hoofdstuk worden ook de kosten van de verschillende compensaties opgesomd, zodat duidelijk is wat de financiële gevolgen van alle compenserende maatregelen zijn.

2 Bestaand wettelijk kader

Hieronder wordt nader ingegaan op het in hoofdstuk 1 aangegeven wettelijk kader op het gebied van groen en natuur.
De Boswet, de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet gaan op in de Wet natuurbescherming. Deze wet is op 15 december 2015 vastgesteld door de Eerste Kamer en zal op 1 januari 2017 in werking treden. De vaststellingsprocedure voor het PIP is gestart op 11 december 2015. De vaststelling staat gepland voor oktober 2016. Dat is dus voordat de Wet natuurbescherming in werking is getreden. Dat betekent dat ten tijde van het vaststellingsbesluit de huidige wet- en regelgeving nog van kracht is. In dit compensatieplan kan dus niet anders dan van de bestaande regelgeving worden uitgegaan. Wel wordt in hoofdstuk 4, waar het over de Boswet gaat, vooruitgekeken naar de gevolgen van de Wet natuurbescherming. In de uitvoeringsfase van het project, en deze valt na 1 januari 2017, is deze wet wel van toepassing.

2.1 De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)

Als het om de aantasting van de NNN tengevolge van ruimtelijke ingrepen gaat is Art. 19 van de PRV relevant. In de PRV wordt uitgegaan van het NEE, TENZIJ principe.
In het geval van het PIP voor de HOV is Artikel 19 lid 3b aan de orde:
"Een bestemmingsplan kan voorzien in een activiteit of een combinatie van activiteiten die mede tot doel heeft de kwaliteit of kwantiteit van de EHS (=NNN) of Ecologische verbindingszone per saldo te verbeteren".
Dat is in het geval van het PIP voor de HOV aan de orde: de kwaliteit van NNN neemt toe omdat het PIP de realisatie van het Ecoduct mogelijk maakt. Een andere kwaliteitscomponent is het verleggen van de weg over Anna's Hoeve, waardoor de NNN aldaar wordt ontsnipperd.
De ingreep is dus aanvaardbaar. Dat neemt niet weg dat er sprake is van een kwantitatieve afname ten gevolge van de ingrepen. Deze kwantitatieve afname moet in het PIP gecompenseerd worden. In hoofdstuk 3 wordt dit verder uitgewerkt.

Als het gaat om het kappen van bomen is het denkbaar dat in de PRV de belangen die de Boswet behartigt een plaats hebben gekregen. Als dat het geval is, is het mogelijk dat de compensatie op grond van de Boswet in een bestemmingsplan geregeld moet worden zoals dat nu ook het geval is bij het NNN. In de PRV Noord-Holland komen aan de Boswet ontleende bepalingen echter niet voor.

2.2 Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland

De Uitvoeringsregeling bevat de bepalingen hoe in het geval van Art. 19 PRV de compensatie moet plaatsvinden en zowel publiekrechtelijk (in het bestemmingsplan) als privaatrechtelijk (in een overeenkomst tussen initiatiefnemer en G.S.) moet worden geborgd. In Hoofdstuk 3 wordt aangegeven hoe de compensatie op grond

van deze regeling gaat plaatsvinden. De Uitvoeringsregeling is ingericht op situaties waarbij sprake is van een gemeentelijk bestemmingsplan. In het algemene gedeelte van de toelichting wordt op blz. 5 onder de kop "Wanneer is deze uitvoeringsregeling van toepassing?" gesteld dat de PRV niet van toepassing is op een provinciaal inpassingsplan. Vervolgens wordt gesteld dat het NNN en de natuurverbindingen beschermd zijn en dat een provinciaal inpassingsplan in compensatie moet voorzien. Bij de opstelling en beoordeling van de in een provinciaal inpassingsplan voorziene compensatie betrekken G.S. de Uitvoeringsregeling. Dat betekent dus dat het materieel niet uitmaakt of er sprake is van een gemeentelijk bestemmingsplan of van een provinciaal inpassingsplan.
Uitgangspunt in de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie is dat de compensatie in fysieke zin moet plaatsvinden. Financiële compensatie is alleen mogelijk bij ingrepen kleiner dan 5 ha. Dat is in het geval van het project HOV in 't Gooi niet aan de orde. Er is sprake van een ingreep van meer dan 5 ha.
De compensatie kent een kwalitatieve en een kwantitatieve component. In een compensatieplan moet aangetoond worden dat de kwaliteit van het NNN minimaal gelijk blijft als gevolg van de ingreep en dat het oppervlak aan NNN dat verloren gaat gecompenseerd wordt door nieuw te begrenzen NNN gebied.

2.3 De Natuurbeschermingswet

In het rapport "Ecologische effectbepaling HOV in 't Gooi Hilversum" van Tauw is geconstateerd dat de gebieden die onder de Natuurbeschermingswet vallen niet aangetast worden tengevolge van het initiatief. De Natuurbeschermingswet is dus niet relevant voor dit compensatieplan.

2.4 Algemene Plaatselijke Verordening gemeente Hilversum

Voor alle bomen binnen de bebouwde kom Boswet met een stamdiameter groter dan 20 cm. is een kapvergunning nodig. Ook is in de APV een herplantplicht geregeld. In principe rust deze herplantplicht op de eigenaar. Als het voor de eigenaar niet mogelijk is, kan de herplantplicht ook financieel gecompenseerd worden door een storting in het gemeentelijk groenfonds. De hoogte van de storting is afhankelijk van de stamdiameter van de te vellen boom.
Buiten de bebouwde kom Boswet is de APV van toepassing op bospercelen van minder dan 10 are en voor bomenrijen van minder dan 20 bomen. Beide categorieën vallen buiten het regime van de Boswet.
Dat betekent dat de kap vergunningplichtig is. Deze uitzonderingsbepaling is van belang voor de 45 bomen in rijstructuren, zoals geïnventariseerd door Grontmij.

2.5 Velbeleid Hilversum 2013-2030 (beleidsregel)

De gemeente Hilversum heeft beleidsregels vastgesteld ten behoeve van de uitvoering van het in de APV vastgelegde beleid. De titel van dit document is: "Velbeleid Hilversum 2013-2030". Hierin zijn de procedure en de criteria voor de beoordeling van een aanvraag omgevingsvergunning voor het vellen van bomen opgenomen.

Ook staat er in hoe aan de herplantplicht moet worden voldaan en welke bedragen aan de orde zijn als het om financiële compensatie gaat.

2.6 Velbeleid gemeente Laren en gemeente Baarn

Ook de gemeenten Laren en Baarn hebben in de APV het wel of niet mogen vellen van bomen geregeld en een velbeleid vastgesteld. Ook in de APV's van deze gemeenten is de eerder genoemde bepaling opgenomen voor bosvakken van minder dan 10 are en voor bomenrijen van minder dan 20 bomen. Deze zijn op grond van de APV wel vergunningplichtig ook al staan ze buiten de bebouwde kom Boswet. Een deel van de door Grontmij geïnventariseerde rijbeplantingen ligt op het grondgebied van deze gemeenten.

2.7 Flora en faunawet

De Flora en faunawet kent geen systeem om te compenseren. Er kan ontheffing verleend worden indien er sprake is van mitigerende maatregelen. Een aanvraag voor ontheffing zal vergezeld moeten gaan van een mitigatieplan waarin de te nemen maatregelen worden beschreven. Deze maatregelen dienen ook planologisch mogelijk gemaakt te worden. De Flora- en faunawet zal opgaan in de Wet natuurbescherming.
Voor dit compensatieplan is de Flora- en faunawet niet van belang.

2.8 De Boswet

De Boswet (1961) heeft tot doel om bossen te beschermen. In het kort zegt de Boswet: wat bos is moet bos blijven. Bos dat wordt gekapt, moet worden herplant. Als dat niet kan op dezelfde plaats, dan elders (compensatie). De Boswet is alleen van toepassing in het gebied buiten de grens bebouwde kom Boswet. Deze grens is door de gemeenteraad van de gemeente Hilversum vastgesteld. In het projectgebied valt deze samen met de grens van het NNN. De Boswet is er niet gekomen om het belang van het bos voor de natuur te beschermen, maar om de economische betekenis van de houtproductie veilig te stellen. De Boswet is tot stand gekomen in een tijd dat er nog bos gekapt werd om landbouwgrond te kunnen realiseren. Later is de betekenis van de Boswet voor natuurbehoud van belang geworden.
Artikel 2 lid 1 van de Boswet bepaalt dat het voornemen om te vellen een maand voor start uitvoering moet worden gemeld bij het bevoegd gezag. Dat is de Staatssecretaris van Economische Zaken. Uitvoerende instantie is in dit geval RvO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland).
Artikel 3 lid 1 bepaalt dat binnen een periode van 3 jaar tot herplant moet worden overgegaan. De regels voor herplant worden bij Amvb vastgesteld.
De Boswet kent ook een ondergrens: de wet geldt niet voor bomenrijen van minder dan 20 bomen in een rij en voor bospercelen kleiner dan 10 are.
Om die reden hebben de gemeenten houtopstanden die aan deze criteria voldoen meestal ondergebracht in de APV.
De Boswet zal op 1 januari 2017 worden ingetrokken en opgaan in de nieuwe Wet natuurbescherming (zie paragraaf 2.9).

2.9 Wet natuurbescherming (Wnb)

Deze wet treedt op 1 januari 2017 in werking. De Wnb gaat de bestaande wetten Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet en Boswet vervangen. Voor dit compensatieplan is vooral de vervanging van de Boswet van belang.

De taken en verantwoordelijkheden worden in de Wnb zoveel mogelijk bij de provincies gelegd. Dat geldt ook voor de taken op het terrein van de soortenbescherming en de bescherming van houtopstanden. Dat zijn taken die thans bij het Rijk liggen.

Voor houtopstanden blijven de in de huidige Boswet opgenomen meldingsplicht en herbeplantingsplicht ingeval van houtkap bestaan. Het voornemen om te vellen moet voor start uitvoering worden gemeld bij de provincie, en binnen 3 jaar na de kap moet tot herplant worden overgegaan.

In het wetsvoorstel is een vrijstelling opgenomen ingeval de houtkap plaatsvindt met het oog op natuurontwikkeling.

2.10 Verordening houtopstanden

Vanwege de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming op 1 januari 2017, moet de provinciale regelgeving aangepast worden. In verband hiermee hebben G.S. eind april 2016 de ontwerpen van vijf verordeningen en de ontwerpen van twee beleidsregels vastgesteld en ter visie gelegd. Vaststelling door PS zal naar verwachting plaatsvinden eind 2016.

Op grond van art 5 lid 1 van de (ontwerp) Verordening houtopstanden kunnen G.S. ontheffing verlenen ten behoeve van herbeplanting op andere grond. Aangenomen mag worden dat G.S. een ontheffing zullen verlenen.

3 Uitwerking compensatie NNN

De aantasting van het NNN valt geheel buiten de bebouwde kom Boswet. De compensatie wordt uiteraard ook buiten die grens gezocht.

3.1 Compensatieopgave NNN

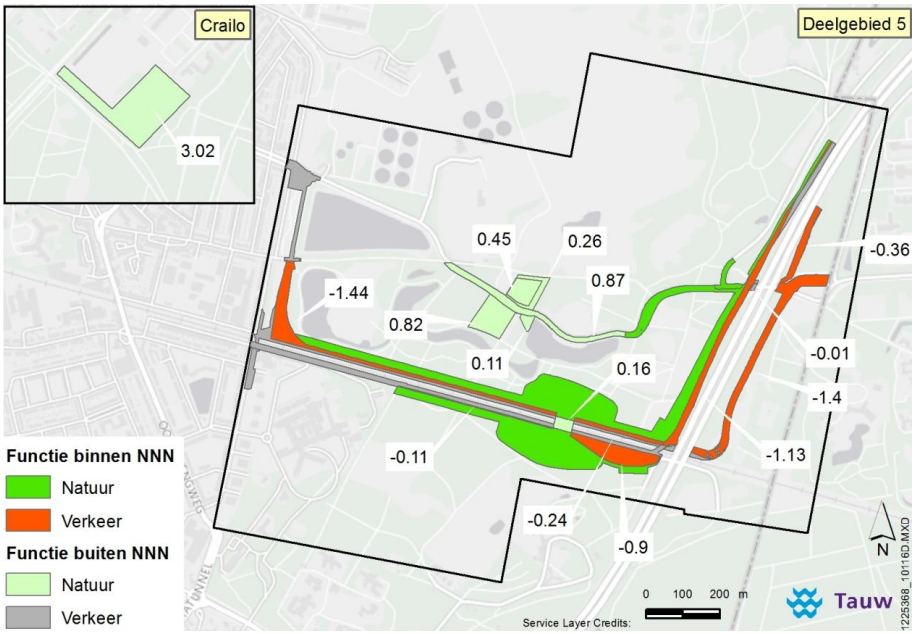
Zoals in Hoofdstuk 2 is uiteengezet, gaat het om zowel kwalitatieve als kwantitatieve compensatie.
Onderstaand wordt dit verder uitgewerkt.

3.2 Kwalitatieve component

In het door Tauw opgestelde rapport "Ecologische effectbepaling HOV in 't Gooi" van juni 2016 is beschreven wat de effecten zijn van de ontwikkelingen met betrekking tot de HOV binnen de begrenzing van het NNN. Hierbij maakt Tauw gebruik van de studies die zijn uitgevoerd door adviesbureau Alterra (E.A. van der Grift, 2013). In deze studies wordt geconstateerd dat het ecoduct zal zorgen voor een positief effect voor een aantal diersoorten. Dit komt doordat gescheiden leefgebieden worden verbonden. Ook de bestaande barrière "weg over Anna's Hoeve" wordt in het PIP opgeheven door deze te verleggen en langs het spoor te situeren.
Hiermee wordt het gebied Anna's Hoeve ontsnipperd.
Met deze twee ingrepen wordt de kwalitatieve aantasting van het NNN tengevolge van de realisatie van de HOV in voldoende mate gecompenseerd.
Het door Alterra voorgestelde "inpakken" van de bundel infrastructuur met grondwallen draagt bij aan de kwaliteit van de begrensde gebieden aan weerszijden van de spoorlijn (minder verstoring door geluid en beweging), maar kan niet als een juridisch verplichte compensatiemaatregel worden gezien. Deze grondwallen worden planologisch mogelijk gemaakt in het PIP, maar behoren niet tot de scope van het project HOV in 't Gooi en maken ook geen onderdeel uit van dit compensatieplan.

3.3 Kwantitatieve component

In het bovengenoemde rapport van Tauw is berekend dat tengevolge van de realisatie van het project er sprake is van een afname van het NNN van 5,59 ha. Tegelijkertijd krijgen de vrijkomende gronden van de Weg door Anna's Hoeve de bestemming natuur. Het gaat om 2,67 ha.
Per saldo is er in het projectgebied dus sprake van een afname van 2,92 ha. NNN.
Op het onderstaande kaartje in het rapport van Tauw wordt dit zichtbaar gemaakt.

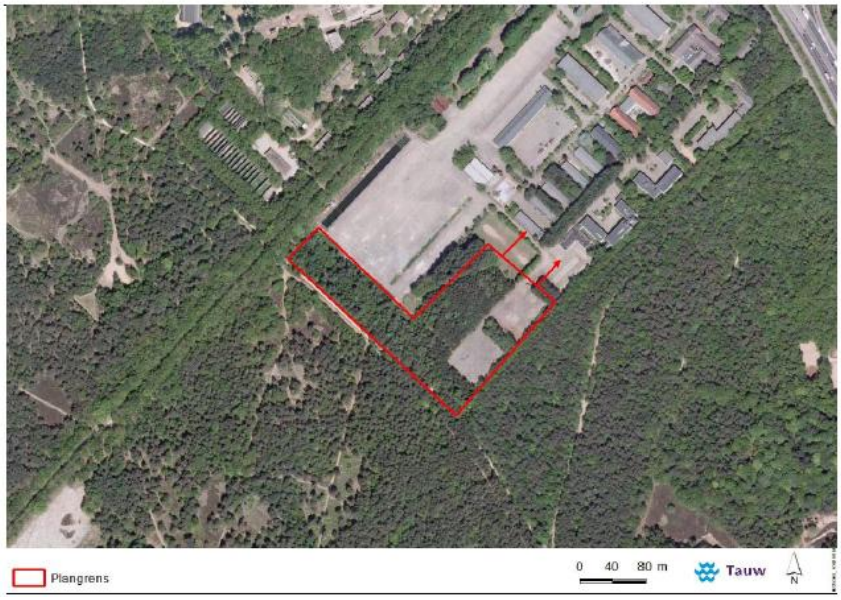


Afname (oranje) en toename (lichtgroen) oppervlakte NNN, alle getallen in hectares. Er vindt een netto toename van 0,10 ha NNN plaats

3.4 Mogelijkheid voor compensatie

In kwalitatieve zin hoeft er niet gecompenseerd te worden. De realisatie van het ecoduct en het omleggen van de weg over Anna's Hoeve betekenen een versterking van de Groene Schakel en samenhang binnen het NNN en dus een kwaliteitsverbetering. Dit is conform de eisen uit de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie.
De compensatie in kwantitatieve zin is gevonden door in het PIP een gebied van 3,02 ha. in Crailo te bestemmen tot natuur. Hiermee wordt per saldo voldoende gecompenseerd. Er vindt een "overcompensatie" plaats van 0,10 ha.

Een deel van de gronden heeft al de bestemming natuur, maar is nog niet begrensd voor het NNN. Delen die nog niet de bestemming Natuur hebben, krijgen dat met de vaststelling van het PIP. Om het tot het NNN te laten behoren zal G.S. een besluit moeten nemen. Vervolgens moet dit besluit geïmplementeerd worden door de nieuwe begrenzing bij de eerstvolgende herziening van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 in de kaarten van de PRV Structuurvisie op te nemen.
Met de inrichting van deze gebieden kan aangesloten worden bij het Natuurbeheerplan voor de gebieden Westerheide en Anna's Hoeve. De mogelijke concrete maatregelen en de kosten komen aan de orde in paragraaf 3.5.



Plangebied bij Crailo

3.5 Kosten compensatie NNN

Vanuit het principe "laat de natuur zijn werk doen" kunnen de uitvoeringskosten beperkt blijven tot het opruimen van de bestaande verhardingen en het daarna aanvullen tot het oorspronkelijke maaiveld met voor het doel geschikte grond.

De kosten voor het opruimen van de weg over Anna's Hoeve en aanliggende verhardingen zijn sterk afhankelijk van de kwaliteit van het te verwijderen asfalt. Hierbij is vooral bepalend of er sprake is van teerhoudend asfalt of van asfalt dat voor hergebruik in aanmerking komt. Er moet rekening worden gehouden met een bandbreedte van € 15,- tot € 25,- per m2. Het gaat om ca 6000 m2 asfalt. De kosten van het verwijderen kunnen dus variëren van € 90.000,- tot € 150.000,-.

De kosten voor het verwijderen van de verhardingen (elementenverharding) in het gebied Crailo kunnen variëren van € 10,- tot € 15,- per m2. Dit hangt ook af van of en waar het materiaal hergebruikt kan worden.

Ervan uitgaande dat het in Crailo om ca. 7500 m2 gaat, kunnen de kosten variëren tussen € 75000,- en € 115.000,- (N.B. de rest van het gebied heeft al een groene inrichting).

Om goede condities te bereiken voor natuurontwikkeling na het verwijderen van verhardingen zal er aanvullend nog enig grondwerk verricht moeten worden. Het gaat om € 1,- per m2.

Voor de weg door Anna's Hoeve komt dit neer op € 6000,-- en voor Crailo op € 7.500,-.

Na de realisatie van het grondwerk doet de natuur in principe de rest. Dit behoeft wel enige extra beheersinspanningen in de eerste jaren. Daarvoor kan een stelpost opgenomen worden van respectievelijk € 4000,- en € 6000,-.

De kosten voor nieuwe natuur in Anna's Hoeve komen daarmee op **€ 100.000,- à € 160.000,-.**
De omvorming tot natuur van het gebied in Crailo gaat tussen de **€ 88.500,- en € 128.500,-** kosten.
Hierbij is nog geen rekening gehouden met het eventueel afwaarderen van de grondwaarde in Crailo.

Kosten van beheer
Tengevolge van de kwantitatieve compensatie nemen de kosten van het beheer niet toe. De beheerkosten voor de gebieden die aan het NNN onttrokken worden vallen weg en de toename in oppervlak is dermate marginaal dat er nauwelijks sprake kan zijn van toename van beheerskosten. Eenmaal begrensd komen deze gebieden in aanmerking voor de gebruikelijke subsidies voor natuurbeheer.

3.6 Planning

Op grond van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie dient de compensatie uiterlijk binnen twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit te worden gerealiseerd. De uitvoering van het project start naar verwachting in 2018. De uitvoering van de compenserende maatregelen zal zo snel als mogelijk is daarna worden opgepakt.

4 Uitwerking compensatie buiten de bebouwde kom Boswet

4.1 Herplant en compensatie op grond van de Boswet

Tot eind 2016 geldt de Boswet. Voor het PIP HOV in 't Gooi is Artikel 5 lid 1 relevant: *Het bepaalde bij de artikelen 2 (meldplicht) en 3 (herplantplicht) vindt geen toepassing, indien de grond waarop de velling zal worden verricht, nodig is voor de uitvoering van een werk overeenkomstig het bestemmingsplan.*
Een provinciaal inpassingsplan kan gelijk gesteld worden aan een bestemmingsplan.
Op grond van Artikel 5 lid 1 kan de conclusie getrokken worden dat compensatie ingevolge de Boswet niet nodig is voor de gronden die een functiewijziging ondergaan. Dat geldt dus voor de bestemmingen Verkeer en Verkeer – Openbaar vervoer buiten bebouwde kom Boswet. Alleen de te kappen bomen en bos op gronden die in het PIP de bestemming natuur krijgen, vallen onder een meldingsplicht en een herplantplicht. In concreto betekent dit een herplantplicht op het grondlichaam van het ecoduct.

In het rapport van Grontmij (R-439700) is de volgende tabel opgenomen:

Locatie	**Te kappen areaal**	**Herplant binnen project**	**Compensatie buiten project**
Ecoduct	Ca. 500 are	Ca. 150 are (30% van het totale areaal dat gekapt wordt voor realisatie ecoduct)	350 are
Weg Over Anna's Hoeve	Ca. 240 are	Ca. 60 are (25%, op huidige locatie WoAH)	180 are
Overige	Ca. 660 are		660 are
Totaal	**Ca. 1400 are (14 ha)**	**210 are**	**1190 are**

Tabel 4.1.1

Grontmij is hierbij niet uitgegaan van een vastgesteld PIP. Op grond van de Boswet betekent een vastgesteld PIP dat er een situatie is conform Art. 5.1 van de Boswet. Indien voor gronden met een verkeersbestemming bos gekapt moet worden om de bestemming te kunnen realiseren ontstaat er geen herplantplicht.
Er ontstaat evenmin een herplantplicht op gronden die de bestemming natuur krijgen en waarvoor bos gekapt moet worden indien men om natuurtechnische redenen, conform de ambitiekaart uit het natuurbeheerplan 2016, geen nieuwe bomen wil planten, maar andere natuurdoeltypen wil realiseren.
Deze situatie is in de onderstaande tabel uitgewerkt

Locatie	Te kappen areaal	Herplant binnen project	Compensatie buiten project	Redenering obv Boswet
Ecoduct	Ca. 500 are = 5 ha bestemming Natuur	Ca. 150 are (30% van het totale areaal dat gekapt wordt voor realisatie ecoduct)	0 are	Als er om natuurtechnische redenen niet volledig wordt herplant, ontstaat er geen herplantplicht elders; het is een keuze is om niet te herplanten op grond die daar in principe wel geschikt voor is.
Weg Over Anna's Hoeve	Ca. 240 are = 2,4 ha bestemming Verkeer	Ca. 60 are (25%, op huidige locatie WoAH)	0 are	Ogv art. 5.1 Boswet hoeft er niet gecompenseerd te worden voor kap op gronden die de bestemming Verkeer hebben gekregen.
Overige	Ca. 660 are = 2,6 ha bestemming verkeer + 4 ha bestemming Natuur	Max. 400 are	0 are	Deze 660 are betreft zowel gronden met de bestemming Verkeer (geen herplantplicht) als gronden met de bestemming Natuur (grondwallen m.n.). Als er binnen de bestemming Natuur gekapt moet worden om de bestemming te kunnen realiseren, dan kan herplant op deze zelfde gronden plaatsvinden en er ontstaat geen compensatieplicht buiten het project. Als de grondwallen niet gerealiseerd worden hoeft hier ook niet gekapt te worden.
Totaal	**Ca. 1400 are (14 ha)**	**Max. 610 are**	**0 ha**	

Tabel 4.2.2

4.2 Herplant en compensatie op grond van de Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 treedt de Wet natuurbescherming in werking en heeft de provincie Noord-Holland de Verordening houtopstanden definitief vastgesteld. Op het moment dat de kap aan de orde is (vermoedelijk 2018) valt het kappen onder het nieuwe wettelijke regime.

Dit betekent dat ook herplant c.q. compensatie nodig is voor gronden die een functiewijziging ondergaan. Herplant op andere grond is mogelijk, indien G.S. daarvoor ontheffing verlenen. Herplant dient plaats te vinden binnen 3 jaar na de kap. De tabel komt er dan als volgt uit te zien:

Locatie	Te kappen areaal	Herplant binnen project	Compensatie buiten project	Redenering obv Wnb
Ecoduct	Ca. 500 are = 5 ha bestemming Natuur	Ca. 150 are (30% van het totale areaal dat gekapt wordt voor realisatie ecoduct)	0 are	Als er om natuurtechnische redenen niet volledig wordt herplant, ontstaat er geen herplantplicht elders; het is een keuze is om niet te herplanten op grond die daar in principe wel geschikt voor is.
Weg Over Anna's Hoeve	Ca. 240 are = 2,4 ha bestemming Verkeer	Ca. 60 are (25%, op huidige locatie WoAH)	180 are	Er moet wel gecompenseerd worden voor kap op gronden die de bestemming Verkeer hebben gekregen; herplant kan voor een deel plaatsvinden binnen het project

Overige	Ca. 660 are = 2,6 ha bestemming verkeer + 4 ha bestemming Natuur	Max. 400 are	260 are	Er moet wel gecompenseerd worden voor kap op gronden die de bestemming Verkeer hebben gekregen; herplant kan niet plaatsvinden binnen het project. Als er binnen de bestemming Natuur gekapt moet worden om de bestemming te kunnen realiseren, dan kan herplant op deze zelfde gronden plaatsvinden (om natuurtechnische redenen kan de herplant < 100% bedragen) en er ontstaat geen compensatieplicht buiten het project. Als de grondwallen niet gerealiseerd worden hoeft hier ook niet gekapt te worden.
Totaal	**Ca. 1400 are (14 ha)**	**Max. 610 are**	**440 are**	

Tabel 4.2.3

4.3 Fysieke boscompensatie

Binnen het project zal herplant plaatsvinden op het ecoduct (ca. 150 are) en op de locatie van de huidige Weg over Anna's Hoeve (ca. 60 are). In de inrichtingsvisie met betrekking tot het ecoduct is aangegeven hoe de inrichting van het ecoduct er (globaal) zal komen uit te zien. De Weg over Anna's Hoeve wordt verwijderd, waarna bomen kunnen worden geplant en een onverhard voetpad gerealiseerd. Op dit moment wordt er van uitgegaan dat meer herplant binnen het projectgebied niet mogelijk is, en dat de resterende herplant zal plaatsvinden buiten het projectgebied. Er wordt gezocht naar een herplantlocatie in de nabijheid van het plangebied, maar mocht dit onverhoopt niets opleveren, dan kan worden uitgeweken naar een of meer andere locaties in de provincie Noord-Holland, bijvoorbeeld Park21 in de gemeente Haarlemmermeer. Deze locatie (die hét groene, recreatieve centrum van de Haarlemmermeerpolder moet worden, met een oppervlak van 1.000 hectare) biedt voldoende mogelijkheden om het benodigde aantal bomen te kunnen herplanten.

4.4 Kosten boscompensatie

Tabel 4.2.3 laat zien dat max. 6,1 ha bosareaal kan worden herplant binnen het projectgebied en dat voor ca. 4,4 ha bosareaal een herplantlocatie moet worden gevonden buiten het projectgebied. In totaal gaat het om 10,5 ha.

De kosten van aanplant van bomen hangen sterk af van de gewenste grootte van het plantmateriaal. Het planten van zogenaamde "veren" (éénjarige stekken) kost €1,- à € 1,50,-/m2. Het is gebruikelijk om bij de aanplant van bos gebruik te maken van veren. Per ha. eiken/ beukenbos is dat een bedrag van € 10.000,- à € 15.000,-. Dit is een bovengrens, andere soorten (naaldbomen of populieren) zijn goedkoper

De bedragen zijn inclusief 1 à 2 jaar onderhoud.

Er vanuit gaande dat de grondwallen langs de infrastructuur niet gerealiseerd worden binnen het HOV-project en er dus vanwege deze grondwallen ook geen bos gekapt hoeft te worden, is hier ook geen compensatie aan de orde.
Uitgaande van een herplant van 10,5 ha. kunnen de kosten variëren tussen de **€ 105.000,-** en **€ 157.500,-.** Hierbij is geen rekening gehouden met de eventuele kosten van grondaankoop voor de 4,4 ha buiten het project.

4.5 Kosten herplant structuurbomen (rijen)

Volgens het rapport van Grontmij gaat het om 45 bomen in rijen: 40 bomen in Hilversum en 5 bomen in Laren. Aangezien géén van deze rijen meer dan 20 bomen bevat, is de kap vergunningplichtig op grond van de APV's van Hilversum en Laren.
Herplant kan zeer waarschijnlijk plaatsvinden in de te herstellen laanstucturen van het gebied Monnikenberg of Anna's Hoeve. Voor de kosten van herplant van bomen in een laanstructuur moet rekening worden gehouden met een bedrag van € 150,-/per boom. Voor 45 bomen komt dit neer op **€ 6750,-.**

5 Uitwerking compensatie binnen de bebouwde kom Boswet

5.1 Compensatie op grondgebied gemeente Hilversum

Zoals in hoofdstuk 2 al is gesteld, valt het project alleen binnen de bebouwde kom Boswet van de gemeente Hilversum. De enige wettelijke kaders die daarvoor aan de orde zijn: de APV van Hilversum en de betreffende Beleidsregels, zoals verwoord in "Velbeleid Hilversum 2013-2030".
De bomenkap op het grondgebied van de gemeente Laren die vergunningplichtig is op grond van de APV, betreft een aantal bomen in rijen van minder dan 20 bomen. Dit is al aan de orde gekomen in hoofdstuk 4.5.

5.2 Compensatieopgave op grond van de APV Hilversum

De Beleidsregels van het Velbeleid 2013-2030 zijn er om aanvragen omgevingsvergunning te toetsen om vervolgens te bepalen of een omgevingsvergunning afgegeven kan worden en hoe inhoud gegeven moet worden aan de herplantplicht.
Gezien de betrokkenheid van de gemeente Hilversum bij de planvorming voor HOV in 't Gooi kan er van uitgegaan worden dat er een omgevingsvergunning afgegeven kan worden voor de kap van de bomen die de uitvoering van de HOV anders in de weg staan.
De gemeente Hilversum hanteert het beleid dat compensatie primair middels herplant moet plaatsvinden zo dicht mogelijk bij de locatie van de gevelde bomen. Is herplant in het geheel niet mogelijk binnen de ruimtelijke kaders van een project dan is een financiële compensatie mogelijk. De hoogte van de financiële compensatie hangt af van de stamdiameter van de te vellen boom. Hoe groter de stamdiameter hoe hoger het bedrag voor financiële compensatie.
Voor alle bomen met een stamdiameter van meer dan 20 cm. is een omgevingsvergunning voor het vellen nodig.
Bosplantsoen en bosvakken komen niet als aparte categorie voor in het velbeleid van Hilversum. Alleen bomen binnen een bosvak met een stamdiameter van meer dan 20 cm. zijn vergunningplichtig. Alle overige bomen en struiken in het bosplantsoen kunnen zonder vergunning gerooid worden. Er is in het gemeentelijk beleid ook geen sprake van een compensatieplicht voor bosvakken. De compensatieplicht is er wel voor de individuele bomen in de bosvakken met een stamdiameter groter dan 20 cm.

5.3 Bomen inventarisatie adviesbureau Grontmij

Grontmij heeft de eerder genoemde inventarisatie ook uitgevoerd binnen de bebouwde kom Boswet.
Er zijn in Hilversum 139 individuele bomen geteld en opgemeten. Hiervan zijn 111 bomen kapvergunningplichtig.

Er is een schatting gemaakt van het aantal bomen in bosvakken. Er worden 5 bosvakken onderscheiden (A, B, C, D en E), Grontmij komt op ca 600 bomen in deze bosvakken. Op grond van voortschrijdend inzicht hoeft Bosvak E echter niet geveld te worden,
Op basis van een door bureau Ruimtewerk uitgevoerde inventarisatie ter plekke, is sprake van 473 vergunningplichtige bomen in de bosvakken A t/m D. In onderstaande tabel is dit nader onderverdeeld.

stamdiameter	20-40 cm.	40-60 cm.	60 cm.+
Bosvak A	25		
Bosvak B	216	81	16
Bosvak C	4	5	2
Bosvak D	110	9	4
Totaal	355	95	22

(Bosvak A bevindt zich binnen een afgerasterd terrein. Het aantal van 25 is een schatting op basis van waarneming van buiten de afrastering)

5.4 Fysieke bomencompensatie

Op dit moment zijn de plannen nog niet zo ver uitgewerkt dat nu al gezegd kan worden hoeveel bomen er binnen het project herplant gaan worden. In het rapport "Ruimtelijke inpassing HOV in Hilversum" van Posad zijn visualisaties opgenomen die een groene aankleding laten zien. Deze moeten op dit moment echter eerder als streefbeelden worden gezien dan als concrete inrichtingsplannen voor de diverse onderdelen. Er kunnen dan ook geen conclusies aan verbonden worden voor het aantal bomen dat wordt herplant.

Impressie mogelijke inrichting Wandelpad (Posad)

5.5 Kosten bomencompensatie

Van de individueel opgemeten bomen (139 stuks) kan bepaald worden wat de totale financiële compensatie zal zijn. De financiële compensatie hiervoor bedraagt afgerond € 41.500,-.
Dit bedrag kan volgens onderstaande tabel worden onderbouwd:

Stamdiameter	0- 20 cm	20-40 cm	40-60 cm	➢ 60 cm
Compensatie/boom	€ 0,-	€ 258,-	€ 517,-	€ 776,-
Aantal bomen	28	72	29	10
Compensatiebedrag	€ 0	€ 18.576,-	€ 14.993,-	€ 7.760,-
Totale Fin. compensatie	**€ 41.329,-**			

In de volgende tabel worden de kosten voor de kap van bomen in de bosvakken onderbouwd[1]:

stamdiameter	20-40 cm.	40-60 cm.	60 cm.+	Aantal / compensatiebedrag
Compensatie bedrag/ boom	€ 258,-	€ 517,-	€ 776,-	
Bosvak A (ca. 33 are)	25			25 / € 6450,-
Bosvak B (ca. 54 are)	216	81	16	313 / € 110.021,-
Bosvak C (ca. 8 are)	4	5	2	11 / € 5169,-
Bosvak D (ca. 27 are)	110	9	4	123 / € 36137,-
Compensatie	€ 91.590,-	€ 49.115,-	€ 17.072,-	473 / **€ 157.777,-**

De financiële compensatie voor de bomen in de bosvakken komt uit op een max. bedrag van afgerond € 158.000,-. Dit brengt het totale bedrag voor compensatie van de te kappen bomen binnen de bebouwde kom Boswet op max. **€ 200.000,-.**
Dit is op basis van het huidige prijspeil (en huidige stamdiameter).
In hoofdstuk 6 wordt een voorstel gedaan voor een praktische werkwijze t.a.v. vergunningverlening en herplant.

[1] De gemeentelijke beleidsregel kent geen compensatiebedragen voor bosvakken, alleen voor individuele bomen. De bedragen zouden er anders uit komen te zien indien bedragen voor de herplant van bosvakken zouden worden gehanteerd. Het oppervlak van de bosvakken bedraagt 1, 22 ha op basis van rapport Grontmij. De herplant hiervan kost (exclusief ev. grondverwerving) € 18.300,-

6 Samenvatting

In de voorgaande hoofdstukken is de compensatieopgave vanuit de wet- en regelgeving beschouwd en is gekeken hoe in het Ontwerp PIP en in de daaraan ten grondslag liggende onderzoeksrapporten de compensatie mogelijkheden al aan de orde zijn geweest. In dit hoofdstuk wordt de te leveren compensatie voor HOV in 't Gooi samengevat weergegeven.

6.1 Compensatie NNN

Voor het NNN is een kwalitatieve compensatie niet aan de orde. De realisatie van het ecoduct en de ontsnippering van Anna's Hoeve geven de aanliggende begrensde NNN gebieden een kwalitatieve impuls.
In kwantitatieve zin moet er wel gecompenseerd worden omdat in eerste instantie het oppervlak NNN met 2,92 ha. afneemt. Door een gebied bij Crailo met een oppervlak van 3,02 ha. met de bestemming Natuur op te nemen in het PIP wordt er in kwantitatieve zin voldoende gecompenseerd.
De uit te voeren inrichtingsmaatregelen vloeien logisch voort uit het Natuurbeheerplannen voor het aanliggende gebied.

6.2 Compensatie Boswet

Op het moment dat de kap van bomen buiten de bebouwde kom Boswet aan de orde is, is de Wet natuurbescherming in werking getreden. In hoofdstuk 4 is aangegeven dat max. 6,1 ha bosareaal kan worden herplant binnen het projectgebied. Verder is geconcludeerd dat ca. 4,4 ha bos buiten het project gecompenseerd moet worden. Een locatie is nog niet vastgesteld. Op dit moment wordt gezocht naar een herplantlocatie in de nabijheid van het plangebied, maar mocht dit onverhoopt niets opleveren, dan kan worden uitgeweken naar een of meer andere locaties in de provincie Noord-Holland, bijvoorbeeld Park21 in de gemeente Haarlemmermeer.
Herplant van structuurbomen buiten de bebouwde kom Boswet kan plaatsvinden in Monnikenberg of Anna's Hoeve.

6.3 Compensatie bomenkap Hilversum

Binnen de bebouwde kom Boswet zijn er alleen vergunningplichtige bomen op het grondgebied van de gemeente Hilversum. Op grond van de inventarisatie van Grontmij is er sprake van 111 vergunningplichtige individuele bomen. Daarnaast is er sprake van ca. 600 bomen in bosvakken. Bureau Ruimtewerk heeft deze bomen geïnventariseerd en komt op 473 vergunningplichtige bomen in de bosvakken.
Op dit moment is nog niet aan te geven hoeveel bomen er in het project herplant kunnen worden. Daarvoor is de uitwerking nog onvoldoende gedetailleerd.

Voorstel voor een praktische werkwijze:
1. Controleer samen met de gemeente het aantal vergunningplichtige bomen in de bosvakken;

2. Kom met de gemeente overeen wat het compensatiebedrag voor de bosvakken en voor de individuele bomen moet zijn;
3. Vraag een omgevingsvergunning aan voor alle te verwijderen bomen en bosvakken, zonder plan voor herplant. Ga dus uit van financiële compensatie;
4. Stort na de kap het verschuldigde bedrag in het gemeentelijk herplantfonds;
5. Kom met de gemeente schriftelijk overeen dat de gemeente het gestorte bedrag gaat aanwenden voor de herplant van bomen en overige groenaanleg in het projectgebied of in de directe omgeving daarvan;
6. De herplant en groenaanleg wordt vervolgens t.z.t. door of in opdracht van de gemeente uitgevoerd.

6.4 Overzicht financiën

In de voorgaande hoofdstukken zijn de kosten voor de verschillende vormen van compensatie al aan de orde gekomen. Voor het overzicht worden ze hier nogmaals in tabelvorm weergegeven:

Relevante regelgeving	Compenserende maatregel	Kosten in €
Uitv. Regeling natuurcompensatie (NNN)	Opheffen weg door Anna's Hoeve	100.000 – 160.000
	Herinrichting 3.02 ha in Crailo	88.500 – 128.500
Totaal NNN compensatie		***188.500 – 288.500***
Boswet (+Wet natuurbescherming)	Compensatie bos binnen en buiten het project	**105.000 – 157.500**
APV Hilversum	Aanplant 40 bomen in rijstructuren	6.000
	Storting in gemeentelijk groenfonds, individuele bomen	41.500
	Storting in gemeentelijk groenfonds, bosvakken	18.300 – 158.000
Totaal APV Hilversum		**65.800 – 205.500**
APV Laren	Aanplant 5 bomen in rijstructuren	**750**
Totaal bomencompensatie		***171.550 – 363.750***
TOTAALBEDRAG COMPENSATIE		***360.050 – 652.250***

Bij dit overzicht moet opgemerkt worden dat met de kosten van de eventuele afwaardering van de grondwaarde van Crailo geen rekening is gehouden. Evenmin is rekening gehouden met de eventuele kosten van grondaankoop voor de 4,4 ha boscompensatie buiten het gebied.

bureau Ruimtewerk

Thorbeckegracht 39
8011 VN Zwolle
t 038 425 43 21
f 038 425 43 28
KvK Zwolle 05063418
info@bureauruimtewerk.nl

SWECO

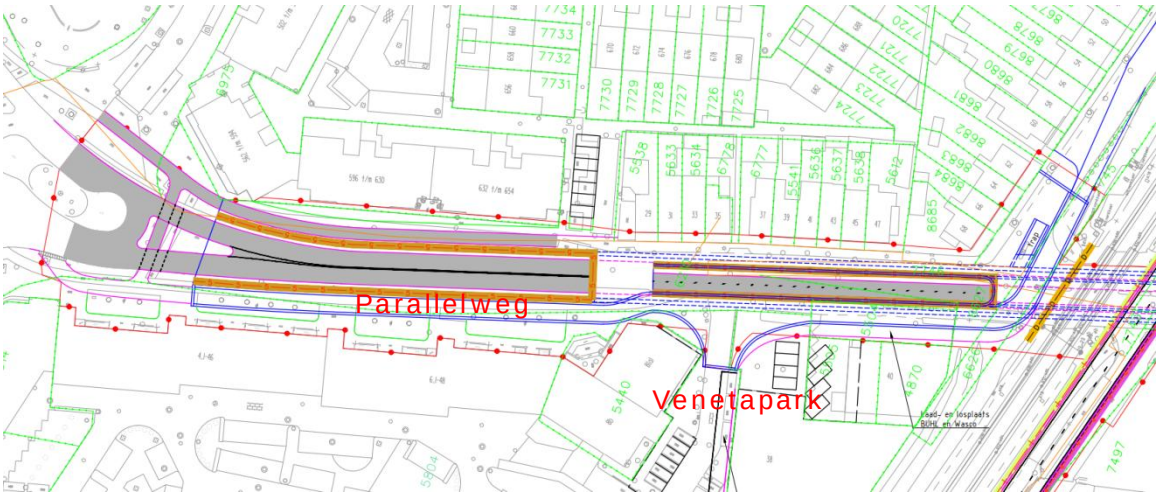
Notitie

Referentienummer	Datum	Kenmerk
SWNL-0183225	26 april 2016	336881

Betreft
Parallelweg Oosterengweg, HOV 't Gooi, deelproject 5,6 en 7

1 Inleiding

Door de bouw van een tunnel onder het spoor in de Oosterengweg, is het Venetapark in de toekomstige situatie alleen te bereiken via de parallelweg waarbij ook het doorgaande (brom)fietsverkeer gebruik maakt van de parallelweg.



Afbeelding1: situatie

Op de parallelweg geldt eenrichtingsverkeer voor al het verkeer en een maximumsnelheid van 30 km/h. De huidige intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer richting Venetapark is, op basis van verkeerstellingen, op een gemiddelde werkdag 133 motorvoertuigen waarvan 9 middelzware vrachtauto's en 1 zware vrachtauto. Per week is het aantal vrachtauto's naar het Venetapark 51[1]. Echter tijdens de verkeerstellingen was er sprake van leegstand. Aangenomen wordt dat bij een verhuurd pand het totale verkeer ca. 35% hoger ligt en het aantal vrachtauto's naar het Venetapark dan circa 70 bedraagt.

Hoewel het gemotoriseerd verkeer op de parallelweg uit zowel personenauto's als vrachtauto's bestaat wordt er ingezoomd op de mogelijke conflicten tussen (brom) fietsers en vrachtauto's vanwege de grotere risico's (de kans op ongevallen en de hogere letselernst), hierbij wordt onderscheid gemaakt in:

- verkeer in de richting Venetapark;
- verkeer uit de richting Venetapark.

[1] *Bron rapportage 'Visuele en elektronische tellingen, Oosterengweg Hilversum', d.d. 2 juli 2015, Grontmij Nederland B.V.*

2 Verkeer in de richting Venetapark

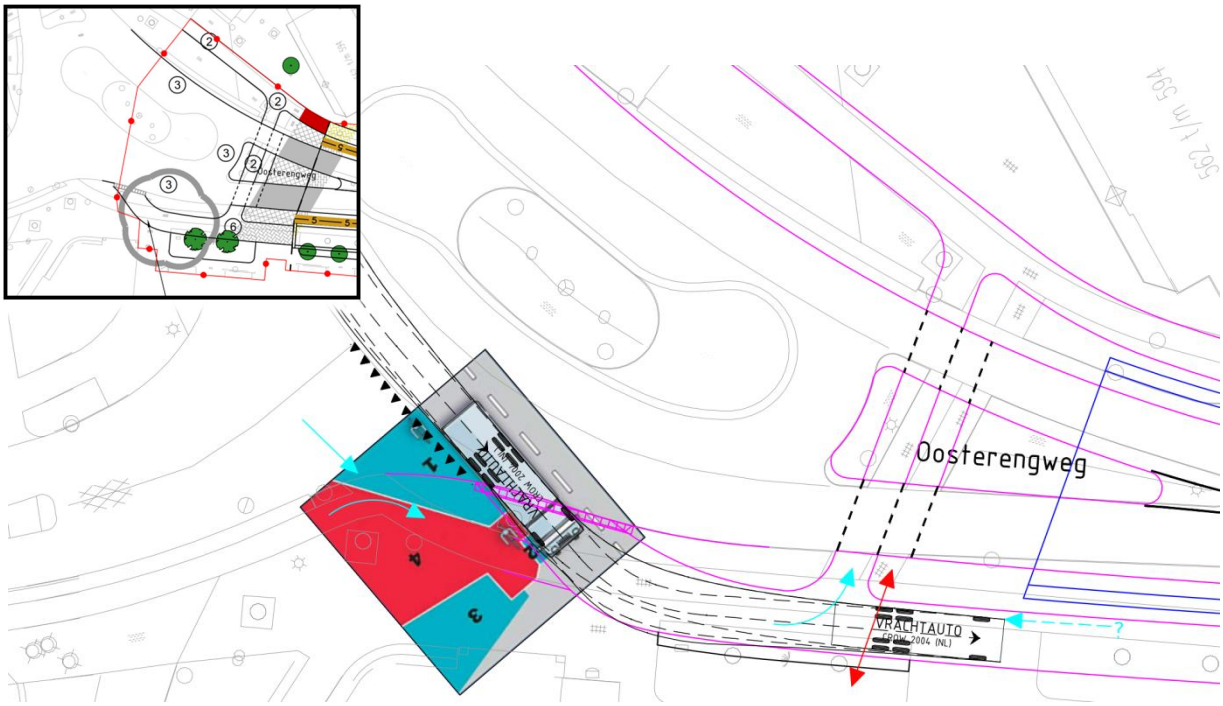
Er zijn drie mogelijke conflictpunten aan te wijzen ten gevolge van de menging van het vrachtverkeer en het (brom)fietsverkeer op de parallelweg richting Venetapark, namelijk:

- conflictpunt ter plaatse van het begin van de parallelweg;
- conflictpunt op de parallelweg (wegvak);
- conflictpunt rechtsafslaand vrachtverkeer richting Venetapark (Oosterengweg) en rechtdoorgaand fietsverkeer.

2.1 Conflictpunt ter plaatse van het begin van de parallelweg

Ter plaatse van de kruising met de Liebergerweg moet het verkeer de parallelweg oprijden op het punt waar het fietspad overgaat in de parallelweg. Hierbij kruist het gemotoriseerde verkeer het (brom)fietsverkeer waarbij het vrachtverkeer waarschijnlijk voorrang moet verlenen aan het (brom)fietsverkeer (afhankelijk van de te realiseren voorrangssituatie). Het zicht van met name de vrachtwagenchauffeur op het fietsverkeer bij het oprijden/voorrang verlenen is gebrekkig. Dit heeft als oorzaak dat de vrachtauto zich niet haaks kan opstellen in combinatie met de positie van de chauffeur (links in de cabine) en het aan de rechterzijde van de vrachtauto (achteropkomend) (brom)fietsverkeer. Een groot deel van het (brom)fietsverkeer bevindt zich hierdoor in de zogenaamde ‘dode hoek’ en hierdoor is het (brom) fietsverkeer niet of nauwelijks (tijdig) zichtbaar voor de chauffeur (zie afbeelding 2). Op vrachtauto’s die vanaf 2007 op de markt zijn gebracht, zit een vooruitkijk-spiegel, een bollere trottoirspiegel en een bollere breedtespiegel dan op oudere vrachtauto's. Deze nieuwere spiegels kunnen een groter gebied bestrijken en zo de dodehoekspiegel overbodig maken.

Als (en dat blijkt in de praktijk niet altijd het geval te zijn) een vrachtautochauffeur zijn spiegels goed ingesteld heeft, zal hij de zichtvelden goed kunnen overzien. De dode hoek die van belang is voor rechts afslaande vrachtauto’s ligt bij vrachtauto’s met het bouwjaar t/m 2006 rechts voor de cabine. Bij vrachtauto’s met een hoge cabine is deze hoek niet door de ruiten zichtbaar, maar ook niet via de dodehoek- of breedtespiegel. Voor de nieuwe vrachtauto's (na 2007 op de markt gebracht) geldt dat het grootste gedeelte van het gebied rechts van en (rechts) voor de vrachtauto bij goed ingestelde spiegels zichtbaar is voor de vrachtautochauffeur. De dodehoekproblematiek verschuift daardoor van fysieke zichtbaarheid naar de taakbelasting of aandacht van de vrachtautochauffeur: het is voor de chauffeur immers niet mogelijk om tegelijkertijd door alle ruiten, en in alle spiegels en camera’s te kijken. Hierdoor lopen kwetsbare verkeersdeelnemers, ondanks alle spiegels, toch nog kans om over het hoofd gezien te worden. Ook kunnen deurstijlen, spiegels en spullen op het dashboard het directe zicht door voor- en zijruit blokkeren.



Afbeelding 2: weergave van de dode hoek (rood gekleurd, gebied '4') van een vrachtauto (voor 2007) tijdens het oprijden van de parallelweg en de verkeersbewegingen van het langzaam verkeer (blauwe pijl = fietsers en rode pijl = voetgangers)

De rijtaak voor de chauffeur is relatief zwaar vanwege de complexe verkeerssituatie omdat:

- De chauffeur moet niet alleen rekening moet houden met het kruisende (brom)fietsverkeer vanaf de Oosterengweg maar ook van de Liebergerweg, (brom)fietsverkeer en voetgangers (in twee richtingen) het langzaam verkeer dat de Oosterengweg wil oversteken en eventueel (brom)fietsverkeer in de tegengestelde richting op de parallelweg (zie ook bovenstaande afbeelding).
- Bij het opstellen zal hij de rijbaan blokkeren en het achteropkomend verkeer moet wachten tot de vrachtauto de parallelweg is opgereden. Wellicht zal de chauffeur hierdoor geneigd zijn om sneller de parallelweg op te rijden waardoor hij kruisend (brom)fietsverkeer niet (tijdig) ziet.
- De verkeerssituatie is (ook) complex vanwege:
  - de bereikbaarheid van de parallelweg ter hoogte van een kruispunt;
  - situatie is niet uniform en daardoor minder goed herkenbaar;
  - goede bewegwijzering is lastig te realiseren met name voor het verkeer vanuit zuidelijke richting dat moet 'keren' op het kruispunt.

  Hierdoor is het voor met name ter plaatse onbekende chauffeurs de verkeerssituatie lastig in te schatten en de taakbelasting groot waarbij het gevaar bestaat dat deze de aanwezigheid van kruisend (brom)fietsverkeer en voetgangers niet (tijdig) opmerkt. De situatie (beschikbare breedte van 3,50 meter) biedt ook geen ruimte voor bijvoorbeeld een uitwijkmanoeuvre indien noodzakelijk.

2.2 Conflictpunt op de parallelweg (wegvak)

De verhardingsbreedte van de parallelweg is 3,50 meter. Bij deze breedte is het niet mogelijk dat een vrachtauto en een (brom-)fietser elkaar kunnen passeren[2].
Dit is gunstig voor de verkeersveiligheid omdat er nooit een (brom)fietser naast de vrachtauto kan rijden en bovendien wordt de snelheid op de parallelweg bepaald door de lagere snelheid van de fietsers.
Hoewel de parallelweg eenrichtingsverkeer is (ook voor (brom)fietsers) is het denkbaar dat (brom)fietsers in de tegengestelde richting gaan rijden om omrijden te voorkomen. (Brom-)fietsers kunnen een tegemoetkomende vrachtauto niet passeren en moeten uitwijken naar het voetpad.

2.3 Conflictpunt rechtsafslaand vrachtverkeer richting Venetapark (Oosterengweg) en rechtdoorgaand fietsverkeer

Om het Venetapark te bereiken moet het vrachtverkeer rechts afslaan op de parallelweg. Alhoewel een (brom)fiets en een vrachtauto elkaar op de parallelweg niet kunnen inhalen bestaat er wel een gevaar dat de rechtsafslaande vrachtauto en de rechtdoorgaande (brom)fietser met elkaar in conflict komen. De vrachtauto moet namelijk (door de beperkte ruimte voor het afslaan) deze manoeuvre met een lage snelheid maken en vaak rijdt men eerst naar de linkerzijde van de verharding om de manoeuvre beter te kunnen uitvoeren. Dit in combinatie met de ruimte op de kruising kan ertoe leiden dat tijdens de manoeuvre een (brom)fietser de vrachtauto passeert.

3 Verkeer uit de richting Venetapark

Het verkeer vanaf het Venetapark moet via de Mussenstraat (parallel aan spoor), Arendstraat en Liebergerweg rijden om de Oosterengweg (weer) te bereiken. Langs de Mussenstraat en Arendstraat zijn voornamelijk bedrijven gevestigd. Doorgaand verkeer bevindt zich niet op deze wegen. Beide wegen hebben dan ook als belangrijkste functie het ontsluiten van deze bedrijven. De Mussenstraat is 5,5m breed en er wordt niet geparkeerd op de rijbaan, De Arendstraat 6m breed en wordt aan een zijde geparkeerd op de rijbaan. De aanname is dat de intensiteit van het (brom)fietsverkeer op deze wegen zeer laag is.

De Liebergerweg is een ‘woonstraat/-ontsluitingsweg’ met een breedte van 6m. Aan beide zijde van de rijbaan bevinden zich langsparkeerhavens. De huidige intensiteit van het gemotoriseerde verkeer is onbekend maar doorgaand verkeer is niet aanwezig. De intensiteit van het (brom)fietsverkeer zal hoger zijn dan op de Mussenstraat en Arendstraat.

De intensiteit van het gemotoriseerde verkeer op de drie genoemde wegen zal in de toekomst niet alleen toenemen ten gevolge van het verkeer vanaf het Venetapark maar ook omdat de kruising Oosterengweg/Mussenstraat wordt opgeheven. Al het verkeer van *en* naar de bestemmingen op deze wegen zal ook via deze wegen ontsloten moeten worden. De toename ten gevolge van het verkeer vanaf het Venetapark (133 motorvoertuigen per werkdag waarvan 10 vrachtauto’s) is relatief gering en zal niet tot problemen leiden in de verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid gezien de breedte en de functie van de wegen de geringe intensiteit van het (brom)fietsverkeer. De totale toename van het de intensiteit (dus inclusief ten gevolge van het afsluiten van de kruising Oosterengweg/Mussenstraat) is onbekend.

---

[2] Breedte ontwerpvoertuig vrachtauto is 2,60m en de breedte van een (brom)fietser is 0,75m. Dit is in totaal 3,35m en exclusief de ruimte voor vetergang, obstakelvrees en de afstand/ruimte die nodig is om elkaar te passeren. Ter referentie volgens CROW-publicatie ‘Ontwerpwijzer fietsverkeer’ dient een rijbaan voor gemengd verkeer met eenrichtingsverkeer binnen de bebouwde kom minimaal 3,85m breed te zijn gebaseerd op een personenauto (en dus niet op een vrachtauto).

4 Maatregelen

4.1 Verkeer in de richting Venetapark

Een mogelijke maatregel is om aan het begin van parallelweg het vrachtverkeer en fietsverkeer fysiek te scheiden door de aanleg van een fietspad over een lengte van circa 25 meter en (fysiek) gescheiden door bijvoorbeeld een trottoirband. Echter de ruimte voor deze maatregel (totale breedte ca. 5,5 meter) is niet aanwezig. Er is wel een mogelijkheid om de snelheid van het vrachtverkeer aan het begin van de parallelweg te bepreken door bijvoorbeeld inritblokken. Nadeel is de toename van geluid en trillingen zeker omdat er op korte afstand bebouwing aanwezig is.

Door middel van bewegwijzering moet voorkomen worden dat verkeer naar (de bedrijven op) de Mussenstraat en Arendstraat via de parallelweg rijden.

4.2 Verkeer uit de richting Venetapark.

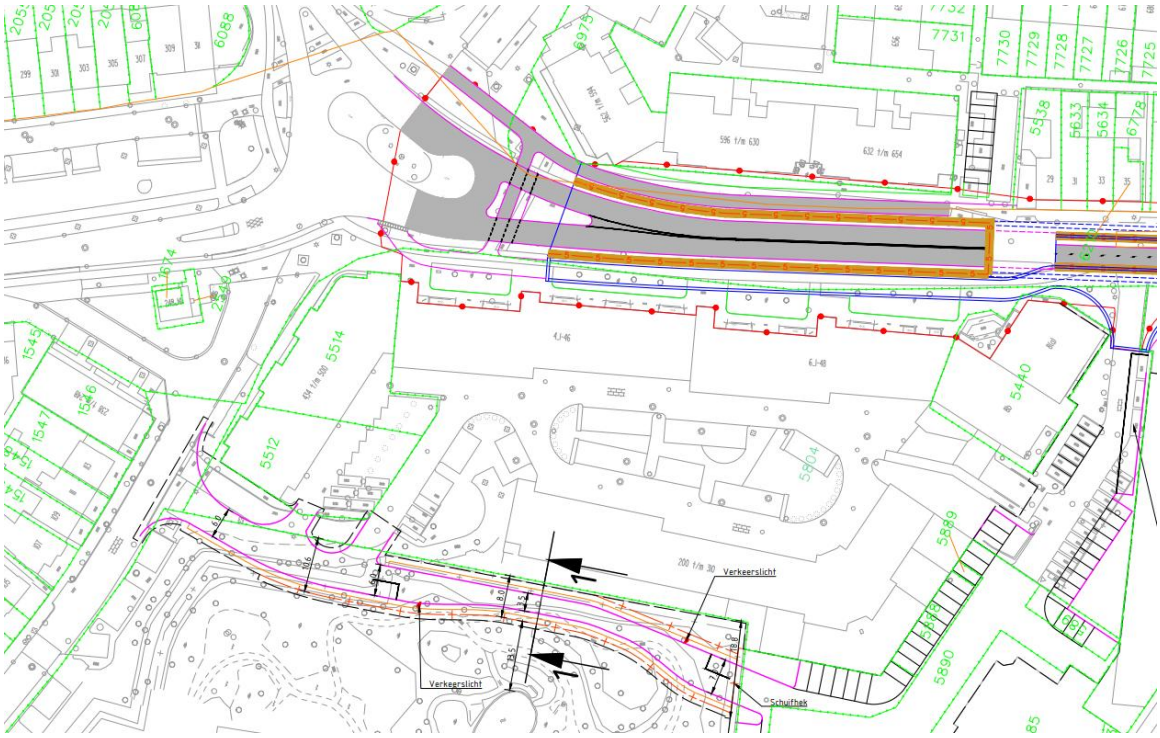
Afhankelijk van de totale toename van het verkeer (is onbekend) dient op de Arendstraat het parkeren op de rijbaan te worden verboden. Eventueel dient ter compensatie op een locatie in de directe nabijheid nieuwe parkeerplaatsen te worden gecreëerd.

5 Conclusie

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de menging van vrachtverkeer en langzaam verkeer op de parallelweg ongewenst. Grootste knelpunt in de ontsluiting van het Venetapark is de kans op conflicten tussen vrachtverkeer en (brom)fietsers met name bij het oprijden van de parallelweg vanwege de hoge taakbelasting maar ook bij het afslaan richting Venetapark. Op basis van huidige tellingen is het aantal vrachtauto's op de parallelweg relatief gering. Echter er bestaat de kans dat, als gevolg van het afsluiten van het kruispunt Oosterengweg/Mussenstraat de intensiteit hoger wordt. Fysieke maatregelen voor dit knelpunt zijn nauwelijks te realiseren voornamelijk omdat er hiervoor geen ruimte (in de breedte) aanwezig is. Een mogelijkheid is om vrachtverkeer op de parallelweg te weren gedurende de perioden dat veel (brom)fietsverkeer gebruik maakt van de parallelweg zoals in de spits en/of begin en einde schooltijden ('scheiding in tijd'). Desalniettemin blijft de onveilige situatie bestaan.

De alternatieve ontsluiting via het IFF-terrein op de Liebergerweg is daarom een verkeersveiligere oplossing, hoewel deze ontsluiting ook niet ideaal is ter plaatse van de kruising Liebergerweg – Oosterengweg (zie afbeelding 3). Belangrijkste verschillen met de ontsluiting via de parallelweg:

- eenvoudigere rijtaak bij het oprijden van de Liebergerweg vanaf de Oosterengweg door de haakse opstelling;
- dezelfde route in en uit de richting Venetapark (logischer, geen zoekgedrag);
- kortere route uit de richting Venetapark;
- beter zicht op kruisend (brom)fietsverkeer.



Afbeelding 3: ontsluiting via Lierbergerweg/IFF-terrein

Dode hoek ongevallen

Ongevallen met rechts afslaande vrachtauto's en fietsers hebben meestal zeer ernstige gevolgen voor de fietser. De rechtdoor rijdende fietser heeft voorrang op de rechts afslaande vrachtauto. Regelmatig wordt de fietser echter door de vrachtautochauffeur over het hoofd gezien. Daarbij heeft de fietser zelf vaak niet in de gaten dat de vrachtautochauffeur hem niet ziet of dat de chauffeur rechts af wil slaan.

Veel van deze typische dodehoekongevallen gebeuren op een kruispunt binnen de bebouwde kom wanneer de vrachtauto vanuit stilstand rechts af wil slaan en er een fietser rechts naast of schuin voor hem rijdt die rechtdoor wil rijden. Dit komt vaak voor op kruispunten met een verkeerslicht dat fietsers tegelijk met het overige verkeer groen licht geeft. In principe heeft de fietser voorrang, maar de vrachtautochauffeur ziet hem over het hoofd. Zolang de vrachtautochauffeur kan blijven doorrijden en niet vanuit stilstand hoeft op te trekken, heeft hij een beter overzicht over de aan- en afwezigheid van fietsers. Vaak heeft de vrachtauto-chauffeur de fietsers die staan te wachten wel in de gaten doordat hij ze aan heeft zien komen fietsen. Het probleem ligt echter vaak bij de achteropkomende fietser die nog net voor de vrachtauto langs wil rijden.

Het aantal slachtoffers als gevolg van een dergelijk dodehoekongeval is sinds 2007 redelijk stabiel onder de tien gebleven. Dit zou het gevolg kunnen zijn van de invoering van de EU-regelgeving omtrent verplichte zichtvelden rond de vrachtauto en van voorlichtingscampagnes en educatieve projecten. Ondanks deze maatregelen, blijven ongevallen tussen rechts afslaande vrachtauto's en fietsers voorkomen.

Volgens de SWOV is de ultieme oplossing voor het dodehoekprobleem om vrachtauto's structureel van fietsers te scheiden. Hoe dat is te organiseren en welke (economische) consequenties dat heeft, verdient nader onderzoek. Op kortere termijn kan de oplossing gezocht worden in het in tijd en ruimte scheiden van fietsers en vrachtauto's op kruispunten.

Het aantal slachtoffers van dit soort ongevallen zou verminderd kunnen worden door voor vrachtauto's een aparte infrastructuur aan te leggen. Dit is echter een ingrijpende maatregel waar nog onderzoek naar gedaan moet worden. Op kortere termijn kan de oplossing gezocht worden in het in tijd en ruimte scheiden van fietsers en vrachtauto's op kruispunten.

Ook is er nog onderzoek noodzakelijk voor het inzetten van een betrouwbaar dodehoekdetectie- en -signaleringssysteem. De dodehoekproblematiek is opgenomen in de rijopleiding van de vrachtautochauffeur, maar ook de voorlichting aan fietsers dient op structurele basis herhaald te worden *(Bron: SWOV)*

Onderzoek alternatieve verkeersafwikkeling Venetapark en effecten Vogelbuurt

16 juni 2016

Onderzoek alternatieve verkeersafwikkeling Venetapark en effecten Vogelbuurt

Kenmerk R012-1225368SSW-evp-V01-NL

Verantwoording

Titel	Onderzoek alternatieve verkeersafwikkeling Venetapark en effecten Vogelbuurt
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Projectleider	Jeroen Mooy
Auteur(s)	Suzanne Swenne
Projectnummer	1225368
Aantal pagina's	17 (exclusief bijlagen)
Datum	16 juni 2016
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
BU Water & Ruimtelijke Kwaliteit
Handelskade 37
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon +31 57 06 99 91 1

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom.
De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001

Inhoud

Verantwoording en colofon **5**

1 Inleiding **9**
1.1 Verkeersafwikkeling in ontwerp PIP 9
1.2 Zienswijzen 11

2 Directe aansluiting Weg over Anna's Hoeve **12**
2.1 Verkeersontsluiting zonder nieuwe ontsluitingsweg 12
2.1.1 Via de parallelstructuur Oosterengwegtunnel 12
2.1.2 Viaduct Oosterengwegtunnel via Mussenstraat naar Weg over Anna's Hoeve 12
2.1.3 Conclusie uit de onderzoeken 13
2.2 Eenrichtingsverkeer aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna's Hoeve 14
2.3 Dubbele ontsluiting Venetapark 14

3 Extra verkeersdruk in woonstraten **16**
3.1 Liebergerweg 16
3.2 Vogelbuurt 16

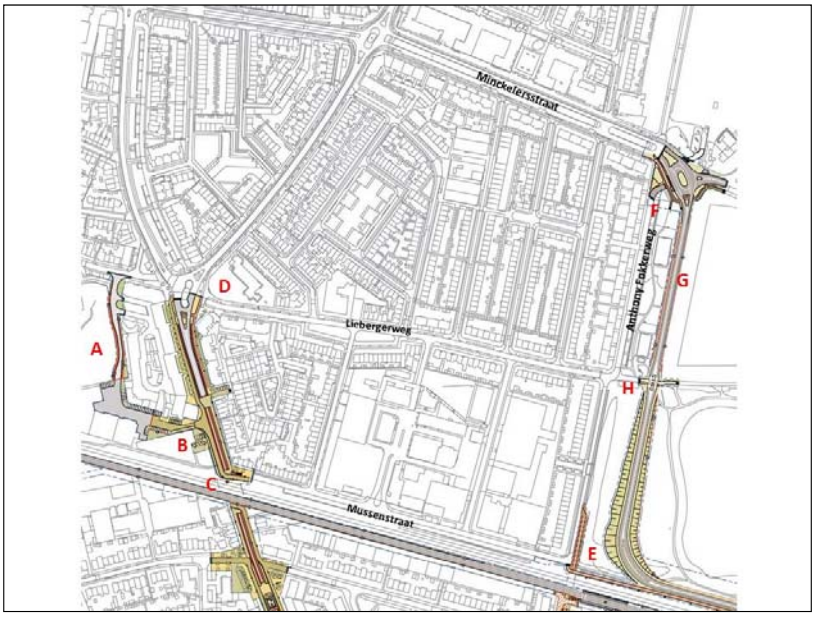
4 Samenvatting en conclusie **17**

1 Inleiding

In december / januari hebben het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en het ontwerp hogere waardenbesluit ter inzage gelegen Hierop is een aantal zienswijzen binnengekomen. Een deel van de reacties betreft de toekomstige verkeerssituatie. Bewoners hebben hun zorgen geuit over de toename van verkeer in hun woonstraten. Ook zijn zij bezorgt over de toename van vrachtverkeer door de Liebergerweg vanwege de nieuwe ontsluitingsweg op het Venetapark. Deze notitie gaat in op de verkeersafwikkeling in de Vogelbuurt, de ontsluiting van het Venetapark en naar de mogelijkheden die er zijn om het huidige ontwerp aan te passen en daarmee tegemoet te komen aan de wensen van de bewoners.

1.1 Verkeersafwikkeling in ontwerp PIP

In de huidige situatie vindt ontsluiting van het Venetapark op de Oosterengweg plaats. Door realisatie van de onderdoorgang (hierna: tunnel) in de Oosterengweg kan het verkeer alleen via de parallelweg op en langs de tunnel het terrein verlaten. Dit levert verkeersonveilige situaties op aangezien deze parallelstructuur met name gebruikt wordt door langzaam verkeer. Om deze reden is in het ontwerp PIP een nieuwe ontsluitingsweg (A) via de Liebergerweg opgenomen. In figuur 1.1 is deze weergegeven.

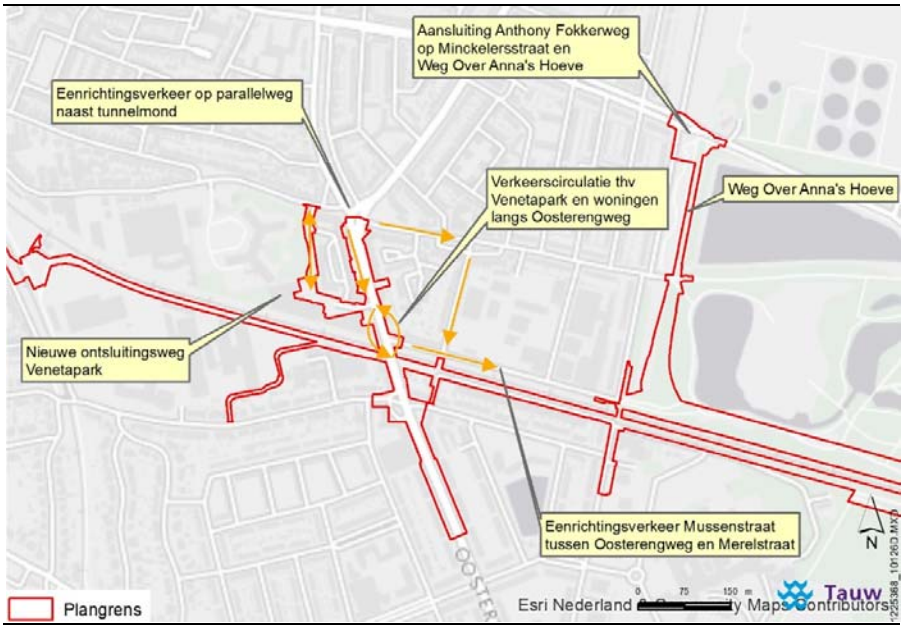


Figuur 1.1 Ontwerp zoals vastgelegd in het Ontwerp inpassingsplan

Deze ontsluitingsweg moet in twee richtingen worden gebruikt. Vrachtwagens moeten keren op het terrein. Voor vrachtwagens die moeten laden en/of lossen bij het bedrijf Buhl (B in figuur 1.1) is keren op het Venetapark niet mogelijk. Deze vrachtauto's kunnen doorrijden over de tunnel richting Mussenstraat en via de wegen in de Vogelbuurt hun weg vervolgen.

Daarnaast wijzigt het verkeer in de Vogelbuurt. Verkeer vanaf de Oosterengweg met bestemming Vogelbuurt kan niet meer de Mussenstraat inrijden omdat de tunnelbak dit verhindert. Dit verkeer zal nu de Liebergerweg inrijden. De Liebergerweg is bij de aansluiting met de Oosterengweg een eenrichtingsweg. Het verkeer kan hier dus niet uitrijden. Het verkeer kan alleen de wijk verlaten aan de noordelijk gelegen straten (Merelstraat, Adelaarstraat, Anthony Fokkerweg).

In figuur 1.2 zijn de verkeersstromen nogmaals weergegeven.



Figuur 1.2 Verkeersstructuur op basis van het ontwerp PIP

In het kader van het ontwerp PIP zijn verkeersmodel berekeningen uitgevoerd. Deze laten zien dat het verkeer op de Anthony Fokkerweg (F, zie figuur 1.1) toeneemt. Bij de Anthony Fokkerweg zorgt dit voor een toename van de geluidsbelasting.

De verlegde Weg over Anna's Hoeve sluit bij de Anthony Fokkerweg aan op de Minckelersstraat. De verlegde Weg over Anna's Hoeve zorgt voor een toename van de geluidsbelasting op de woningen langs de Anthony Fokkerweg. Ditzelfde geldt voor de geplande woningen in het bouwplan Anna's Hoeve. Voor de woningen aan de Anthony Fokkerweg en de geplande woningen is een ontwerp hogere waarden besluit vastgesteld. Dit besluit heeft gelijktijdig met het ontwerp PIP ter inzage gelegen.

1.2 Zienswijzen

Tijdens de ter inzage legging zijn er door de bewoners van de Vogelbuurt en de bedrijven op het Venetapark zienswijzen ingediend. In deze zienswijzen wordt op het volgende ingegaan:

1. Realiseer een ontsluitingsweg door directe aansluiting op de verlegde Weg over Anna's Hoeve (VWoAH) en het nieuwe viaduct van de tunnel Oosterengweg.
2. Extra verkeersdruk/vrachtverkeer in woonstraten omdat de directe aansluitingen van de bedrijfsterreinen (Venetapark, Mussenstraat) op de Oosterengweg komen te vervallen. Concreet wordt extra verkeersdruk / vrachtverkeer verwacht op:
    - Aansluiting Liebergerweg - ontsluitingsweg over IFF-terrein
    - Westelijke Ventweg (parallelweg) langs de tunnelmond
    - Route Liebergerweg - Mussenstraat naar Mussenstraat zuid-oost
    - Retourverkeer (vracht) via Anthony Fokkerweg / Röntgenstraat / Sperwerstraat

De bewoners van de Anthony Fokkerweg hebben een zienswijze ingediend waar ze een aantal voorstellen doen om de geluidbelasting te verlagen. Deze voorstellen zijn:

- asfalt op de Anthony Fokkerweg, er liggen nu klinkers
- van het geplande zichtscherm langs de speelstrook een geluidsscherm maken
- een geluidswal op de speelstrook aanleggen

Naar aanleiding van de zienswijzen zijn verschillende alternatieve ontsluitingsroutes beoordeeld. Ondermeer is nogmaals gekeken naar de noodzakelijkheid van de nieuwe ontsluitingsweg van het Venetapark. Ook zijn alternatieven bekeken in de huidige verkeersstructuur in de Vogelbuurt. In onderstaande paragrafen wordt ingegaan op verschillende (on)mogelijkheden.

In de komende hoofdstukken wordt afzonderlijk ingegaan op de aandachtspunten uit de zienswijzen.

2 Directe aansluiting Weg over Anna’s Hoeve

In de ingediende zienswijze is een alternatieve aansluiting van het Venetapark voorgesteld. De voorgestelde route is gebaseerd op de huidige ontsluitingsstructuur van het Venetapark waarbij verkeer via de Mussenstraat aansluit op de Weg over Anna’s Hoeve. Deze alternatieve ontsluitingsroute heeft als groot nadeel dat vrachtverkeer van en naar de A27 (dit is de hoofd herkomst en bestemming) niet via een logische route het Venetapark kan bereiken. Dit verkeer zou via de Minckelersstraat over de Verlegde weg Over Anna’s Hoeve via een nieuwe aansluiting (E, figuur 1.1) over de Mussenstraat en de tunnel richting het Venetapark. Deze route is, gezien vanwege de omrijdbeweging en de herkomst en bestemming van het verkeer die het vrachtverkeer moet maken, onlogisch.

2.1 Verkeersontsluiting zonder nieuwe ontsluitingsweg

De verkeersontsluiting van het Venetapark via de huidige ontsluitingsroute kan op de volgende manieren plaatsvinden:

1. Via de parallelstructuur langs de Oosterengwegtunnel
2. Over het viaduct van de Oosterengwegtunnel naar de Mussenstraat en via een nieuwe aansluiting op de Weg over Anna’s Hoeve verder rijden

Onderstaand is een toelichting gegeven op deze varianten.

2.1.1 Via de parallelstructuur Oosterengwegtunnel

Afwikkeling van het verkeer via de parallelstructuur langs de tunnel is in het kader van het ontwerp PIP reeds onderzocht (zie bijlage toelichting PIP). De conclusie hierbij is dat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid de menging van vrachtverkeer en langzaam verkeer op de parallelweg ongewenst is. Het grootste knelpunt in de ontsluiting van het Venetapark is de kans op conflicten tussen vrachtverkeer en (brom)fietsers met name bij het oprijden van de parallelweg.

2.1.2 Viaduct Oosterengwegtunnel via Mussenstraat naar Weg over Anna’s Hoeve

Bekeken is of het verkeer van het Venetapark via de huidige ontsluitingsroute en de Mussenstraat mogelijk is. Bij deze variant zou de Mussenstraat worden aangesloten op de Weg over Anna’s Hoeve.

Deze ontsluitingsroute heeft als groot nadeel dat vrachtverkeer van en naar de A27 (dit is de hoofd herkomst en bestemming) niet via een logische route het Venetapark kan bereiken. Dit verkeer zou via de Minckelersstraat over de Verlegde weg Over Anna’s Hoeve via een nieuwe aansluiting over de Mussenstraat en de tunnel richting het Venetapark rijden. Deze route is, gezien vanwege de omrijdbeweging en de herkomst en bestemming van het verkeer die het vrachtverkeer moet maken, onlogisch.

Desondanks zijn de mogelijkheden voor deze routering uitgebreid onderzocht. Zo heeft voor deze variant een toets plaatsgevonden naar de rijcurves waarbij de vraag is beantwoord: Heeft een vrachtwagen voldoende ruimte om de Mussenstraat in te kunnen rijden? Hierbij is getoetst met de langst mogelijke vrachtwagen van 18,75 meter.

Uit het onderzoek blijkt dat vrachtwagens elkaar op het viaduct niet kunnen passeren. Daarnaast ontstaan er problemen ter hoogte van de tunnelmond. Bekeken is vervolgens of de tunnel verlengd kan worden waardoor er meer ruimte op het viaduct wordt gecreëerd. Dit is niet mogelijk aangezien de lengte van de tunnel vastligt. Bij een langere tunnel komt deze onder de Tunnelwet te liggen en moeten er extra eisen ten aanzien van onder andere tunnelveiligheid worden opgenomen in het ontwerp.

In het ontwerp is een laad- en losplaats voorzien voor Buhl en Wasco. De vrachtwagens kunnen alleen de bocht Mussenstraat – Oosterengweg halen als ze gebruik kunnen maken van deze laad- en losplaats. Wanneer daar op dat moment auto's staan, ontstaat direct een knelpunt. Ook is de situatie weinig overzichtelijk en moeten aanpassingen worden uitgevoerd om zicht te krijgen op eventuele tegenliggers.

De conclusie uit het onderzoek is dat het mogelijk is om met een vrachtwagen van maximaal 18,75 meter vanaf de Mussenstraat naar het Venetapark te rijden, echter met de volgende consequenties:

- Het verbreden van de Mussenstraat, zodat vrachtwagens elkaar kunnen passeren
- Het inkorten van de laad- en loszone bij Wasco
- Het inkorten van de laad- en loszone bij Buhl of het overrijdbaar maken van het trottoir bij Van Heerdt Motoren
- Het plaatsen van een verkeersregelinstallatie met een aanmeldmogelijkheid voor vrachtwagens op de Mussenstraat dan wel een hoogte- of gewichtsdetectie

2.1.3 Conclusie uit de onderzoeken

Uit bovenstaande onderzoek komt naar voren dat de route via de parallelstructuur van de Oosterengweg onveilige en onoverzichtelijke situaties met zich meebreng en daardoor onacceptabel is.

Voor de tweede variant waarbij het verkeer via de Mussenstraat in twee richtingen wordt afgewikkeld, geldt dat vrachtwagens niet zondermeer vanaf de Mussenstraat naar het Venetapark kunnen rijden, zeker in situaties dat er wordt geladen en gelost bij Buhl. De bereikbaarheid van het Venetapark wordt hierdoor ernstig beperkt. De beperkte ruimte in combinatie met het medegebruik door fiets- en autoverkeer kan naast onveilige situaties ook zorgen voor beperkingen in de doorstroming: fietsverkeer en autoverkeer wat tijdelijk geen doorgang heeft. Tot slot is een aantal aanpassingen aan het ontwerp nodig, zoals het verkleinen van de voorziene laad- en los plek en het verkleinen van het trottoir, welke niet wenselijk zijn. Daarmee vervalt deze route.

Beide onderzochte varianten hebben dusdanige nadelige effecten dat een alternatieve ontsluitingsroute noodzakelijk is.

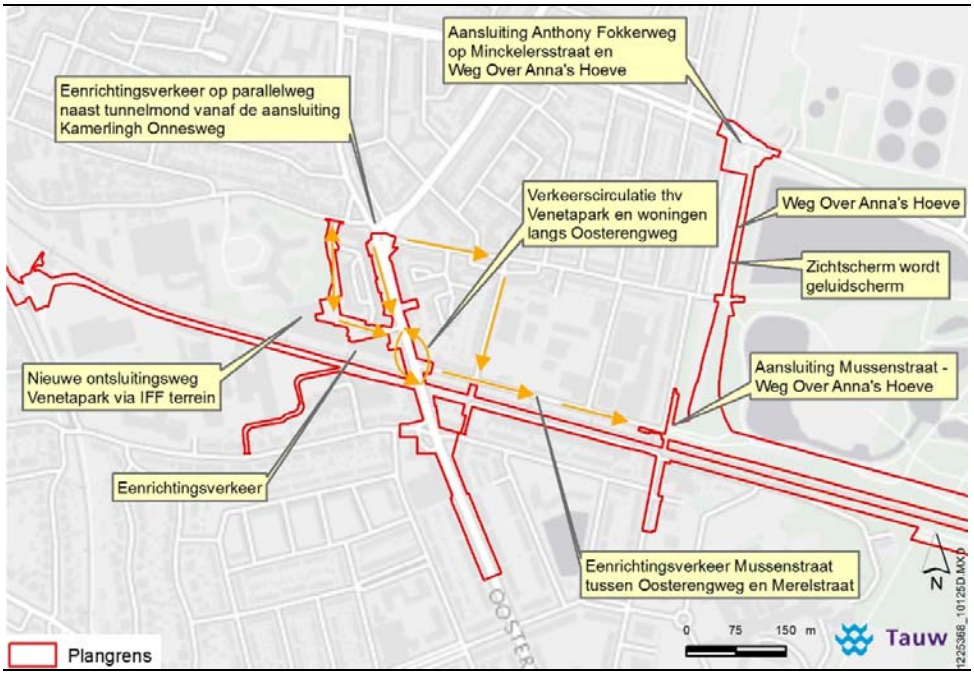
2.2 Eenrichtingsverkeer aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna’s Hoeve

Om desondanks aan de wens van de bewoners tegemoet te komen en zodoende de verkeerssituatie voor de directe omgeving te verbeteren is naar een alternatief gezocht. Bekeken is of eenrichtingsverkeer in de Mussenstraat vanuit de richting Oosterengweg een goed werkende alternatieve route biedt. Vrachtverkeer richting Venetapark rijdt dan via de nieuwe aansluiting bij de Liebergerweg het Venetapark op, maar verlaat het Venetapark via de Mussenstraat. Voor deze situatie is het wel wenselijk een aansluiting te maken op de verlegde Weg over Anna’s Hoeve bij de Mussenstraat. Hierdoor kan het (vracht)verkeer snel de Vogelbuurt verlaten en zal het verkeer op de Anthony Fokkerweg minder toenemen. Door de eenrichtingsroute blijft het grote nadeel ontstaan dat het verkeer richting A27 veel moet omrijden.

2.3 Dubbele ontsluiting Venetapark

Zoals in paragraaf 2.2 aangegeven is het onwenselijk een eenrichtingsroutering verplicht te stellen waardoor het verkeer veel om moet rijden. Om deze reden is ervoor gekozen om zowel de nieuwe ontsluitingsroute op de Liebergerweg als de aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna’s Hoeve te realiseren.

In figuur 2.1 is deze route weergegeven.



Figuur 2.1 Verkeersafwikkeling in de situatie zoals opgenomen in het provinciaal inpassingsplan

De aansluiting van de Mussenstraat - Weg over Anna's Hoeve zorgt tevens voor een evenwichtige verdeling van het verkeer in de Vogelbuurt. Het verkeer in het zuidelijke gedeelte kan de Vogelbuurt verlaten via deze aansluiting. Er gaat hierdoor minder verkeer rijden via Liebergerweg - Merelstraat of via Anthony Fokkerweg om de buurt te verlaten.

Bijkomend belangrijk voordeel is dat door deze nieuwe aansluiting de sociale veiligheid voor spelende kinderen op de speelstrook wordt vergroot. De kans op aanrijdingen neemt af vanwege de afname van het verkeer over de Anthony Fokkerweg.

Het geluidsonderzoek naar deze ontwerp variant toont aan dat de geluidsbelasting aan de Anthony Fokkerweg afneemt. De geluidsbelasting aan de Mussenstraat en de Liebergerweg neemt echter toe. Hiervoor is geen besluit Hogere waarden besluit nodig aangezien er hier geen wijzigingen aan de weg zelf plaatsvinden (gevolgen elders).

3 Extra verkeersdruk in woonstraten

De bewoners hebben in hun zienswijze aangegeven extra verkeerdruk te verwachten in de woonstraten. Voor diverse wegen is dit ook het geval. In dit hoofdstuk wordt hierop ingegaan.

3.1 Liebergerweg

Met een nieuwe toegangsweg over het Venetapark wordt de Liebergerweg tussen de Oosterengweg en de nieuwe toegangsweg zwaarder belast met vrachtverkeer. Dit is echter een beperkte toename. Het aantal vrachtwagens wat per week het Venetapark aandoet is ingeschat op 51. Een deel van dit aantal zal het Venetapark aan de andere zijde verlaten en via het viaduct en de Mussenstraat verder rijden. De verwachte verkeerstoename blijft ruim binnen de gangbare grenzen.

3.2 Vogelbuurt

Als gevolg van de realisatie van de Oosterengwegtunnel worden de gebruiksmogelijkheden van de Mussenstraat beperkt. Ter hoogte van de Mussenstraat rijdt het verkeer over de Oosterengweg nog in de tunnelbak zodat verkeer vanaf de Oosterengweg niet meer de Mussenstraat in kan rijden.

Door de nieuwe aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna’s Hoeve kan het vrachtverkeer snel een eenvoudig de Vogelbuurt verlaten. Tevens kan het verkeer uit de Vogelbuurt de aansluiting benutten om richting Baarn en in noordelijke richting naar de A27 te rijden.
Een gevolg hiervan is dat de Anthony Fokkerweg Zuid en de Mussenstraat een verkeerstoename te verwachten is. Ook op de Liebergerweg wordt een toename verwacht, echter ten opzichte van de variant zoals die in het ontwerp PIP is gepresenteerd neemt het verkeer af.
Op het noordelijk deel van de Anthony Fokkerweg wordt met het huidig ontwerp geen extra verkeer voorzien. Verkeer zal in plaats van de Anthony Fokkerweg de Weg over Anna’s Hoeve gebruiken om richting Minckelersstraat te rijden.

Van de gewijzigde verkeersstromen zijn de geluideffecten onderzocht. Door het extra verkeer op de Anthony Fokkerweg Zuid en de Mussenstraat neemt de geluidbelasting op deze wegen toe. Hier zijn lichte overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde berekend. Ook op de Liebergerweg is dat het geval, alhoewel deze effecten mede veroorzaakt worden door de realisatie van de Oosterengwegtunnel. In het inpassingsplan is een verdere motivatie opgenomen van de geluideffecten op deze wegen.

4 Samenvatting en conclusie

In een aantal zienswijzen op het ontwerp PIP HOV in ’t Gooi en het hogere waarden besluit zijn zorgen geuit over de verkeerstoename in de Vogelbuurt als gevolg van het plan. Daarnaast hebben bewoners een alternatief ingebracht. Dit alternatief is niet uitvoerbaar omdat het niet mogelijk is vrachtwagens in twee richtingen over de tunnel te laten rijden. Daarnaast is het niet wenselijk, gezien de lange niet logische route die vrachtwagens vanaf de A27 moeten rijden.

Onderzocht is of een variant op het alternatief, een aansluiting bij de Mussenstraat op de Weg over Anna’s Hoeve realiseren, kansrijk is. Gebleken is dat dit mogelijk is. Het voordeel hiervan is dat er minder verkeer over de Anthony Fokkerweg en Liebergerweg-Merelstraat gaat rijden en dat vrachtverkeer wat de bedrijven in de Vogelbuurt aan doet snel de wijk kan verlaten. Verkeer wat afkomstig is van het Venetapark en over de tunnel en door de Mussenstraat rijdt kan ook de wijk via deze aansluiting snel verlaten. Ook wordt hiermee een veiligere en meer leefbare situatie gecreëerd, omdat vrachtverkeer niet meer langs de speelstrook en de daar tegenover gelegen huizen hoeven te rijden.

De nieuwe ontsluitingsweg vanaf het Venetapark op de Liebergerweg wordt in deze situatie eveneens gerealiseerd om zodoende het verkeer wat het Venetapark aandoet de mogelijkheid te geven om ook via deze korte route de A27 te bereiken.

Onderzoek naar de verkeerseffecten in de Vogelbuurt heeft aangetoond dat vooral op de Liebergerweg, het zuidelijk deel van de Anthony Fokkerweg en de Mussenstraat sprake is van een verkeerstoename. Op het noordelijk deel van de Anthony Fokkerweg wordt enkel bestemmingsverkeer verwacht. De toename van verkeer die voorzien werd in het ontwerp inpassingsplan is door de realisatie van de aansluiting Mussenstraat - Weg over Anna’s Hoeve verdwenen.

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Provincie Noord-Holland

Nadere onderbouwing noodzaak HOV in 't Gooi

Datum 17 juni 2016
Kenmerk NH1093/Ppe/0585.01
Eerste versie

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland streeft naar een duurzaam openbaar-vervoersysteem van hoge kwaliteit op de corridor Huizen/Blaricum - Hilversum, dat een wezenlijke bijdrage kan leveren aan de opvang van de mobiliteitsbehoefte in, van en naar het Gooi. In 2010 is in het rapport 'Lijnvoering en vervoerwaarde HOV 't Gooi' geconstateerd dat de toenmalige buslijn 100 tussen Huizen en Hilversum niet aan het gewenste kwaliteitsniveau voldoet. Zowel de snelheid als betrouwbaarheid van de verbinding lieten te wensen over. Daarom is ingezet op de realisatie van een HOV-verbinding op het traject Huizen - Hilversum.

Anno 2016 zijn de plannen voor HOV 't Gooi verder uitgewerkt. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen op het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor de deelprojecten 5, 6 en 7 (traject Hilversum - Laren) ligt de vraag voor om de noodzaak van het project nader te onderbouwen. In hoeverre voldoet de huidige buslijn 320? Daartoe heeft een actuele analyse van de werkelijke rijtijden in 2016 van R-netlijn 320 (de beoogde HOV-lijn) plaatsgevonden en zijn de prestaties van de buslijn getoetst aan de kwaliteitscriteria voor R-net. De resultaten zijn in deze notitie opgenomen.

2 Kwaliteitscriteria R-net

De gezamenlijke overheden en vervoersbedrijven in de Randstad hebben ingezet op de ontwikkeling van een netwerk van openbaar-vervoerverbindingen van hoge kwaliteit in de Randstad: R-net. De realisatie van dit netwerk is in volle gang. R-netverbindingen dienen aan enkele minimumeisen te voldoen, onder meer ten aanzien van snelheid en betrouwbaarheid.

Vooruitlopend op de toekomstige realisatie van HOV in 't Gooi rijdt lijn 320 sinds 2011 onder de R-netformule. Om vast te stellen of de huidige R-netverbinding 320 Amsterdam - Huizen - Hilversum op het traject Blaricum carpoolplaats - Hilversum station voldoet aan de kwaliteitseisen van R-net, is getoetst aan de volgende criteria:

- Snelheidscriterium: de dienstregelingssnelheid (exclusief wachten bij halten) ligt maximaal 20 km/h lager dan de wettelijk toegestane rijsnelheid op het betreffende traject.
- Betrouwbaarheidscriterium: minimaal 95% van de bussen mag op z'n vroegst 2 minuten voor dienstregelingstijd aankomen bij de halte en dient uiterlijk 2 minuten na dienstregelingstijd te vertrekken van de halte.

3 Toetsing aan het snelheidscriterium

3.1 Maximale rijtijd volgens criteria R-net

Snelheid is een belangrijk kwaliteitscriterium bij R-net. Om te kunnen vaststellen of de huidige R-netlijn 320 aan de gewenste kwaliteit voldoet, is het snelheidscriterium vertaald naar een maximale rijtijd voor het traject Blaricum carpoolplaats - Hilversum station. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De route (en daarmee afstanden) van lijn 320 van begin 2016.
- Dienstregelingssnelheid op carpoolplaats Blaricum en busstation Hilversum 20 km/h.
- Dienstregelingssnelheid op de A27 80 km/h (de wettelijke maximumsnelheid voor bussen is 100 km/h. Hoewel de meeste lijnbussen maximaal 80 km/h rijden, is het voor een kwaliteitsproduct als R-net realistisch om van 100 km/h uit te gaan. Voor de toetsing aan het R-netcriterium moet dus worden gerekend met 100 - 20 = 80 km/h).
- Dienstregelingssnelheid binnen Hilversum 30 km/h.

Deze uitgangspunten leiden tot een maximaal toegestane rijtijd van **15,8 minuten** (twee richtingen gemiddeld).

3.2 Toetsing werkelijke rijtijd aan norm R-net

Op basis van data uit de boordcomputers van de bussen van buslijn 320 (bron: NDOV) is vastgesteld wat de werkelijke rijtijd van lijn 320 was in de maand maart van 2016. De maand maart was een representatieve maand, waarin slechts één 'bijzondere' dag viel (tweede paasdag). Bij deze analyse is de 85-percentielwaarde aangehouden, de tijd waarbinnen 85% van de bussen hun rit hebben afgelegd. De 85-percentielwaarde van de rijtijd vormt veelal de basis voor de dienstregeling en is dus een reële waarde om aan te toetsen.

De rijtijden (in minuten) in maart 2016 waren als volgt:

	ochtendspits	avondspits	spits gemiddeld	daluren
Blaricum carpoolplaats - Hilversum station	20,4	17,8	19,1	16,6
Hilversum station - Blaricum carpoolplaats	19,0	19,1	19,1	18,5
gemiddeld twee richtingen	19,7	18,5	19,1	17,5

Tabel 3.1: Rijtijd (in minuten) buslijn 320 tussen Blaricum carpoolplaats en Hilversum station op werkdagen in maart 2016

We zien duidelijk dat de grootste verschillen in rijtijden zich voordoen richting Hilversum; in de ochtendspits is de bus beduidend langer onderweg dan de rest van de dag. Richting Blaricum/Huizen is sprake van een gelijkmatiger beeld.

In tabel 3.2 zijn de gemiddelde, werkelijke rijtijden afgezet tegen de normrijtijd (beide in minuten):

	spitsuren	daluren
werkelijke rijtijd (maart 2016)	19,1	17,5
maximaal toegestaan voor R-net	15,8	15,8

Tabel 3.2: Werkelijke rijtijd (in minuten) buslijn 320 tussen Blaricum carpoolplaats en Hilversum station vergeleken met maximaal toegestane rijtijd volgens criteria R-net

We concluderen dat de huidige lijn 320 op het traject Blaricum carpoolplaats - Hilversum station in spits- én daluren nog niet voldoet aan het snelheidscriterium van R-net. Er zijn maatregelen noodzakelijk om in de spitsuren nog ruim 3 minuten tijdwinst te behalen en in de daluren 2 minuten.

4 Toetsing aan criterium betrouwbaarheid

De richtlijn voor de maximale spreiding van de rijtijden heeft ten doel om de betrouwbaarheid van de verbindingen voor de reizigers te vergroten. Hoe kleiner de spreiding tussen de rijtijden in een bepaalde periode, des te groter de betrouwbaarheid.

In tabel 4.1 is het verschil (in minuten) tussen de 97,5-percentiel en 2,5-percentielwaarde van de rijtijd van buslijn 320 weergegeven, oftewel de marge waarbinnen 95% van de rijtijden zich bevinden:

	ochtendspits	avondspits	spits gemiddeld	daluren
Blaricum carpoolplaats - Hilversum station	8,9	5,8	7,3	5,7
Hilversum station - Blaricum carpoolplaats	4,9	5,4	5,2	5,6
gemiddeld twee richtingen	6,9	5,6	6,3	5,7

Tabel 4.1: Spreiding (in minuten) in rijtijden buslijn 320 tussen Blaricum carpoolplaats en Hilversum station op werkdagen in maart 2016

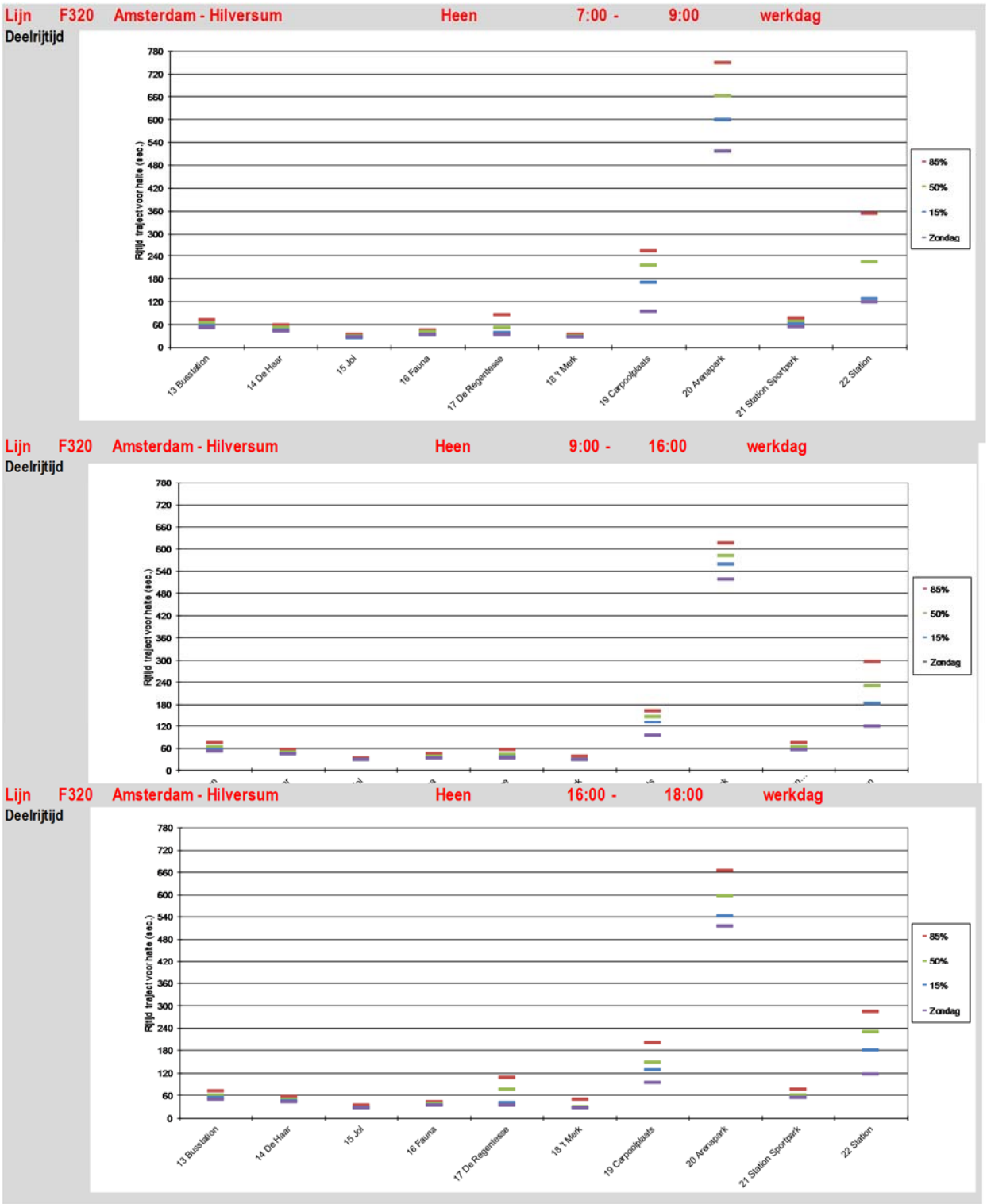
We stellen vast dat over de gehele dag de spreiding in rijtijden groter is dan de gestelde norm van 4 minuten: in de spitsuren 6,3 minuten en in de daluren 5,7 minuten. Er zijn derhalve maatregelen nodig om de betrouwbaarheid van R-netlijn op het traject Blaricum carpoolplaats en Hilversum station te vergroten.

Om meer inzicht te krijgen op welk deel van het traject de grootste onbetrouwbaarheid ontstaat, is in bijlage 1 per periode van de dag en per richting de spreiding van vertrektijden per halte opgenomen. Vooral uit de grafieken van de busritten richting Hilversum ('heen') is duidelijk af te leiden dat de onbetrouwbaarheid in belangrijke mate ontstaat op het traject op de A27 en het traject tussen Arenapark en station Hilversum. Daar liggen de rijtijden ver uit elkaar.

5 Conclusie

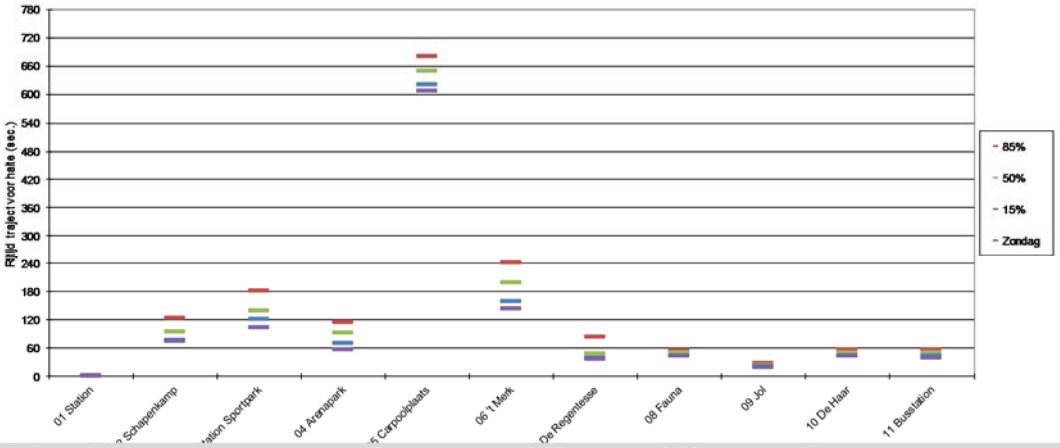
In de afgelopen jaren zijn verschillende maatregelen genomen om de snelheid en betrouwbaarheid van R-netlijn 320 tussen Huizen en Hilversum te vergroten. Zo kan de bus bij filevorming op de A27 gebruik maken van de vluchtstrook, waarvoor richting Hilversum ook een speciale busdoorsteek bij knooppunt Eemnes is gerealiseerd. Daarnaast zijn binnen Hilversum voorzieningen getroffen om ervoor te zorgen dat de bus vlotter de verkeerslichten kan passeren. Desondanks blijkt uit de analyse van de rijtijden dat de snelheid en betrouwbaarheid niet voldoen aan de kwaliteitscriteria voor R-net. De nog te realiseren kwaliteitsverbetering is van een dusdanige omvang dat ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn. Deze kwaliteitsverbetering is in Hilversum, gelet op de beperkte fysieke ruimte, op de bestaande busroute niet haalbaar. Met het HOV-project is deze kwaliteitsverbetering wél haalbaar.

Bijlage 1 Spreiding vertrektijden per halte



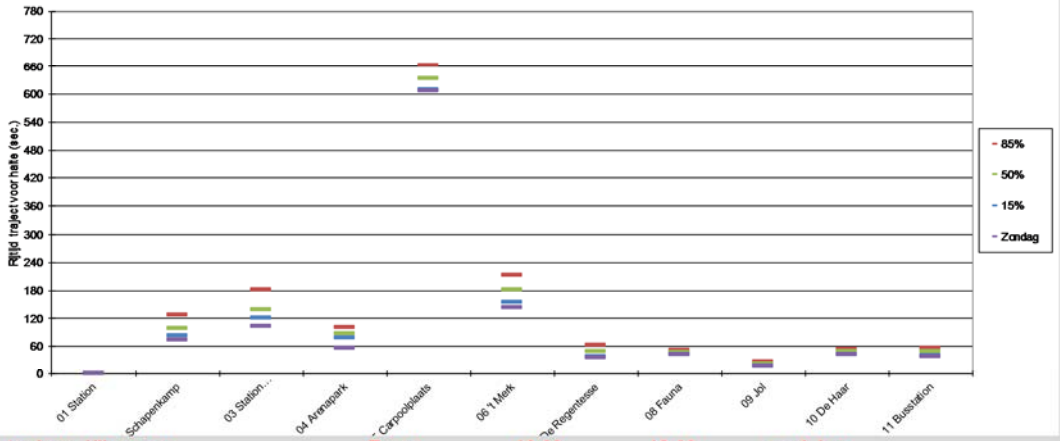
Lijn F320 Amsterdam - Hilversum Terug 7:00 - 9:00 werkdag

Deelrijtijd



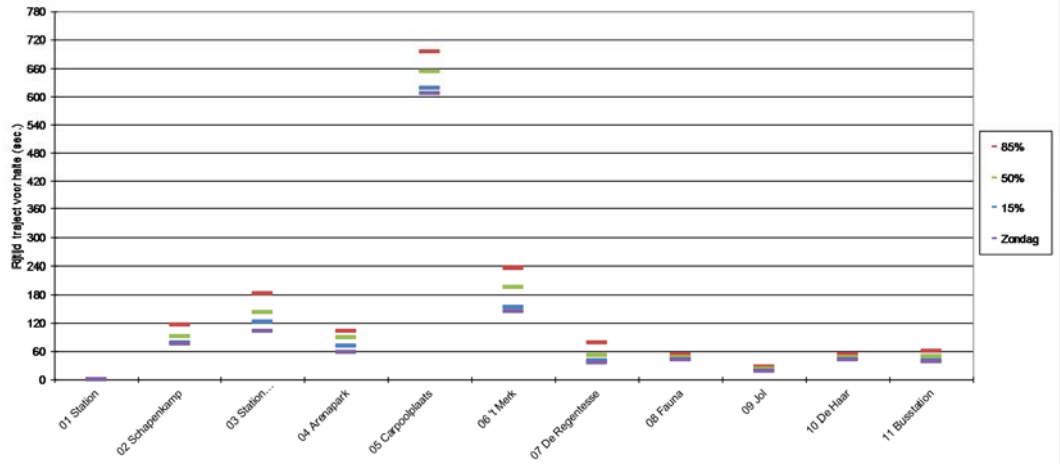
Lijn F320 Amsterdam - Hilversum Terug 9:00 - 16:00 werkdag

Deelrijtijd



Lijn F320 Amsterdam - Hilversum Terug 16:00 - 18:00 werkdag

Deelrijtijd



Parkeeraspecten HOV Hilversum

Definitief

Prorail / Provincie Noord-Holland / Gemeente Hilversum

Sweco Nederland B.V.
De Bilt, 13 juni 2016

Verantwoording

Titel	:	Parkeeraspecten HOV Hilversum
Subtitel	:	
Projectnummer	:	347525
Referentienummer	:	
Revisie	:	
Datum	:	13 juni 2016

Auteur(s)	:	ir Jeroen Quee
E-mail adres	:	jeroen.quee@sweco.nl
Contact	:	Sweco Nederland B.V. De Holle Bilt 22 3732 HM De Bilt Postbus 203 3730 AE De Bilt T +31 88 811 66 00 F +31 30 310 04 14 www.sweco.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

2 Tracédeel Wilhelminastraat – Wandelpad 5
2.1 Inleiding 5
2.2 Wilhelminastraat: effect HOV 6
2.3 Parkeerplaatsen voorterrein parkeergarage Teleacgebouw 6
2.4 Park + Ride-terrein 6
2.5 Parkeerterrein Politie Midden Nederland 7
2.6 Alternatieve parkeervoorzieningen 8
2.6.1 Omgeving station / Wilhelminastraat 8
2.6.2 Omgeving politiebureau 9
2.7 Mogelijke oplossingen Wilhelminastraat 10
2.8 Oplossingen voor Park + Ride 10
2.9 Mogelijke oplossingen voor Politie 10
2.10 Conclusies en aanbevelingen voor het tracédeel Wilhelminastraat - Wandelpad 11

3 Tracédeel bij Oosterengweg 12
3.1 Inleiding 12
3.2 Consequenties voor parkeren Oosterengweg zuidzijde - eindsituatie 13
3.3 Bedrijvenstrook tussen Oude Amersfoortseweg en spoorlijn 14
3.4 Consequenties voor parkeren noordzijde Oosterengweg – eindsituatie 14
3.5 Situatie tijdens de aanleg 15
3.6 Conclusies en aanbevelingen voor het tracédeel Oosterengweg 15

4 Tracédeel bij Van Linschotenlaan en Anthony Fokkerweg 16
4.1 Consequenties en aanbevelingen in de eindsituatie 16
4.2 Situatie tijdens de aanleg 17
4.3 Indien geen tunnel 17

1 Inleiding

De Gemeenteraad van Hilversum heeft ingestemd met de voorkeursoplossingen voor HOV in 't Gooi. In Hilversum loopt het tracé langs de spoorlijn Amersfoort – Hilversum. Op een aantal locaties in de stad heeft de aanleg van het tracé consequenties voor parkeren: parkeerplaatsen vervallen doordat het tracé er overheen loopt of door het ruimtebeslag van kunstwerken.

Nabij het station komt het tracé te liggen in de Wilhelminastraat en loopt vervolgens via het Wandelpad. Hierdoor vervalt een aanzienlijk aantal parkeerplaatsen.
Verderop in oostelijke richting heeft het ruimtebeslag van het tracé impact voor parkeren bij bedrijven in de bedrijvenzone aan de Oude Amersfoortseweg aan de zuidzijde van de spoorlijn westelijk van de Oosterengweg. De nieuwe ongelijkvloerse kruising van de Oosterengweg met het HOV-tracé en de spoorlijn heeft tot gevolg dat parkeerplaatsen vervallen aan de Oosterengweg.
Ter hoogte van de Van Linschotenlaan vervallen parkeerplaatsen door de inpassing van het tracé en de nieuw aan te leggen langzaam-verkeerstunnel.

In deze rapportage worden alle parkeerconsequenties op een rij gezet en wordt ingegaan op mogelijke oplossingen. De rapportage is gebaseerd op de stand van zaken van het ontwerp van november 2014.

In deze rapportage worden de parkeerconsequenties per 'cluster' beschreven:
- in hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het tracédeel Wilhelminastraat – Wandelpad;
- in hoofdstuk 3 wordt de situatie bij de Oosterengweg en omgeving beschreven;
- in hoofdstuk 4 komt de inpassing bij de Van Linschotenlaan / Anthony Fokkerweg en omgeving aan de orde.

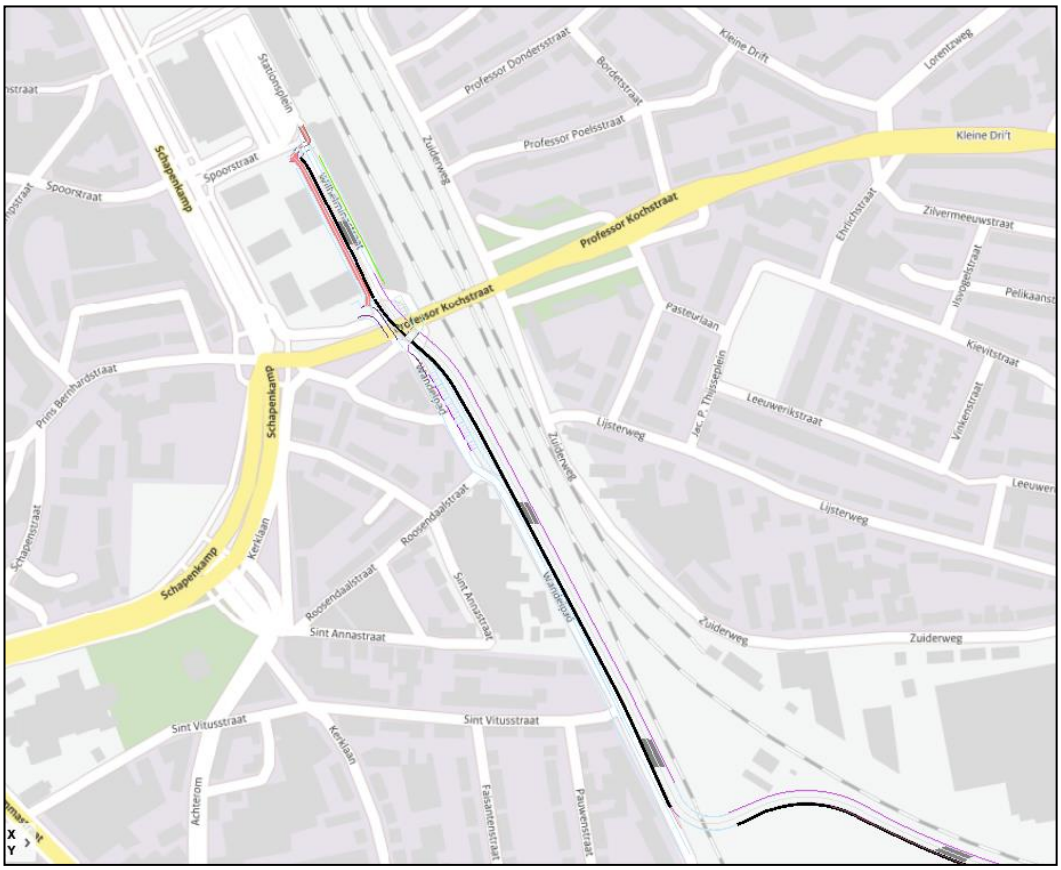
2 Tracédeel Wilhelminastraat – Wandelpad

2.1 Inleiding

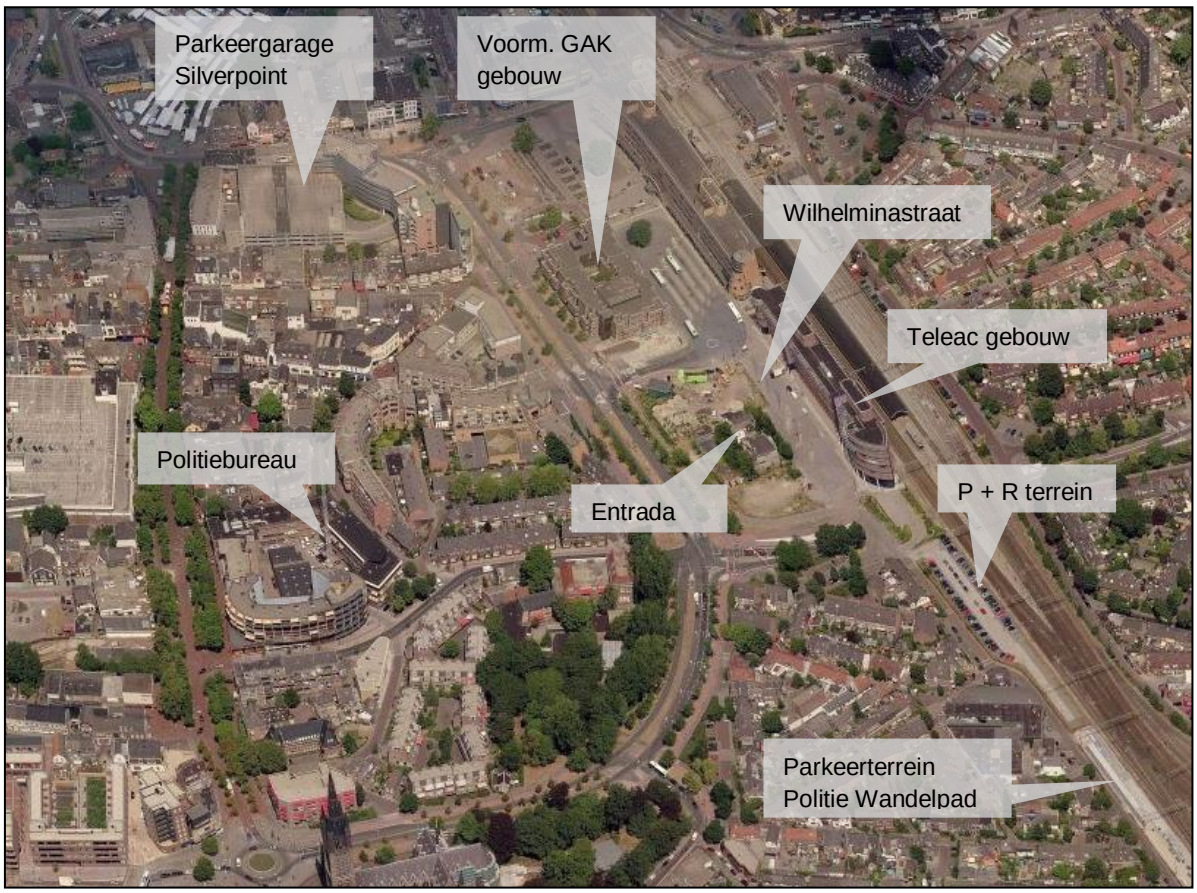
Nabij het station Hilversum loopt het HOV-tracé vanaf het busstation via de Wilhelminastraat, steekt vervolgens de Beatrixtunnel over en loopt vervolgens over de parkeerterreinen aan het Wandelpad.
Door het tracé vervallen de volgende parkeerplaatsen:

- parkeerplaatsen aan de Wilhelminastraat (tussen de gebouwen Entrada en Teleac); deze zijn gedeeltelijk privaat (bestemd voor bewoners van het woongebouw / voorzien van een parkeerbeugel) en gedeeltelijk openbaar;
- parkeerplaatsen op het voorterrein van de parkeergarage onder het Teleac-gebouw;
- het volledige parkeerterrein aan het Wandelpad (eigenaar NS Vastgoed); dit terrein bestaat uit twee gedeelten met elk een eigen functie:
  - noordelijk deel: Park + Ride terrein, in opdracht van NS beheerd door Q-Park;
  - zuidelijk deel: parkeerterrein uitsluitend voor gebruik door werknemers van de Politie Midden Nederland.

In de figuren 1 en 2 is de ligging van het tracé en de relevante locaties op kaart en luchtfoto weergegeven.



Figuur 1: Verloop HOV-tracé via Wilhelminastraat en Wandelpad



Figuur 2: Overzicht locaties omgeving station – Wilhelminastraat - Wandelpad

2.2 Wilhelminastraat: effect HOV

De parkeerplaatsen in de Wilhelminastraat vervallen. Het betreft in totaal 40 parkeerplaatsen, als volgt onderverdeeld:

- 26 openbare parkeerplaatsen, vallend onder het betaald-parkerenregime;
- 1 gehandicaptenparkeerplaats (vallend onder het betaald-parkerenregime, gehandicapten met parkeerkaart mogen 3 uur gratis parkeren);
- 13 parkeerplaatsen met parkeerbeugel, gereserveerd voor bewoners van het Entrada complex.

Recent heeft de gemeente twee gehandicaptenplaatsen (betaald parkeren) toegevoegd en hiervoor drie openbare parkeerplaatsen opgeheven.

2.3 Parkeerplaatsen voorterrein parkeergarage Teleacgebouw

Op het voorterrein van het Teleac gebouw aan de zuidzijde bij de toegang van de parkeergarage ligt een zestal parkeerplaatsen binnen de slagbomen. Deze plaatsen zijn niet openbaar. Op deze locatie ontstaat een nieuwe situatie door aanleg van het HOV-tracé. De parkeergarage wordt bereikt via een kruising met de HOV en het voorterrein wordt kleiner. Hierdoor zullen 2 à 3 parkeerplaatsen vervallen.

2.4 Park + Ride-terrein

Het Park + Ride-terrein heeft een capaciteit van 83 parkeerplaatsen.
Het gebruik van het terrein in de huidige situatie is beperkt. Op een representatief telmoment op een werkdag waren 9 auto's geparkeerd.
Het terrein is gereguleerd volgens het PvE voor Park & Ride dat NS landelijk als standaard hanteert voor alle P+R voorzieningen. Dit PvE omvat onder meer de herkenbaarheid, de wijze van toegang en betaling met een voordelig parkeertarief voor NS-reizigers.

Het beheer van het terrein is ondergebracht bij Q-Park als onderdeel van een landelijk beheerpakket. NS ontvangt van Q-Park een vergoeding voor het gehele pakket; het aandeel van P+R Hilversum hierin is niet afzonderlijk vastgelegd.
NS heeft als huurwaarde indicatie voor het terrein aangegeven dat deze globaal k€ 25 à 30 per jaar bedraagt. Gelet op het huidige beperkte gebruik verdient Q-Park dit huurbedrag niet terug.

Op dit moment is het Park + Ride-terrein alleen toegankelijk voor abonnementhouders met behulp van een *Q-Park key*. Dit is een draadloze afstandsbediening.

Ketenvoorzieningen NS
Het Park + Ride terrein is een onderdeel van de 'ketenvoorzieningen' die NS bij haar stations aanbiedt om het reizen per trein zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Hiermee beoogt NS reizigers aan te trekken.
Bij station Hilversum heeft NS op basis van haar landelijk beleid feitelijk behoefte aan een Park + Ride-voorziening met 230 parkeerplaatsen in planjaar 2030. De huidige behoefte is 151 plaatsen. De locatie aan het Wandelpad voldoet door de ligging op vrij grote loopafstand van het station en de lastige bereikbaarheid per auto kwalitatief niet aan de eisen van NS. Dit verklaart volgens NS het geringe gebruik van de Park + Ride ten opzichte van de door NS aangegeven behoefte.
Hoewel het plausibel is dat het geringe gebruik van de Park + Ride (P+R) voor een deel is toe te schrijven aan de slechte bereikbaarheid en de loopafstand, is het de vraag of de door NS genoemde aantallen parkeerplaatsen een realistisch toekomstbeeld zijn. In elk geval kan worden gesteld dat de locatie Wandelpad geen optimale P + R locatie is.

In dit licht is ook de vraag aan de orde of een P+R-voorziening bij station *in principe* noodzakelijk is. Bij enkele perifere stations rondom Hilversum is al goed in P+R voorzien. Dit zou een reden kunnen zijn om een (moeilijk in te passen) voorziening bij Hilversum CS achterwege te laten.
De kwaliteit van de treinverbindingen vanaf station Hilversum CS is met name richting Utrecht en Amsterdam uitstekend. De groeiambities van NS en de goede verbindingen zijn argumenten om goede ketenvoorzieningen, dus ook Park+Ride, te bieden bij Hilversum CS. De behoefteprognose van NS onderstreept dit.
Ook het landelijke, regionale en lokale mobiliteitsbeleid hebben als doel het zo veel mogelijk stimuleren van het openbaar-vervoergebruik en hierbij is eveneens Park+Ride één van de middelen.
Vanuit vervoersoogpunt is Park + Ride bij Hilversum CS een gewenste voorziening, die echter alleen optimaal functioneert bij een goede kwaliteit. Dat betekent gemakkelijke bereikbaarheid vanaf het hoofdwegennet, korte loopafstand tot het perron zonder (maximaal circa 3 minuten), vormgeving die de automobilist uitnodigt om de voorziening te gebruiken).
Omdat Hilversum uit vervoersoogpunt een goede locatie is voor P+R, is het zoeken naar een alternatief voor de locatie Wandelpad zinvol.
Naast het onderzoeken van nieuwe locaties is het plausibel om hiervoor ook te kijken naar mogelijkheden voor medegebruik van bestaande parkeervoorzieningen. De indruk is namelijk dat hiervoor restcapaciteit beschikbaar is.

2.5 Parkeerterrein Politie Midden Nederland

Het parkeerterrein aan het Wandelpad ten zuiden van de P+R wordt door NS verhuurd aan de Politie. Het terrein heeft een capaciteit van 107 parkeerplaatsen. De Politie Midden Nederland is gehuisvest in het gebouw aan de Prins Bernhardstraat / Groest. De loopafstand tussen het parkeerterrein Wandelpad en het Politiebureau is circa 500 meter.
Het gebouw Prins Bernhardstraat / Groest beschikt beperkt over parkeercapaciteit op eigen terrein. Dit eigen terrein wordt deels gebruikt voor de operationele voertuigen (de politieauto's).
Het parkeerterrein aan het Wandelpad wordt intensief gebruikt. Op een representatieve werkdag is het parkeerterrein voor 75 à 80 % bezet. Het zwaartepunt van het gebruik ligt op gebruikelijke kantoortijden en betreft werknemers. Dit gebruiksprofiel is een aanwijzing dat een aanzienlijk deel van de parkerende werknemers reguliere werktijden heeft. Het aantal werknemers met onregelmatige werktijden is dan ook niet dominant.
Een deel van de geparkeerde auto's betreft dienstvoertuigen.

NS ontvangt voor het parkeerterrein een huurbedrag van k€ 30 à 40 per jaar in een permanent doorlopende huurovereenkomst.

2.6 Alternatieve parkeervoorzieningen

Bij voorkeur komen voor de parkeerplaatsen die vervallen minimaal gelijkwaardige alternatieven beschikbaar. Om de mogelijkheden hiervoor in beeld te krijgen wordt allereerst beschreven welke parkeervoorzieningen in de omgeving hiervoor een optie kunnen zijn.

Alternatieven voor het parkeren in de Wilhelminastraat en voor het Park + Ride terrein moeten in de directe nabijheid van deze straat respectievelijk het station liggen.
Voor het parkeren voor de Politie is als een geschikt alternatief aan te merken een parkeerlocatie op acceptabele loopafstand tot het politiebureau. Een redelijke maat hiervoor is de bestaande loopafstand van circa 500 meter.

2.6.1 Omgeving station / Wilhelminastraat

Alternatieve parkeerplaatsen op maaiveld
In het ontwerp van het HOV-tracé zijn aan het Wandelpad circa 16 nieuwe parkeerplaatsen voorzien. Deze parkeerplaatsen kunnen dienen als (gedeeltelijke) compensatie van de openbare parkeerplaatsen aan de Wilhelminastraat. Gelet op de geografische ligging zullen deze parkeerplaatsen onder het betaald-parkerenregime vallen.

Parkeermogelijkheden in parkeergarages in de nabijheid van het station

Teleac-gebouw
Onder het Teleac gebouw ligt een parkeergarage die – naast parkeren voor de huurders in het gebouw - voor ‘semi-openbaar’ gebruik beschikbaar is via exploitant Switchpark. Om als bezoeker tegen kortparkeertarief van deze parkeergarage gebruik te maken moet men vooraf zijn aangemeld bij Switchpark (account en reservering). De parkeergarage is bereikbaar vanaf de Schapenkamp via een toegang onder het busdek; er is een tweede toegang aan de Prins Bernhardstraat. Het tarief voor kort parkeren bedraagt € 1,20 per uur. Het tarief voor abonnementen bedraagt € 78,00 per maand voor 24/7 gebruik en € 65,00 per maand voor gebruik op werkdagen overdag.
De exploitatie via Switchpark hangt deels samen met het feit dat het gebouw nu niet volledig is verhuurd. Daardoor zijn de ‘corresponderende’ parkeerplaatsen nu beschikbaar voor ander gebruik.
Door de beheerder van het gebouw is aangegeven dat op tijdelijke basis parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor verhuur. Hierbij is aangetekend dat – wanneer er nieuwe huurders van kantoorruimte in het gebouw zijn – hiervoor op korte termijn parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Beschikbaarheid van parkeerplaatsen op permanente basis is niet mogelijk.

Op het voorterrein van het gebouw vervallen 2 à 3 parkeerplaatsen. Gelet op de ruimte die in de parkeergarage beschikbaar is, wordt er vooralsnog van uit gegaan dat 1:1 compensatie van deze parkeerplaatsen niet noodzakelijk is.

Voormalig GAK - gebouw (Stationsplein 25)
Dit gebouw is eigendom van beheerder / ontwikkelaar VEMID. Het gebouw kent op dit moment geen permanente gebruiker. Beoogd wordt het pand te herontwikkelen tot woonruimte.
Het wordt nu op ad-hoc basis verhuurd. Onder het gebouw ligt een parkeergarage met circa 80 plaatsen die op dit moment niet of nauwelijks wordt gebruikt. De parkeergarage is nu niet beschikbaar voor (semi-)openbaar gebruik. De parkeergarage is kwalitatief overigens matig (veel kolommen, deels smalle parkeervakken).

Parkeergarage Silverpoint
Recht tegenover het station Hilversum aan de overzijde van de Schapenkamp ligt de parkeergarage Silverpoint. Deze parkeergarage wordt geëxploiteerd door Q-Park en heeft een capaciteit van 320 parkeerplaatsen tegen tarief € 0,50 per 12 minuten.

De parkeergarage staat primair ten dienste van het kantoren- en winkelcomplex Silverpoint. In de huidige praktijk is de parkeergarage in elk geval op werkdagen niet vol bezet.

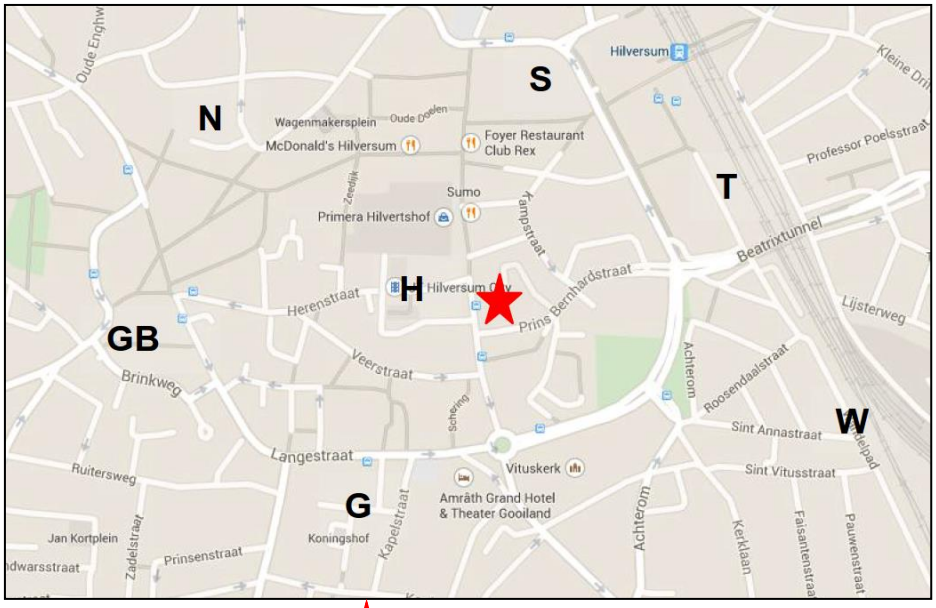
Achterzijde station
Aan de achterzijde van het station liggen aan de Zuiderweg parkeerplaatsen. Deze betaalde plaatsen zijn niet alle noodzakelijk voor het parkeren van de woningen aan deze straat en andere bestemmingen in de omgeving.
De status van straatparkeerplaats maakt deze parkeerplaatsen ongeschikt om deze binnen eisen van NS voor Park + Ride in te zetten. Fysieke aanpassing is niet mogelijk.
Voor het overige zijn aan deze zijde van het station geen parkeerplaatsen beschikbaar die redelijkerwijs een rol kunnen spelen als alternatief voor te vervallen parkeerplaatsen voor het HOV-tracé.

2.6.2 Omgeving politiebureau

Binnen een loopafstand van circa 500 meter van het politiebureau liggen openbare parkeergarages. Deze parkeergarages komen mogelijk in aanmerking om de Politie als abonnementhouder te laten parkeren. In tabel 1 zijn de gegevens van de parkeergarages weergegeven en op figuur 3 is de ligging aangeduid.

Parkeergarage	**Beheerder**	**Loopafstand tot politiebureau**	**Totaal aantal parkeerplaatsen**
Silverpoint	Q - Park	300 m	320
Hilvertshof	Q - Park	100 m	630
Gooische Brink	Parkeerservice	500 m	400
Gooiland	Parkeerservice	400 m	364
Noordse Bosje	City Parking	400 m	400
Teleacgebouw	Switchpark	500 m	onbekend

Tabel 1: Overzicht parkeergarages centrum Hilversum



Verklaring letters:
W = Wandelpad
T = Teleac gebouw
S = Silverpoint
H = Hilvertshof
GB = Gooische Brink
G = Gooiland
N = Noordse Bosje

Figuur 3: Locaties Politiebureau (★) en parkeergarages

Behalve de openbare parkeergarages zijn geen realistische alternatieve parkeermogelijkheden binnen redelijke loopafstand van het politiebureau.
Op basis van praktijkinzicht hebben de parkeergarages op werkdagen in de huidige situatie capaciteit beschikbaar. De parkeergarages zijn echter niet zonder meer in te zetten voor het opvangen van een relatief grote parkeervraag als die van de Politie. Ze zijn immers primair bedoeld om kortparkeerders voor het centrum te faciliteren.

Bovendien zijn er diverse claims op de restruimte van de parkeergarages, zoals vanuit het stimuleren van wonen boven winkels, vervallen van een groot deel van parkeerterrein Langgewenst en het mogelijk maken van transformaties en herontwikkelingen.
Op basis van nadere inschattingen van de impact van de claims, bijvoorbeeld door middel van een parkeerbalans, is een afweging van de mogelijkheden voor de Politie te maken.

2.7 Mogelijke oplossingen Wilhelminastraat

De bestaande betaalde parkeerplaatsen aan de Wilhelminastraat worden in de huidige praktijk nooit voor 100 % bezet. Het lijkt dan ook aanvaardbaar om de te vervallen parkeerplaatsen niet 1 op 1 te compenseren. De circa 16 nieuwe parkeerplaatsen aan het Wandelpad kunnen zo als compensatie voor de openbare parkeerplaatsen aan de Wilhelminastraat worden aangemerkt.
Wel verdient het aanbeveling om een gehandicaptenparkeerplaats te realiseren in de bestaande parkeerstrook aan de noordzijde van de Prins Bernhardstraat direct bij de hoek Wilhelminastraat.
Voor de beugelplaatsen aan de Wilhelminastraat lijkt het een reële optie om hiervoor via abonnementen bij Switchpark een alternatief aan te bieden in de parkeergarage van het Teleac gebouw.
Met de beheerder moet nader worden bezien hoeveel abonnementen precies nodig zijn en met welke gebruikstijden.

2.8 Oplossingen voor Park + Ride

De door NS aangegeven streefwaarden voor het aantal P+R parkeerplaatsen geven aan dat NS ook voor de toekomst belang hecht aan een P+R bij station Hilversum.
In de directe omgeving van het station zijn geen mogelijkheden om op beschikbare vrije ruimte een Park + Ride voorziening te realiseren.

Voor de kortere termijn moeten mogelijkheden worden beschouwd waarbij bestaande parkeervoorzieningen worden medegebruikt door Park + Ride. De bestaande Park + Ride gebruikers zijn houders van een Q-Park key. Deze zijn dus bekend bij de parkeerbeheerder. Deze gebruikers zouden via een andere vaste toegangsfaciliteit op een andere locatie kunnen worden ‘ondergebracht’.

De volgende mogelijkheden zijn in beeld:

Teleacgebouw via Switchpark als tijdelijke oplossing
De vaste gebruikers zouden op een vergelijkbare wijze als nu voor het Park + Ride terrein functioneert toegang kunnen krijgen tot de parkeergarage van het Teleac-gebouw. Er is capaciteit beschikbaar in de parkeergarage.
Nadeel van deze mogelijkheid is dat met een andere exploitant moet worden gewerkt en dat het Park + Ride product niet herkenbaar is.

Parkeergarage Silverpoint
De parkeergarage is uitgerust met een leesmogelijkheid voor de Q-park-key.
Park + Ride parkeerders zouden op dezelfde wijze als nu toegang kunnen krijgen tot de parkeergarage en in het beheersysteem van Q-Park als zodanig kunnen worden onderscheiden.
Op deze wijze lijkt het mogelijk om als tijdelijke oplossing P + R in deze parkeergarage aan te bieden waarbij de ‘Park + Ride – formule’ zo veel mogelijk intact blijft.
Nadere aandachtspunten zijn de herkenbaarheid, de in- en uitgang voor voetgangers en de looproute tussen de parkeergarage en het station. In de huidige situatie loopt de toegankelijkheid voor voetgangers via het winkelcentrum. Aan de Schapenkamp is alleen de auto-ontsluiting.

2.9 Mogelijke oplossingen voor Politie

Uit de verkenning in 2.6.2 is gebleken dat parkeren in een of meer parkeergarages een met andere claims af te wegen oplossingsrichting is voor het parkeren van de Politie.
Tegelijkertijd dringt de vraag zich op of voor een midden in het centrum van Hilversum gelegen kantoor het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer de meest gewenste vervoerwijze is.

Het verdient aanbeveling om in overleg met de Politie te treden over een aanpak om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer te stimuleren.
Met een aanpak gericht op een grotere rol voor vervoermanagement kan een beperking van de parkeervraag worden bereikt in combinatie met een duurzamer mobiliteitsprofiel. De gemeente kan hierin een faciliterende en stimulerende rol spelen.
Als taakstelling zou bijvoorbeeld een reductie in het autogebruik van 10% kunnen worden gesteld. Dit zou ook 10% minder parkeervraag kunnen betekenen.
Het als alternatief benodigde aantal parkeerplaatsen zou dan circa 95 kunnen bedragen.
Hierbij is verondersteld dat het aantal werknemers op deze locatie gelijk blijft aan de huidige situatie.
Als de Politie in een of meerdere bestaande parkeergarage(s) parkeerabonnementen zou afsluiten zou zij ongetwijfeld een grote vaste klant worden en bestaan mogelijkheden om via onderhandeling tot een reductie op het abonnementstarief te komen.

2.10 Conclusies en aanbevelingen voor het tracédeel Wilhelminastraat - Wandelpad

Voor de Wilhelminastraat is compensatie van slechts een deel van het aantal op te heffen parkeerplaatsen acceptabel. Dit kan worden gerealiseerd door nieuw aan te leggen parkeerplaatsen aan het Wandelpad in overleg met de partijen van wie de bezoekers de betreffende parkeerplaatsen gebruiken.

Voor de Park + Ride worden door NS 230 parkeerplaatsen gewenst in de toekomstige situatie. De kwaliteit van de huidige voorziening is onvoldoende. Dit verklaart volgens NS het geringe gebruik. Gelet op de uitstekende treinverbindingen en het belang van Park+Ride in het mobiliteitsbeleid is het in principe gewenst te zoeken naar een alternatieve locatie voor een kwalitatieve Park+Ride.
Voor de korte termijn wordt voorgesteld om het mede gebruiken van de parkeergarage van het Teleac-gebouw of parkeergarage Silverpoint nader te onderzoeken.

Voor de Politie wordt aanbevolen om een afweging te maken van de mogelijkheden om in de bestaande parkeergarages in het centrum te parkeren in samenhang met de impact van andere claims op de parkeercapaciteit. Alternatieven voor de Politie moeten nadrukkelijk worden bezien in combinatie met mobiliteitsmanagement.

Situatie tijdens de aanleg
De consequenties voor parkeren zijn aan de orde vanaf het moment dat de fysieke aanleg van het HOV tracé start.

3 Tracédeel bij Oosterengweg

3.1 Inleiding

Langs de spoorlijn naar Amersfoort ligt het HOV-tracé Ter plaatse van de kruising van de Oosterengweg en het HOV-tracé en spoorlijn wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd. In de Oosterengweg wordt een tunnel aangelegd. Om de inpassing van de toeritten van deze tunnel mogelijk te maken moeten langs de Oosterengweg parkeerplaatsen vervallen.
In figuur 4 is de situatie van de aan te leggen tunnel aangegeven.

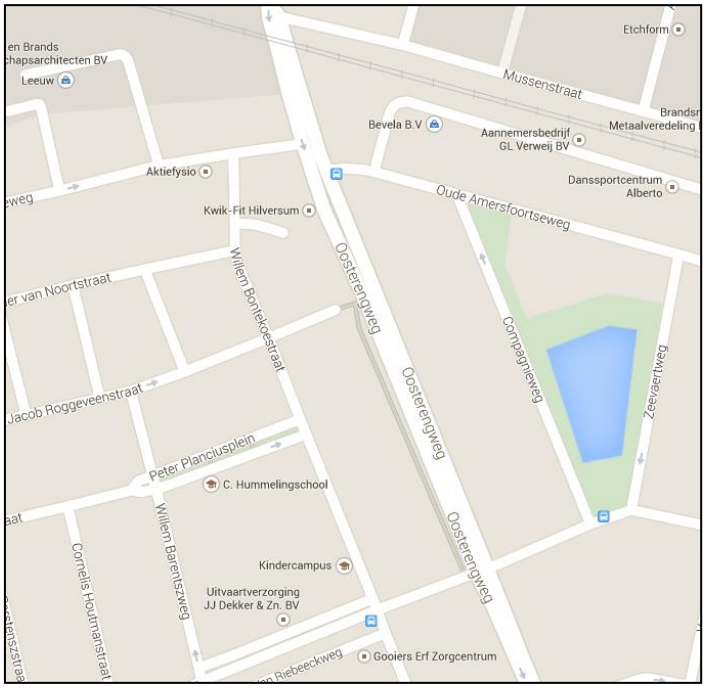
Figuur 4: Situatie Oosterengweg met ingetekend ontwerp

3.2 Consequenties voor parkeren Oosterengweg zuidzijde - eindsituatie

De gevolgen voor parkeren van de aanleg van de tunnel zijn het grootst aan de Oosterengweg tussen de Oude Amersfoortseweg tot ongeveer halverwege de aansluiting met de Van Riebeeckweg. Permanent komen 24 parkeerplaatsen te vervallen. Tijdens de bouw zullen 26 plaatsen extra vervallen (tijdens de bouw in totaal dus 50 plaatsen).
Op de hoeken Oosterengweg / Oude Amersfoortseweg wordt de verkeersruimte anders ingericht maar zal geen sprake zijn van verlies aan parkeerplaatsen.
De parkeerdruk in dit overwegende woongebied is in de avond en nacht het hoogst.
In de huidige situatie is zijn de parkeerplaatsen langs de Oosterengweg 's nachts volbezet.
Het vervallen van deze parkeerplaatsen zal tot verschuiving van de parkeerders leiden naar de achterliggende straten. Ook in deze straten is de parkeerdruk gemiddeld genomen hoog (zie figuur 5 voor straatnamen):

- langs de Willem Bontekoestraat is de parkeerdruk op het noordelijke gedeelte niet hoog, op het gedeelte tussen de Jacob Roggeveenstraat en de Van Riebeeckweg is de bezetting in de nachtsituatie circa 100 %;
- bij de Kwikfit ligt een parkeerterrein dat semi-openbaar wordt gebruikt – 's avonds staan er auto's geparkeerd – dit parkeerterrein geeft voor de druk bezette nachtsituatie enige extra ruimte in de parkeercapaciteit;
- langs de gedeelten van de Oude Amersfoortseweg die aansluiten op de Oosterengweg is de parkeerbezetting 's nachts meer dan 100 % (er wordt ook illegaal geparkeerd);
- langs de gedeelten van de Van Riebeeckweg die aansluiten op de Oosterengweg is de parkeerbezetting 's nachts 100 %;
- langs de Compagnieweg is de parkeerdruk aan de westzijde 100%, aan de oostzijde wordt illegaal geparkeerd in de groenstrook;
- in de zijstraten verder weg van de Oosterengweg (zoals het Peter Planciusplein) is meer vrije parkeerruimte beschikbaar.

De genoemde bezettingspercentages zijn gebaseerd op een representatieve parkeertelling in juni 2015.



Figuur 5: Straatnamen omgeving Oosterengweg zuid

Naast het parkeren voor bewoners is de bereikbaarheid van de winkelgalerij en de Kwikfit van belang. De bereikbaarheid van winkelcentrum Riebeeck Galerij wordt negatief beïnvloed door het vervallen van de parkeerplaatsen aan de Oosterengweg. Winkelbezoekers kunnen blijven parkeren aan de Willem Bontekoestraat – hier is met een blauwe zoneregeling parkeerruimte

gereserveerd voor winkelbezoek. Het aantal parkeerplaatsen voor de winkelgalerij is hiermee naar verwachting voldoende.

Direct aan de Oosterengweg zijn geen mogelijkheden om in het kader van het HOV-project nieuwe parkeervoorzieningen aan te leggen. In de achterliggende straten, met name Compagnieweg/Oude Amersfoortseweg/Zeevaartweg zijn hievoor wel mogelijkheden.
Bij een mogelijk andere invulling van de locatie Kwikfit verdient het aanbeveling om hier zoveel mogelijk openbaar te gebruiken parkeercapaciteit te realiseren.

Via de Oosterengweg loopt de route van de stadsbus in noord-zuidrichting met een halte ter hoogte van de Oude Amersfoortseweg aan de oostzijde van de Oosterengweg. Als deze route gehandhaafd blijft in de situatie met tunnel, moet de halte in zuidelijke richting worden verplaatst. Hierdoor zouden 3 à 4 parkeerplaatsen extra vervallen. Omdat de meest nabij gelegen volgende bushalte ligt aan de Van Riebeeckweg heeft de vervangende halte weinig meerwaarde en ligt het meest voor de hand dat de halte aan de Oosterengweg geheel vervalt.

3.3 Bedrijvenstrook tussen Oude Amersfoortseweg en spoorlijn

Direct ten zuiden van de spoorlijn sluit aan de westzijde van de Oosterengweg een bedrijvenontsluiting aan voor de panden Oosterengweg 42 en 44. Aan deze ontsluiting liggen aan de zijde van de spoorlijn 10 à 12 parkeerplaatsen, die vervallen ten gevolge van het HOV-tracé. Het HOV-tracé heeft impact op de inrichting van deze locatie als geheel. Een oplossing voor parkeren moet onderdeel zijn van de uitwerking van de totaaloplossing.
Meer naar het westen liggen in deze strook panden van de Hogeschool voor de Kunsten Utrecht en bedrijven. Ook bij deze percelen is mogelijk het vervallen van parkeerplaatsen aan de orde in relatie tot herinrichting.

3.4 Consequenties voor parkeren noordzijde Oosterengweg – eindsituatie

Langs de Oosterengweg ten noorden van de spoorlijn liggen geen langsparkeerplaatsen.
De aanleg van de tunnel en omliggende infrastructuur heeft op de onderstaande punten gevolgen:

1. De kleine parkeercluster van circa 9 parkeerplaatsen aan de oostzijde halverwege de Oosterengweg wordt met 1 à 2 openbare parkeerplaatsen verkleind; hiervoor is geen directe compensatie mogelijk; langs de Mussenstraat is alternatieve parkeergelegenheid.
2. Bij de woningen Oosterengweg 35, 37 en 47 is parkeergelegenheid op eigen terrein, ontsloten vanaf de Oosterengweg; aan deze zijde van de Oosterengweg vervalt in het ontwerp de rijweg. Om de parkeermogelijkheden bereikbaar te houden moet de voetgangersontsluiting ook met de auto voor de bewoners berijdbaar zijn. Ditzelfde geldt voor de parkeerplaats van de woning Mussenstraat 68 (hoek Oosterengweg), die een parkeerplaats heeft die is ontsloten vanaf de Oosterengweg.
3. Bij het bedrijf Buhl gaat verschuiving van de boogstraal naar de Liebergerweg toe ten koste van een deel van het parkeerterrein; dit wordt in de praktijk niet voor parkeren gebruikt.
   Voor het pand ligt een vijftal parkeerplaatsen (schuin parkeren), waarvan de buitenste plaats moet vervallen als gevolg van verschuiving van de rijbaan. Naar verwachting kan de rij parkeerplaatsen als geheel iets worden verschoven waardoor per saldo geen plaatsen vervallen.
4. Bij het bedrijf Wasco ligt aan de Oosterengweg een strook, waar in de praktijk auto's worden geparkeerd. Haaks op de weg kunnen hier circa 5 auto's parkeren. De betreffende strook is gemeentelijk eigendom. Doordat de rijbaan ter plaatse opschuift kan niet meer haaks worden geparkeerd. Er blijft de mogelijkheid om 2 à 3 auto's in langsrichting te parkeren. Alternatieve parkeergelegenheid is aan de Mussenstraat of de Liebergerweg.
5. Bij de aansluiting van de Mussenstraat op de Oosterengweg bij de bestaande overweg is een voetgangerstrap naar de fietstunnel gepland. Om hier voldoende ruimte voor voetgangers te creëren wordt de rijbaan van de Mussenstraat verlegd. Het parkeren dat nu ligt voor de woningen 58 -68 (circa 4 parkeerplaatsen) zal daarmee vervallen. Het

ontwerp van deze locatie is nog niet geheel afgerond. Naar verwachting kunnen de vervallen vier parkeerplaatsen in het ontwerp worden meegenomen. Het verdient de voorkeur om meer parkeerplaatsen aan te leggen om te voorzien in vervangende parkeerplaatsen voor de parkeerplaatsen die onder punten 1 en 4 zijn genoemd.

6. Mogelijk komt bij nadere uitwerking eventuele sloop van woningen aan de orde. Dit leidt tot minder parkeerdruk en biedt wellicht mogelijkheid voor inpassing van vervangende parkeerplaatsen.

3.5 Situatie tijdens de aanleg

Tijdens de aanleg van het HOV-tracé en de tunnel zullen de beschreven parkeerconsequenties vanaf aanvang optreden.
Voorts is er extra parkeervraag van bouwvakkers. Het is aan de opdrachtnemer om dit op te lossen zonder dat er sprake is van overlast voor de omgeving. Een mogelijkheid is om gebruik te maken van parkeerruimte bij leegstaande bedrijfsruimte.

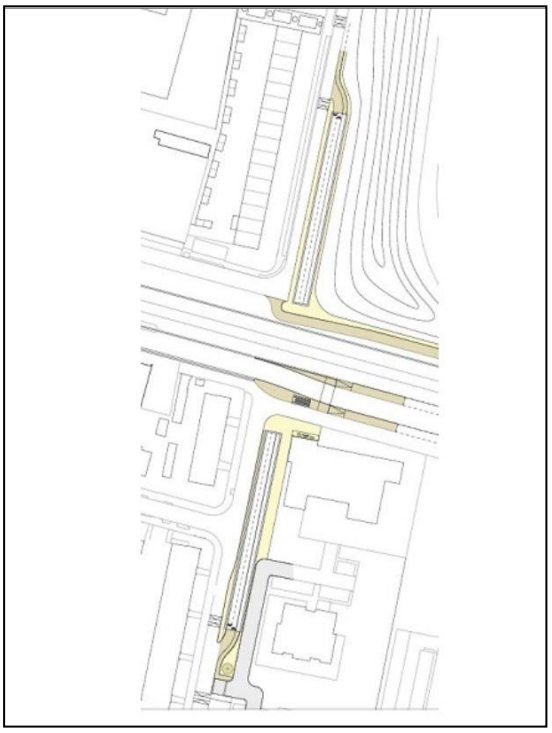
3.6 Conclusies en aanbevelingen voor het tracédeel Oosterengweg

Met name voor het zuidelijke deel van de Oosterengweg zijn de consequenties van de aanleg van het HOV-tracé voor parkeren aanzienlijk. In totaal komen hier 24 parkeerplaatsen te vervallen.
Hiernaar is specifiek aanvullend onderzoek gedaan, waarbij oplossingen in het gebied Compagnieweg/Oude Amersfoortseweg/Zeevaartweg naar voren zijn gekomen.
Daarnaast wordt aanbevolen om het parkeren nadrukkelijk mee te nemen bij eventuele herontwikkeling van de locatie van Kwikfit.

4 Tracédeel bij Van Linschotenlaan en Anthony Fokkerweg

4.1 Consequenties en aanbevelingen in de eindsituatie

De aan te leggen situatie bij de Van Linschotenlaan en de Anthony Fokkerweg is weergegeven in figuur 6.



Figuur 6: HOV-tracé en fietstunnel bij Van Linschotenlaan (zuidzijde) en Anthony Fokkerweg (noordzijde), met K is de kliniek aangeduid

Ter plaatse van de Van Linschotenlaan heeft de aanleg van het HOV-tracé en de langzaamverkeerstunnel de volgende consequenties voor parkeren:

Van Linschotenlaan

- De ontsluiting van de parkeerplaats bij de kliniek van Van Linschoten Specialisten wordt veranderd ten behoeve van de aanleg van de fietstunnel, maar dit heeft geen vermindering van het aantal parkeerplaatsen tot gevolg.
- De rijbaan van de Van Linschotenlaan evenwijdig aan het spoor wordt iets verschoven ten gevolge van het HOV-tracé. Hierdoor wordt de manoeuvreerruimte beperkt bij de aan de noordzijde van de kliniek gelegen parkeerplaatsen. Aangezien voor de meeste parkeerplaatsen de manoeuvreerruimte ruim bemeten is, levert dit voor de meeste (circa 9 van de in totaal 12 parkeerplaatsen) geen knelpunt op. Voor de overige parkeerplaatsen is het manoeuvreren op te lossen door ze schuin te leggen en één parkeerplaats op te heffen.

Anthony Fokkerweg
De toerit van de fietstunnel aan de oostkant van de Anthony Fokkerweg heeft tot gevolg dat 8 à 10 parkeerplaatsen vervallen aan de oostzijde van de straat. Aan deze straat met alleen woonbebouwing aan de westzijde zijn in de huidige situatie wat meer parkeerplaatsen aanwezig dan noodzakelijk voor de woningen. Het opheffen van het genoemde aantal parkeerplaatsen leidt naar verwachting niet tot een feitelijk tekort aan parkeerplaatsen. Niettemin kunnen de bewoners de ingreep beschouwen als een verslechtering van hun parkeersituatie.
Aanbevolen wordt om in overleg met de bewoners te treden, de parkeerontwikkelingen nader toe te lichten en eventuele te negatieve perceptie van de parkeersituatie weg te nemen.

Park + Ride bij HOV halte
Ter hoogte van de Van Linschotenlaan wordt een halte van de HOV gesitueerd.
Voor werkers in en bezoekers van het centrum uit het oostelijk deel van Hilversum kan het aantrekkelijk zijn om de auto te parkeren bij deze halte en met de HOV het laatste stuk van de verplaatsing af te leggen. Dit wordt weliswaar niet actief gestimuleerd door 'formele' aanduiding als Park+Ride (de bereikbaarheid is matig), maar het zal feitelijk mogelijk zijn ter plaatse de auto te parkeren en de reis per HOV te vervolgen. Gebruik van de parkeerplaatsen voor Park+Ride kan leiden tot een hogere parkeerdruk in de Van Linschotenlaan en de Anthony Fokkerweg. Als dit een zodanige omvang zou aannemen dat hinder op gaat treden voor de bewoners en de kliniek, kan parkeerregulering, in de vorm van bijvoorbeeld een blauwe zone, worden ingevoerd.

4.2 Situatie tijdens de aanleg
Tijdens de aanleg van het HOV-tracé en de tunnel zullen de beschreven parkeerconsequenties vanaf aanvang optreden.
Voorts dient rekening te worden gehouden met extra parkeervraag van bouwvakkers. Het verdient aanbeveling om hiervoor in de omgeving een parkeerlocatie aan te wijzen. Met name ter plaatse van de Van Linschotenlaan / bij de kliniek is geen overruimte beschikbaar.
Mogelijk kan tijdelijk gebruik worden gemaakt van leegstaande bedrijfsruimte.

Voor werkzaamheden aan de Anthony Fokkerweg kan mogelijk een tijdelijke parkeerplaats bij de bouwplaats worden ingericht.

4.3 Indien geen tunnel
Realisatie van de tunnel is nog geen zekerheid. Als de huidige situatie gehandhaafd blijft (geen onderdoorgang voor langzaam verkeer), dan komt naar verwachting één parkeerplaats te vervallen.
Het vervallen van deze parkeerplaats is in het bestaande parkeerareaal in de omgeving op te vangen en compenserende maatregelen zijn dan niet nodig. De in paragraaf 3.3 genoemde effecten zullen wel optreden.

Parkeren HilversumEvaluatie

Parkeerbalans centrum Hilversum 2016

Parkeren Hilversum

Parkeerbalans centrum Hilversum 2016

revisie 4
19 januari 2016

Auteurs
P. Heuven

Opdrachtgever
Gemeente Hilversum - Beleid
Postbus 9900
1201 GM Hilversum

Inhoudsopgave

		Blz.
1	**Inleiding**	**1**
1.1	Werkwijze	1
1.2	Leeswijzer	1
2	**Situatie 2015**	**3**
2.1	Algemeen	3
2.2	Parkeerdruk weekdagen	4
2.3	Parkeerdruk zaterdag	6
2.4	Conclusie	7
3	**Toekomstige situatie**	**8**
3.1	Ruimtelijke ontwikkelingen (periode t/m 2025)	8
3.2	Parkeerbalans, toekomstig	9
3.3	Advies	10

1 Inleiding

Diverse ruimtelijke ontwikkelingen in en om het centrumgebied van Hilversum zullen de parkeervraag in het centrumgebied de komende jaren beïnvloeden. Zo is de gemeente bijvoorbeeld voornemens om het Langgewenst her in te richten waarbij een groot aantal parkeerplekken worden opgeheven, heeft de gemeente de ambitie om wonen in het centrum te stimuleren en heeft de ontwikkeling van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Huizen-Hilversum invloed op de beschikbare parkeercapaciteit. De indruk bestaat dat in de diverse parkeergarages voldoende capaciteit beschikbaar is om de extra parkeerdruk als gevolg van ontwikkelingen op te kunnen vangen. Een compleet en actueel beeld van de bestaande parkeerdruk ontbreekt echter.

1.1 Werkwijze

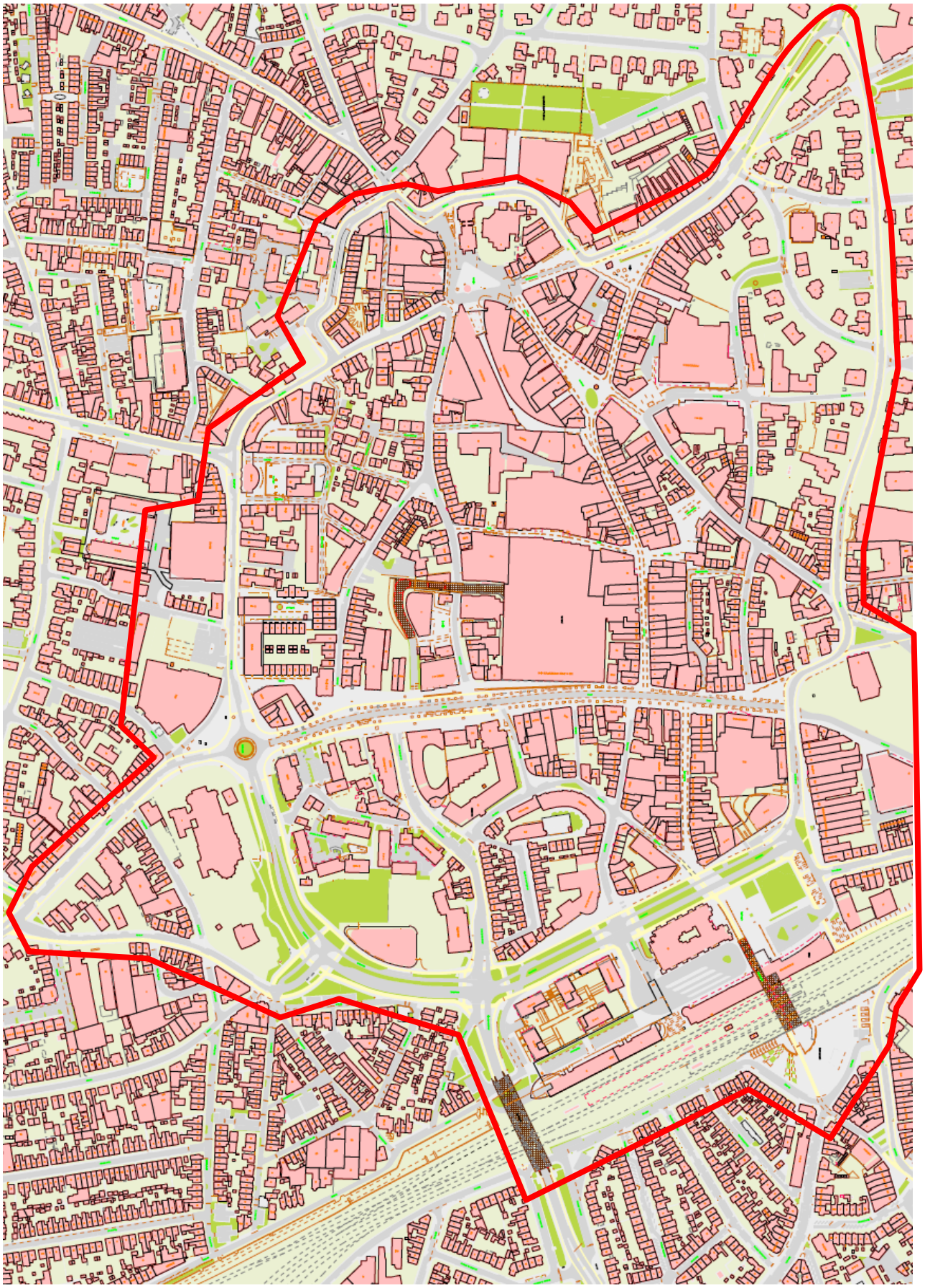
Om meer zicht te krijgen op het gebruik van de parkeervoorzieningen en de parkeerdruk in de stad wil de gemeente Hilversum een parkeeronderzoek laten uitvoeren. De werkzaamheden bestaan uit het in kaart brengen van de beschikbare parkeercapaciteit (per wegsectie en weghelft tussen wegaansluitingen) en het registreren van de parkeerdruk in het gehele onderzoeksgebied op alle openbare parkeergelegenheden (inclusief publieke parkeergarage):

- Nachtsituatie (00.00 – 6.00 uur)
- Werkdagmiddagsituatie (12.00 – 17.00 uur)
- Koopavondsituatie (18.00 – 20.30 uur)
- Zaterdagmiddagsituatie (12.00 – 17.00 uur)

Aan de hand van een inventarisatie van te voorziene ruimtelijke ontwikkelingen is vervolgens een doorkijk gegeven naar de toekomstige parkeerbehoefte en –capaciteit.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze rapportage geeft een korte beschrijving van de werkwijze. Hoofdstuk 3, 4 en 5 behandelen respectievelijk de infra-maatregelen uit de jaren 2008 tot en met 2010. Hoofdstuk 6 geeft tot slot een overzicht van de voorgestelde maatregelen en de financiële gevolgen.



Figuur 1:Onderzoeksgebied

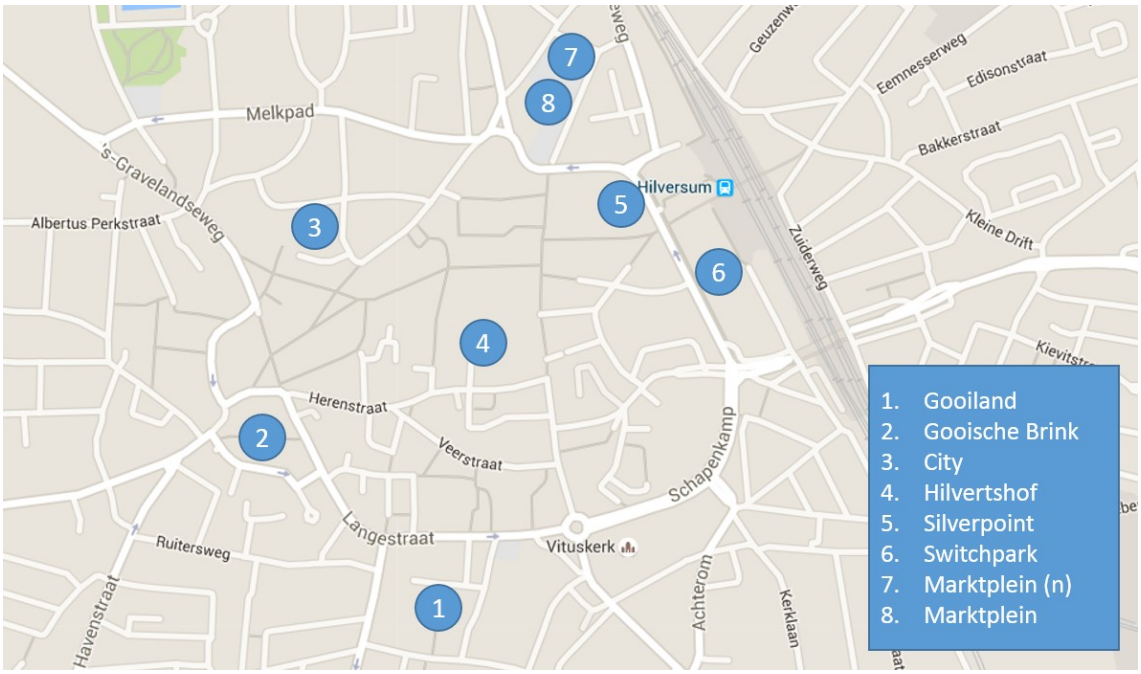
2 Situatie 2015

2.1 Algemeen

De parkeerdrukmetingen zijn verricht in week 39 en 40 tussen 19 en 26 september 2015. De hoogst gemeten parkeerdruk is waargenomen op een zaterdag (26 september). Ten tijde van deze meting waren in totaal 63% van de parkeervakken (maaiveld en gebouwde voorzieningen) bezet. Daarbij is wel sprake van grote verschillen tussen de verschillende locaties: De drukst bezette garage is de Hilvertshof van Q-park met een bezetting van meer dan 80%[1] op zaterdag (hoogste gemeten bezetting bedroeg 83%). Ook het noordelijke deel van het Marktplein kent op zaterdagen (marktdag) een bezetting van meer dan 80 %.

		Datum->	za_19	di_22	wo_23	do_24	za_26
		Tijd->	12-17 uur	12-17 uur	0-6 uur	18-20.30 uur	12-17 uur
nr	Locatie	Capaciteit					
1	1. Gooiland / Koningshof	345	73	83	22	69	197
2	2. Gooische Brink	393	282	220	69	270	284
3	3. City Parking	392	167	128	2	114	194
4	4. Q-park Hilvertshof	539	429	155	1	283	451
5	5. Q-park Silverpoint	297	113	84	0	60	159
6	6. Switchpark	212	18	74	9	27	22
7	7. Marktterein (n) (aansluitend aan marktterrein)	120	124	43	54	90	105
8	8. Marktterrein	160	gesloten	gesloten	gesloten	107	gesloten
	Maaiveldparkeerplekken	687	390	403	388	423	477
	Totalen	**3145**	**1596**	**1190**	**545**	**1443**	**1889**
	% bezetting (huidig)	**3145**	**53%**	**40%**	**18%**	**46%**	**63%**

Tabel 1: Parkeerbalans 2015: Parkeercapaciteit en bezetting op verschillende momenten in week 39 en 40



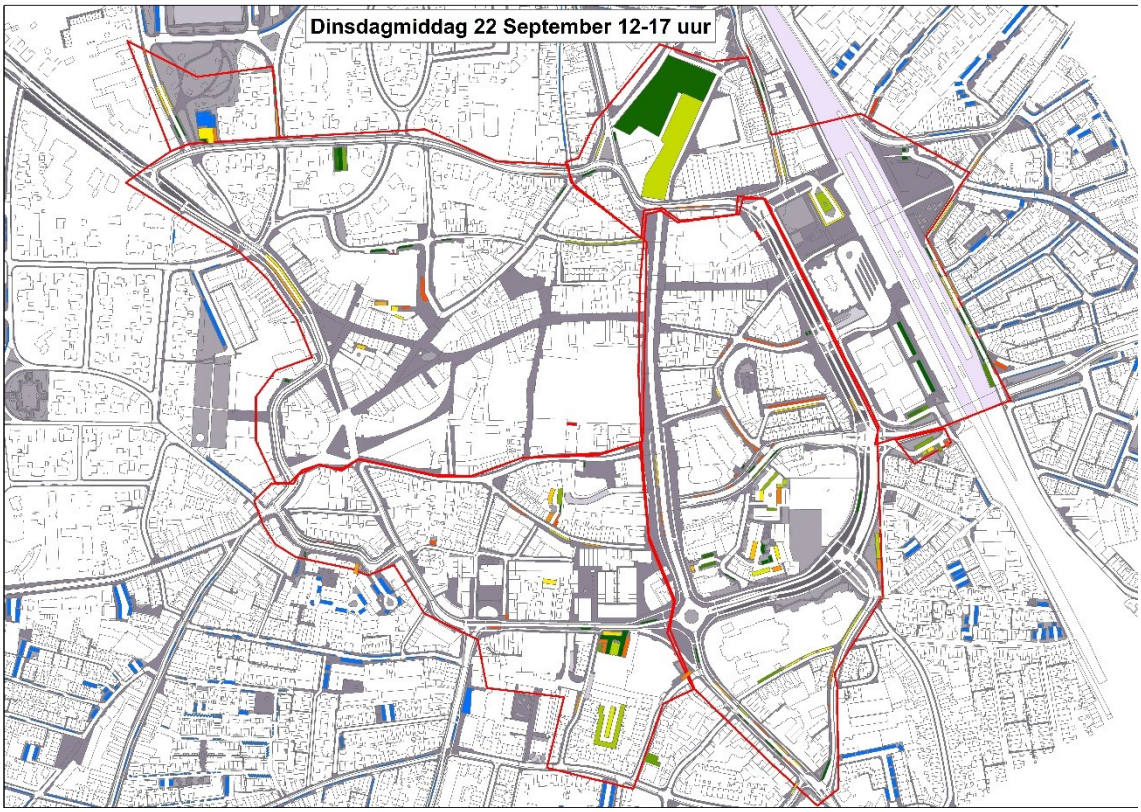
Figuur 2: Grote parkeerlocaties en –garages in centrum Hilversum[2]

[1] Wanneer de parkeerdruk niet hoger is dan circa 80% is er voldoende parkeercapaciteit aanwezig en ontstaat maar een beperkte hoeveelheid zoekverkeer. De kans dat bezoekers van het centrum een vrije parkeerplaats kunnen vinden is dan nog voldoende groot. In garages kan, in verband met de aanwezigheid van een parkeerverwijzingssysteem (vol-vrij), een hogere parkeerbezetting worden aangehouden omdat hierdoor de kans op zoekverkeer afneemt.

[2] Switchpark Stationsplein Hilversum: Parking + Protection beheert met Switchpark de leegstand in de parkeergarage onder het stationsplein te Hilversum. De capaciteit is eigenlijk bestemd voor de omliggende kantoorbebouwing.

2.2 Parkeerdruk weekdagen

Naast de eerder genoemde grotere parkeerlocaties en –garages bevinden zich verspreid door het centrum in het onderzochte gebied in totaal 687 parkeerplekken op maaiveld. Dit is exclusief 165 plekken bestemd voor laden en lossen, invalideparkeren, taxi's, autodelen, bezoekersparkeren bedrijfslocaties, privéparkeerplekken op maaiveld. Op zaterdagmiddag is de parkeerdruk op maaiveld met 69% het hoogst. De aanwezigheid van zowel bewoners (vergunninghouders) als binnenstads- en marktbezoekers is hier vermoedelijk debet aan. De totale parkeerdruk (maailveldplekken + parkeergarages) bedroeg, zoals eerder aangegeven, in totaal 63%. Onderstaande afbeeldingen geven een indruk van de parkeerdruk op verschillende momenten in de week:



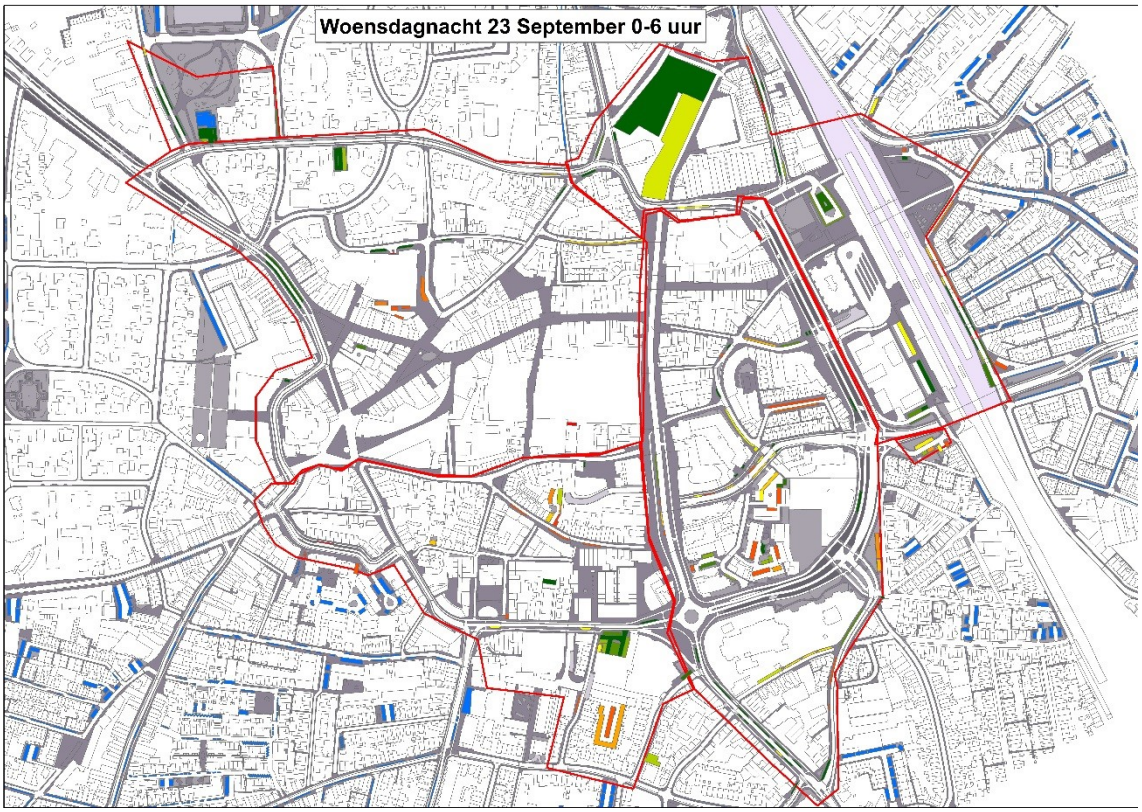
Figuur 3: Parkeerdruk op dinsdag 22 september tussen 12-17 uur

Dinsdag 22 september (kantooruren, werkdag)
Op dinsdag 22 september (reguliere werkdag) bleek circa 59% van de straatparkeerplekken bezet. De bezetting is hoger op straatparkeerlocaties in de directe omgeving van het kernwinkelgebied. De Gooische Brink is met een bezetting van 56% de drukst bezette parkeergarage.

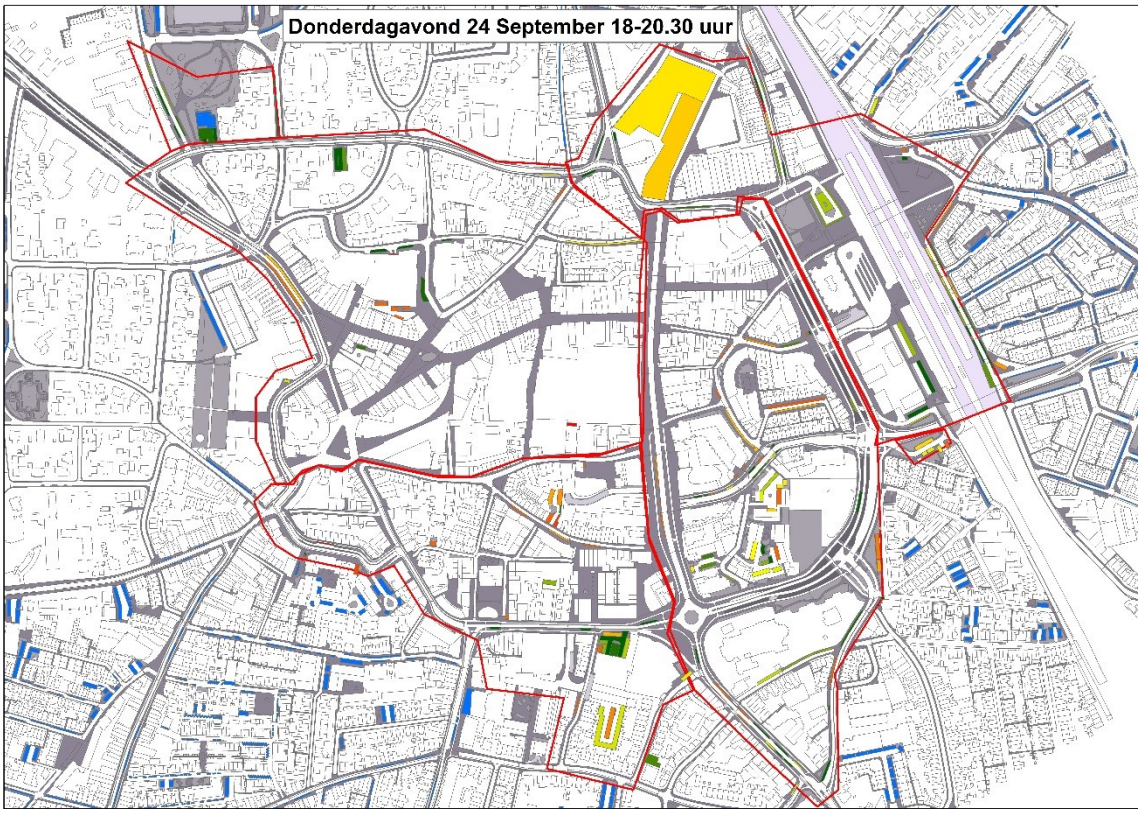
Woensdag 23 september (nachtperiode)
Op woensdagnacht 23 september bleek is gemiddeld 56% van de straatparkeerplekken bezet. De bezetting is logischerwijs het hoogst in deelgebieden met relatief veel woningen. Van de grotere parkeerlocaties is kent het noordelijke deel van het Marktplein met de hoogste bezetting (45% van de parkeerplekken zijn bezet).

Donderdag 24 september (koopavond)
Ook op donderdagavond bleken gemiddeld 62% van de straatparkeerplekken bezet. Op de grotere parkeerlocaties is de hoogte parkeerdruk gemeten op het Marktplein (75% van de plekken waren bezet).

Door de week is de parkeerdruk dus het hoogst op de koopavond. Dit is in verband met de aanwezigheid van zowel bewoners als binnenstad bezoekers ook niet verwonderlijk.



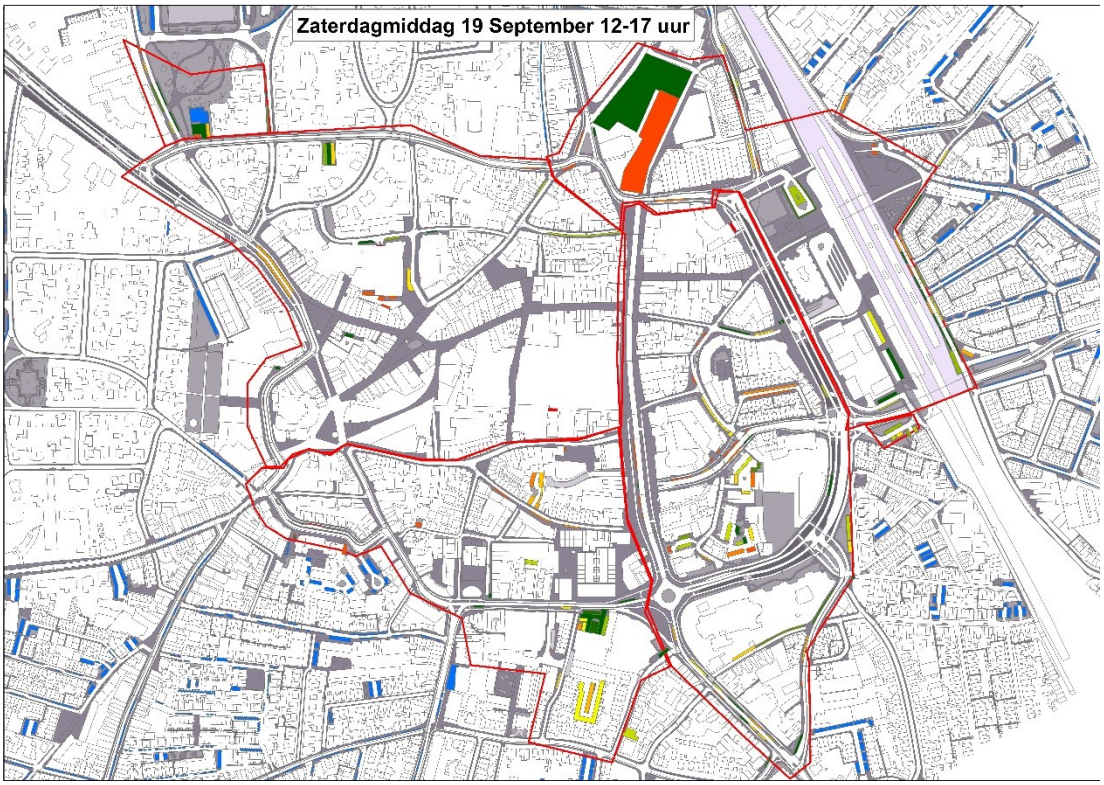
Figuur 4: Parkeerdruk op woensdagnacht 23 september 2015



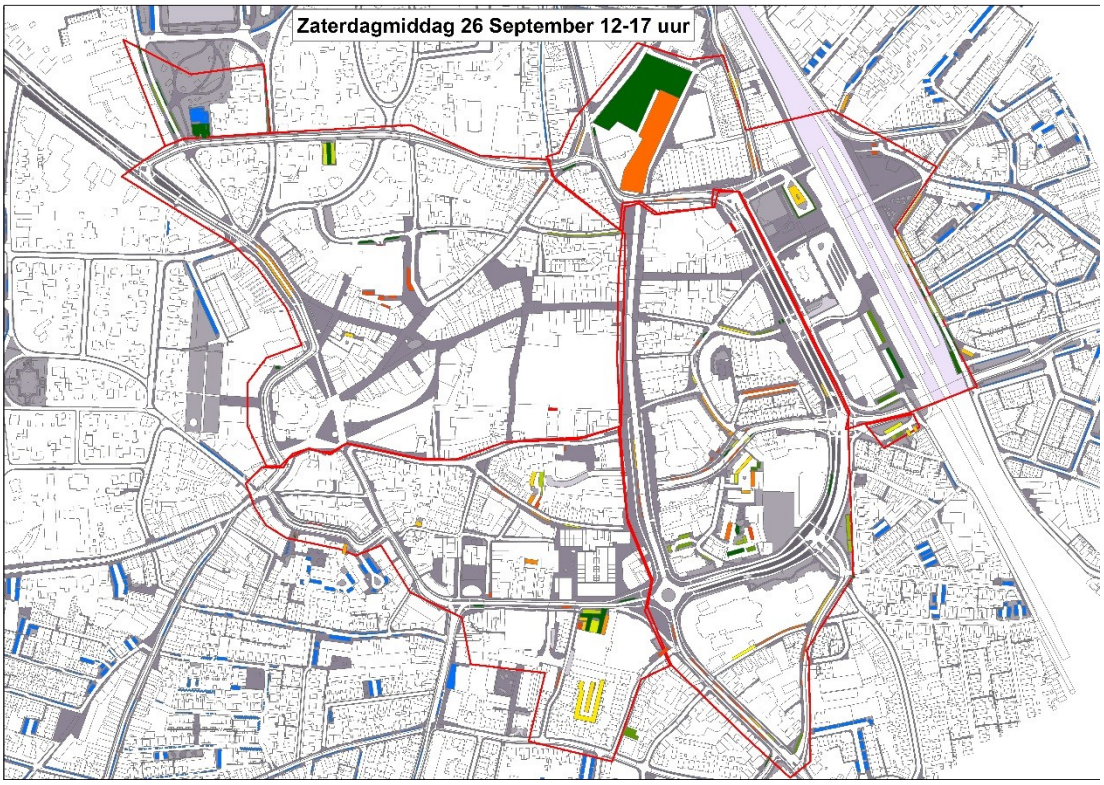
Figuur 5: Parkeerdruk donderdagavond 24 september 2015 (koopavond)

2.3 Parkeerdruk zaterdag

Om de betrouwbaarheid van het onderzoek te vergroten is de zaterdagmiddagmeting op twee verschillende dagen uitgevoerd:



Figuur 6: Parkeerdruk zaterdag 19 september 2015



Figuur 7: Parkeerdruk zaterdag 26 september 2015

Uit de meting blijkt een relatief groot verschil tussen de gemeten parkeerdruk op de twee zaterdagen. De gemiddelde parkeerbezetting bedroeg op 19 september 53% tegen 63% op 26 september.

Op de drukste zaterdag bleek is gemiddeld 69% van de straatparkeerplekken bezet. Er zijn geen specifieke gebieden aan te wijzen waar de parkeerdruk op straat relatief hoger is. Het noordelijke deel van het Marktplein en de Hilvertshofgarage kennen, zoals eerder aangegeven, een bezetting van meer dan 80%. Ook de Gooische Brinkgarage wordt met een bezetting van 72% relatief goed benut.

2.4 Conclusie

Per saldo is, op basis van de huidige parkeervraag en het –capaciteit, sprake van een forse overcapaciteit aan parkeerplekken in het centrum van Hilversum. De parkeerdruk verschilt hierbij wel sterk per locatie. Op een tweetal locaties: de Hilvertshof en het noordelijke deel van het Marktplein, zijn op piekmomenten (te) hoge parkeerbezettingen gemeten van meer dan 80%. Andere terreinen en garages laten daarentegen (ook op piekmomenten) een forse onderbezetting zien.

Ook de parkeerdruk op het maaiveld (straatparkeerplekken) verschilt per locatie. Toch is ook daar, vermoedelijk als gevolg van de tariefstelling en het vergunningenregime, sprake van onderbenutting met een maximale parkeerdruk (op zaterdagen) van 69%.

3 Toekomstige situatie

3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen (periode t/m 2025)

Om een beeld te krijgen van de toekomstige parkeerbehoefte en –capaciteit is een inventarisatie gemaakt van alle geplande ruimtelijke ontwikkelingen in en om het centrum van Hilversum. Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze ontwikkelingen en de verwachte effecten op de parkeervraag gedurende de dag, avond en nachtelijke periode. Hierbij is geen onderscheid gemaakt tussen de dagen in de week. De extra te verwachten parkeervraag geeft in dit opzicht een worst-case inschatting.

Aspect / ontwikkeling	Effect op parkeer-capaciteit	Effect op parkeerbehoefte			Periode	Toelichting
		Dag	Avond	Nacht		
Herinrichting Langgewenst	-200	0	0	0	2016	Van de 290 plekken worden er 200 opgeheven bij de herinrichting van het Langgewenst
Wonen boven winkels (betreft 50 woningen)						Ingezet wordt op meer wonen boven winkels. Aangezien de mensen die boven de winkels wonen veelal een lagere parkeerbehoefte hebben, kunnen ze hun parkeernorm afkopen. Degene die wel behoefte hebben om te parkeren zullen parkeerplaatsen in/rond het centrum innemen, waardoor de capaciteit afneemt.
Transformatie (kantoorbestemming naar woningen)						De bedoeling is dat de komende jaren enkele leegstaande kantoorpanden in het centrum (deels) omgebouwd gaan worden tot woningen. Dit zorgt voor meer bewoners in het centrum, dus meer parkeerbehoefte
Bleu Circle	0	0	0	0	2016	Bedrijf (200 medewerkers) vertrekt, op termijn wordt een nieuwe invulling verwacht
Studio s'Gravelandseweg 15	0	10	15	15	2017	Woonfunctie zonder parkeervoorziening (circa 10 woningen)
ING locatie	0	2	5	5	2018	Circa 40 woningen, bewoners parkeren op eigen terrein, bezoekers elders
Oude Torenstraat	0	2	3	3	2018	Circa 20 woningen, bewoners in bestaande parkeergarage, bezoekers elders
Postkantoor	0	2	3	3	2018	Circa 20 woningen, bewoners in bestaande parkeergarage, bezoekers elders
Noordse Bosje	0	2	3	3	2018	Circa 20 woningen, bewoners in bestaande parkeergarage, bezoekers elders
Parkeerterrein Gooiland	-40	2	3	3	2018	Parkeerterrein wordt bouwlocatie (onderwijsfuncties in plint, daarboven woningen (parkeren eigen terrein, bezoekers elders)
Aloysiusschool	0	2	5	5	2018	Schoolgebouw krijgt woonfunctie (circa 40 woningen, bezoekers parkeren elders)
Schapenkamp 110	0	10	30	30	2018	Kantoorgebouw krijgt woonfunctie (25 woningen, geen eigen parkeervoorzieningen)
Oude bioscoop	0	2	12	12	2018	Transformatie oude bioscoop naar horeca + 6 woningen (geen eigen parkeervoorzieningen)
Nefkens	0	2	0	0	2018	Garage/dealer krijgt woonfunctie (25 woningen parkeren op eigen terrein)
KvK locatie	0	2	0	0	2020	KvK locatie mag worden herbestemd met woonfunctie (parkeren op eigen terrein)
Vestiging Primark / herinrichting Hilvertshof	0	10	10	0		De vestiging van de Primark en de herinrichting van de Hilvertshof zullen waarschijnlijk meer mensen richting het centrum van Hilversum trekken. Deze mensen kunnen parkeren in de parkeergarage Hilvertshof, en zullen ook voor een groot deel met de trein en fiets komen, omdat de grootste doelgroep van de Primark nog niet geen auto heeft (pubers).
Evenementen (hoofdzakelijk weekend, wel gedurende dag, avond en nacht) wisselend lokaal, regionaal of landelijk (open studiodagen) karakter. Er is een aanname gedaan over de structurele gemiddelde extra parkeerbehoefte.	0	50	50	50	2025	Hilversum kent een enorme stijging van het aantal evenementen. In 2013 konden Hilversummers genieten van ruim 100 evenementen en in 2014 waren het ruim 170. Er werden afgelopen jaar tal van verschillende evenementen georganiseerd. Er was echt voor ieder wat wils. We hadden onder meer 20 culturele feesten, 5 mediagerelateerde evenementen, 14 muziekfeesten, circa 29 sportevenementen en 50 markten of braderieën. Natuurlijk moeten we de bekende volksfeesten zoals bijvoorbeeld Sinterklaas en Koningsdag niet vergeten. Het waren niet allemaal grote feesten. Hilversum kent vooral een groot aantal kleinschalige evenementen. Bij de muziekfeesten is vooral een verschuiving te zien van grootschalige naar meer intiemere feesten. Ook komend jaar valt er weer een heleboel te beleven. Bij de gemeente zijn al 65 evenementen aangemeld.
Klantvriendelijker parkeerbeleid: Beperken parkeerduur (tot 21.00 uur ipv 24.00 uur)	0	0	20	20	2017	Rondom centrum zal (met name in avonduren) nog sprake zijn van verdringingseffecten. Deze effecten nemen af als gevolg van een klantvriendelijker parkeerbeleid. Met name op maaiveld zal een (beperkt) effect waar te nemen zijn
Autobezit	0	0	-50	-50	2025	Initiatieven in het kader van autodelen (Greenwheels, Snappcar..etc.) verminderen de noodzaak om een auto te bezitten. In Hilversum zijn deze effecten nog zeer beperkt (85 deelnemers aan het Snappcar intiatief). Op lange termijn is mogelijk een groter effect te verwachten. De parkeernormen in het centrum spelen hier al op in (vanuit ontwikkelaars is al de wens uitgesproken om uit te gaan van een 0 norm omdat er onder huurders eenvoudigweg geen / zeer beperkt vraag is naar eigen parkeerruimte (ook ivm de daarmee gemoeide kosten).
Private parkeerterreinen en garages (leegstand)						
UAV	0	0	0	0		Sloop- nieuwbouwplan
Teleacgebouw	0	0	0	0		Ingevuld door Canal Digitaal
Gooi en Om	15	0	0	0		Leegstand ivm laag autobezit onder bewoners (15 plekken)
Bezoekersaantallen centumgebied						
Scenario: beperkte toename (+5%)	0	70	50	0	2020	(Totale parkeercapaciteit van 2458 plekken in parkeergarages wordt op piekmomenten nu (anno 2015)voor 57% bezet). Bij 5% extra bezetting zijn circa 70 voertuigen extra te verwachten.
Ambitie: +25% bezoekers in deze collegeperiode (tov basisjaar 2014)	0	350	250	0	2020	(Totale parkeercapaciteit van 2458 plekken in parkeergarages wordt op piekmomenten nu (anno 2015)voor 57% bezet). Bij 25% extra bezetting zijn circa 350 voertuigen extra te verwachten.

HOV						Als gevolg van de realisatie van het HOV komen in totaal 233 parkeerplekken te vervallen. De plannen voorzien in fysieke compensatie van 16 parkeerplekken. Per saldo worden dus 217 parkeerplekken opgeheven. De overige parkeercapaciteit kan vooralsnog niet fysiek worden gecompenseerd binnen het HOV project.
P+R	-63	-70	0	0	2020	De huidige P+R bij het NS station kent een bijzonder lage bezetting (maximaal 10 van de 80 plekken wordt bezet). Vanuit NS is de ambitie uitgesproken om het P+R gebruik te versterken (en zelfs een grotere P+R voorziening van 200 plekken te realiseren). De vraag is wel of een dergelijke ambitie reëel is. Met het instellen van 2 richtingsverkeer op de Schapenkamp en andere circulatiemaatregelen rondom het centrumgebied wordt de P+R voorziening in ieder geval wel beter bereikbaar vanuit de verschillende woon- en werkgebieden. De beperkte hemelsbrede afstand maakt gebruik van P+R binnen Hilversum echter minder waarschijnlijk. De P+R zal daarom vermoedelijk met name een functie vervullen voor woonkernen rondom Hilversum. Daarbij wordt vanuit de Structuurvisie ook ingezet op onderzoek naar een P+R voorziening aan de rand van de stad (Arenapark, Zorgpark). Een grootschalige P+R voorziening bij Hilversum centraal lijkt daarbij steeds minder in beeld.
Wandelpad	-91	0	0	0	2020	Parkeerplekken worden momenteel gehuurd door politie
Overige openbare ruimte	-3	0	0	0	2020	3 plekken thv het Teleac gebouw
Ontwikkelingen stationsgebied	-40	0	0	0	2025	Bij herontwikkeling stationsomgeven gaan ongeveer 15 parkeerplaatsen verloren in de Stationsstraat, ongeveer 25 parkeerplekken in Koninginneweg (als gevolg van invoering 2-richtingenverkeer). Op Koninginneweg zijn er mogelijkheden tot parkeren op eigen terrein, maar deze zijn voor een groot deel voor medewerkers van de Vorstin. De nieuwe functies in het Stationsgebied voorzien in principe wel in de eigen parkeerbehoefte.
Afval ondergronds	-19	0	0	0	2016	Verloren parkeerplaatsen door het plaatsen van ondergrondse afvalcontainers. Gaat waarschijnlijk minder worden, maar het maximum aantal verloren parkeerplekken ligt op 19: 2 plekken op de Koninginneweg, 2 Naarderstraat/Honingstraat, 2 Brinkweg, 2 Havenstraat/Elleboogstraat, 2 Havenstraat thv nr 93, 1 Ruitersweg/Zadelstraat, 3 Gijsbrecht van Amstelstraat, 1 Kleine Drift/Prof Donderstraat, 2 Larenseweg thv 2, 1 Koningsstraat/Zadelstraat, 1 Haverstraat (appartementencomplex)
1000 bomenplan	-10	0	0	0	2017	De ambities van het 1000 bomenplan hebben ook invloed op de parkeercapaciteit op maaiveld in het centrumgebied (binnen de ring). Per saldo vervallen naar verwachting maximaal 10 parkeerplekken
Herinrichting Emmastraat / Gooilandplein	-13	0	0	0	2017	Er zijn op dit moment in het stuk 1-richting ongeveer 27 parkeerplekken. Hiervan komt bij herinrichting circa de helft (13 plekken) te vervallen. Compensatie bij Kerk of in openbare ruimte is niet mogelijk.
Totaal	**-464**	**378**	**359**	**99**	**2025**	

Tabel 2: Overzicht geplande ruimtelijke ontwikkelingen en effect op parkeervraag en –aanbod

Indien we alle ontwikkelingen op een rij zetten dan zien we dat, als gevolg van onder meer het gedeeltelijk opheffen van de parkeermogelijkheden op het Marktplein, in en om het centrum in totaal 464 parkeerplekken zullen verdwijnen.

Daarnaast is een toename van de parkeerbehoefte te verwachten. Deze verschilt voor de verschillende dagperioden en is ook mede afhankelijk van de verwachte groei van het aantal binnenstadsbezoekers: uitgaande van de politieke ambitie om nog deze collegeperiode een toename van het aantal binnenstadsbezoekers te realiseren van 25% (ten opzichte van 2014) zal de parkeerbehoefte met 378 plekken toenemen. Gaan we uit van een lager groeiscenario van bijvoorbeeld 5% dan is een toename van 98 plekken te verwachten. De beschikbaarheid van parkeerruimte neemt hierdoor (op een maatgevende zaterdag) daarmee af met:

- Maximaal 464 + 378 = 842 plekken (hoog scenario)
- Minimaal 464 + 98 = 562 plekken (laag scenario)

Deze aantallen geven een bandbreedte van de te verwachten extra parkeerbehoefte of -druk.

3.2 Parkeerbalans, toekomstig

Als gevolg van de geplande ontwikkelingen neemt de parkeercapaciteit af met maximaal 464 plekken. De totale parkeercapaciteit in Afhankelijk van het scenario (hoog of laag) ziet de parkeerbalans er als volgt uit:

Balans (gebouwde voorzieningen)	**Capaciteit**	**Bezetting**	**%**	**Restcapaciteit (obv 80% bezetting)**
Saldo: maximaal te verwachten extra parkeerdruk (obv 25% extra binnenstadsbezoekers tov 2015)	2521	1790	71%	226,8
Saldo: minimaal te verwachten extra parkeerdruk (obv 5% extra binnenstadsbezoekers tov 2015)	2521	1510	60%	506,8

Tabel 3: Toekomstige parkeerbalans bij effectuering toekomstige ontwikkelingen, op basis van doorrekening maatgevende zaterdag 2015

Bovenstaande tabel laat zien dat, bij effectuering van alle geplande toekomstige ontwikkelingen, de parkeerdruk in het centrumgebied nog ruim onder de streefgrens van 80%[3] blijft.

Vanuit het streven om het parkeren op maaiveld te ontmoedigen en de benutting van parkeercapaciteit in garages te verbeteren, kan bij de bepaling van de toekomstige parkeerbalans ook enkel gekeken worden naar de parkeercapaciteit op de grotere locaties (parkeergarages + Marktplein noord). Hierbij ontstaat het volgende beeld:

Balans (gebouwde voorzieningen)	Capaciteit	Bezetting	%	Restcapaciteit (obv 80% bezetting)
Saldo: maximaal te verwachten extra parkeerdruk (obv 25% extra binnenstadsbezoekers tov 2015)	1834	1790	98%	**-322,8**
Saldo: minimaal te verwachten extra parkeerdruk (obv 5% extra binnenstadsbezoekers tov 2015)	1834	1510	82%	**-42,8**

Tabel 4: Toekomstige parkeerbalans bij effectuering toekomstige ontwikkelingen waarin de extra parkeervraag geheel wordt opgevangen in bestaande parkeergarages, obv doorrekening maatgevende zaterdag 2015

In geval het verlies aan parkeercapaciteit en de toename van de parkeervraag geheel in parkeergarages opgevangen moet worden is in zowel het hoge als lage scenario (sterke toename van het aantal binnenstad bezoekers) een parkeerdruk van meer dan 80% te verwachten.

3.3 Advies

In een 'worst case' scenario ontstaat in potentie op piekmomenten[4] een parkeerdruk van meer dan 90% in de parkeergarages in het centrumgebied van Hilversum. De maximaal te verwachten parkeerdruk van 98% hoeft echter geen problemen te geven omdat:

- Met het parkeerverwijssysteem binnenstadsbezoekers goed naar een vrije parkeerplek geleid kunnen worden;
- Door deelname aan het project 'open parkeerdata' automobilisten real time geïnformeerd kunnen worden over de locatie van vrije parkeerplekken in de stad;
- Er wordt nagedacht over mogelijkheden om parkeerplekken vooraf te reserveren;
- Een hoge parkeerdruk ook kan leiden tot andere mobiliteitskeuzes;

Aandachtspunt vormen met name de garages die in de huidige situatie al een hoge parkeerdruk kennen: Hilvertshof, Marktplein (noord) en de Gooische Brink. Met een toename van binnenstadsbezoekers zal in eerste instantie met name de druk op deze populaire parkeergelegenheden toenemen. Ook is in de berekening nog geen rekening gehouden met het wegvallen van de 'Switchparkformule' en is aangenomen dat de leegstand in deze parkeergarage een structureel karakter heeft (bij invulling van leegstaande kantoorfuncties zou deze capaciteit kunnen komen te vervallen). Ook moet de kanttekening worden geplaatst dat er, bijvoorbeeld rond de kerstinkopen, momenten zullen zijn dat de parkeerdruk nog hoger zal liggen. Verder kan op de beschikbaarheid van parkeerruimte in parkeergarages die niet in gemeentelijk beheer zijn ook moeilijk worden gestuurd. Op termijn zal daarom wellicht serieuzer gekeken moeten worden naar overloopvoorzieningen: Bij voorbeeld een eventuele P+R voorziening aan de rand van de stad.

Tot slot is ook de leegstand in andere parkeergarages (bijvoorbeeld de Gooilandgarage) een punt van aandacht. De huidige lage bezetting betekent in zekere zin kapitaalvernietiging. Het opvangen van de extra parkeerbehoefte van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in juist deze parkeervoorzieningen verdient logischerwijs de voorkeur. Daar is wel een goede samenwerking met de private parkeergarages voor nodig.

[3] Wanneer de parkeerdruk niet hoger is dan circa 80% is er voldoende parkeercapaciteit aanwezig en ontstaat maar een beperkte hoeveelheid zoekverkeer. De kans dat bezoekers van het centrum een vrije parkeerplaats kunnen vinden is dan nog voldoende groot.

[4] Worst case is in de regel niet in september. De ruimte op de laatste zaterdag voor kerst is bijvoorbeeld een stuk minder. Het betreft dus de te verwachten parkeerdruk op een 'gemiddeld' piekmoment

Aanbevelingen voor een vervolg:

- Tweejaarlijkse monitoring parkeerdruk centrum;
- Nader onderzoek naar parkeerdruk op piekmomenten;
- Opstellen van uitvoeringsplan ‘betere benutting parkeervoorzieningen’ in samenwerking met andere parkeerexploitanten.

Parkeren Oosterengweg - zuid

Onderzoek effecten en oplossingen bouw verkeerstunnel

Definitief

Project HOV in 't Gooi

Sweco Nederland B.V.
De Bilt, 13 juni 2016

Verantwoording

Titel	:	Parkeren Oosterengweg - zuid
Subtitel	:	Onderzoek effecten en oplossingen bouw verkeerstunnel
Projectnummer	:	347525
Referentienummer	:	
Revisie	:	
Datum	:	13 juni 2016

Auteur(s)	:	ir Jeroen Quee
E-mail adres	:	jeroen.quee@sweco.nl
Contact	:	Sweco Nederland B.V. De Holle Bilt 22 3732 HM De Bilt Postbus 203 3730 AE De Bilt T +31 88 811 66 00 F +31 30 310 04 14 www.sweco.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Vraagstelling 4
1.2 Werkwijze 4
1.3 Leeswijzer 4

2 Effecten aanleg verkeerstunnel 5

3 Parkeertellingen 6

4 Inventarisatie en selectie maatregelen 8
4.1 Afweging 8
4.2 Uitwerking 9
4.3 Conclusie 10

5 Conclusie 11

Bijlagen

Bijlage 1: Ontwerptekening met effecten parkeren

Bijlage 2: Overzicht mogelijke maatregelen

Bijlage 3: Tabel mogelijke maatregelen

1 Inleiding

1.1 Vraagstelling

De aanleg van de tunnel in de Oosterengweg als onderdeel van het HOV in 't Gooi heeft tot gevolg dat bestaande parkeerplaatsen langs deze weg deels vervallen. Dit is aan de orde zowel in de bouwfase als in de eindfase met name aan de zuidkant van het spoor. In het kader van de ontwikkeling van het PIP moet nader worden onderzocht wat de parkeerbehoefte precies is en wat er vanuit het project moet worden gecompenseerd en waar / hoe dit zou kunnen. Van de mogelijke oplossingen moet inzicht bestaan in het oplossend vermogen, voor- en nadelen, onzekerheden en globale kosten.

1.2 Werkwijze

Dit onderzoek is uitgevoerd aan de hand van toegesneden bestudering van het ontwerp van de tunnel, parkeertellingen in de wijde omgeving van de Oosterengweg – zuid en analyse van mogelijke oplossingen.
De concept bevindingen van het onderzoek zijn besproken met de gemeente Hilversum en met ondernemers van de Van Riebeeckgalerij.
De uitwerking van oplossingen heeft plaatsgevonden in samenwerking met de gemeente.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het effect van de tunnel voor het aantal parkeerplaatsen nader bekeken.
In hoofdstuk 3 worden de uitgevoerde parkeertellingen beschreven. In hoofdstuk 4 worden mogelijke oplossingen aangedragen en uitgewerkt. De conclusies van het onderzoek zijn samengevat in hoofdstuk 5.

2 Effecten aanleg verkeerstunnel

In het nieuwe profiel van de Oosterengweg na de bouw van de tunnel is minder ruimte voor parkeren, met name ter hoogte van de Riebeeck winkelgalerij aan beide zijden van de weg. In beperkte mate kunnen vervangende parkeerplaatsen worden aangelegd langs het iets bredere deel van de weg. Het saldo van vervallen en vervangende parkeerplaatsen is in de eindsituatie 24 parkeerplaatsen.
Tijdens de bouw is extra ruimte nodig, waardoor langs het bredere deel van de Oosterengweg in elk geval nog 12 extra parkeerplaatsen vervallen. De PIP grens van het werkgebied ligt ter hoogte van de Van Riebeeckweg. Als tot hier het parkeren vervalt, is sprake van 14 extra vervallende parkeerplaatsen. In tabel 2 is een samenvattend overzicht gegeven.
In bijlage 1 is het effect van het ontwerp meer gedetailleerd weergegeven.

Wegdeel	Saldo vervallen plaatsen permanent	Vervallen plaatsen tijdens de bouw	Totaal permanent en tijdens bouw
Oosterengweg tussen huisnr. 201 en spoor	**24**	**12**	**36**
Oosterengweg tussen huisnr. 201 en Van Riebeeckweg	**0**	**14**	**14**
Totaal permanent	**24**		**24**
Totaal alleen tijdens de bouw		**26**	**26**
Totaal tijdens de bouw	**24**	**26**	**50**

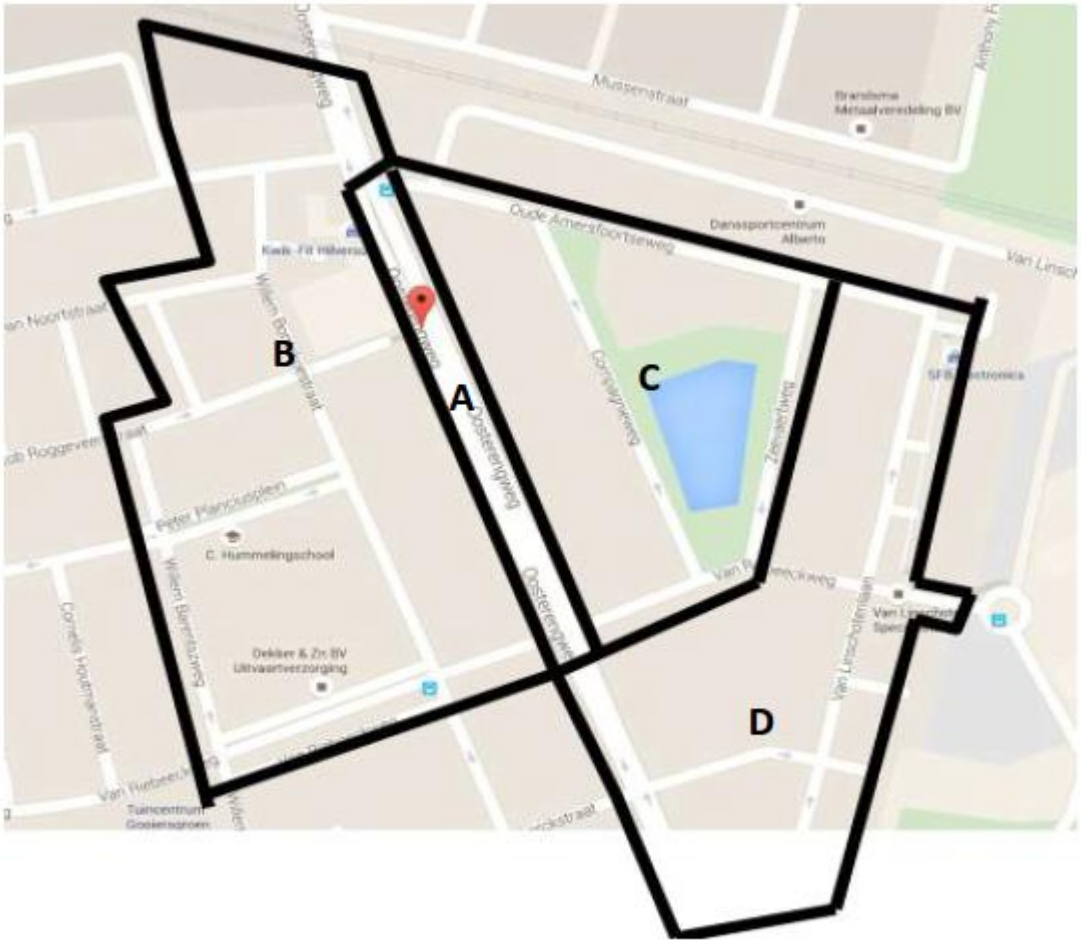
Tabel 2: Overzicht vervallen parkeerplaatsen Oosterengweg

Aanvullende opmerkingen

Via de Oosterengweg loopt de route van de stadsbus in noord-zuidrichting met een halte ter hoogte van de Oude Amersfoortseweg aan de oostzijde van de Oosterengweg. Als deze route gehandhaafd blijft in de situatie met tunnel, moet de halte in zuidelijke richting worden verplaatst. Hierdoor zouden 3 à 4 parkeerplaatsen extra vervallen. Omdat de meest nabije volgende bushalte aan de Van Riebeeckweg ligt, heeft een vervangende halte aan de Oosterengweg weinig meerwaarde. Er is dan ook van uit gegaan dat de halte aan de Oosterengweg geheel vervalt.
In de calculatie van de parkeerplaatsen is geen rekening gehouden met vuilcontainers.

3 Parkeertellingen

Om beter zicht te krijgen op de consequenties voor parkeren van de bouw van de tunnel in de Oosterengweg zijn parkeertellingen uitgevoerd.
De tellingen zijn op representatieve momenten uitgevoerd. Bij de tellingen zijn de kentekens waargenomen zodat beter inzicht kan worden verkregen in het parkeermotief, met name in het onderscheid tussen bewoners en niet-bewoners.
De resultaten van de tellingen zijn op sectieniveau beschikbaar en uitgewerkt; een sectie is meestal een straatvak/-zijde. In figuur 1 is het onderzoeksgebied weergegeven. Een samenvatting van de resultaten geaggregeerd naar deelgebieden is gegeven in tabel 1.



Figuur 1: Onderzoeksgebied parkeertellingen

Parkeertellingen omgeving Oosterengweg zuid Hilversum juni 2015

	capaciteit	**telronde 1:** donderdag 25/6 15:00			**telronde 2:** donderdag 25/6 17:00			**telronde 3:** zaterdag 27/6 16:00			**telronde 4:** dinsdag 30/6 23:00		
		bezetting	bezetting	aandeel	bezetting	bezetting	aandeel	bezetting	bezetting	aandeel	bezetting	bezetting	aandeel
		abs (*)	%	bewoners (**)	abs (*)	%	bewoners (**)	abs	%	bewoners (**)	abs	%	bewoners (**)
Gebied A	61	23	38%	65%	29	48%	66%	47	77%	62%	56	92%	100%
Gebied B	370	220	59%	47%	243	66%	56%	208	56%	61%	234	63%	100%
Gebied C	112	110	98%	61%	111	99%	70%	83	74%	69%	136	121%	100%
Gebied D	325	250	77%	36%	207	64%	59%	206	63%	62%	252	78%	100%
totaal	868	603	69%	46%	590	68%	60%	544	63%	63%	678	78%	

opmerkingen
(*) Parkeervakken Oosterengweg o.z. tussen Van Riebeeckweg en winkelcentrum opgebroken (21)
(**) Als bewoners zijn aangemerkt de auto's die zijn waargenomen tijdens telronde 4
bij bezetting is foutparkeren inbegrepen (met name van toepassing in B en C)

Tabel 1: Samenvatting resultaten parkeertellingen (gebiedsindeling zie figuur 1)

Uit de parkeertellingen blijkt dat de maatgevende situatie voor het parkeren overduidelijk ligt in de nachtsituatie. Het parkeren door bewoners is dan overheersend. Met name deelgebieden A en C kennen hoge parkeerdruk met bezetting van 90% of hoger: in gebied A in de nachtsituatie, in gebied C zowel in de late donderdagmiddag als in de nachtsituatie. De bezettingsgraad is hoger dan 100% doordat veel wordt foutgeparkeerd.

Voor winkelbezoek aan de Van Riebeeckgalerij is steeds voldoende parkeerruimte beschikbaar. Ook wanneer de parkeerplaatsen aan de voorkant (Oosterengweg) komen te vervallen, dan komt de parkeerdruk niet boven het gewenste niveau te liggen. In definitieve situatie zijn dan ook voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor het winkelcentrum.

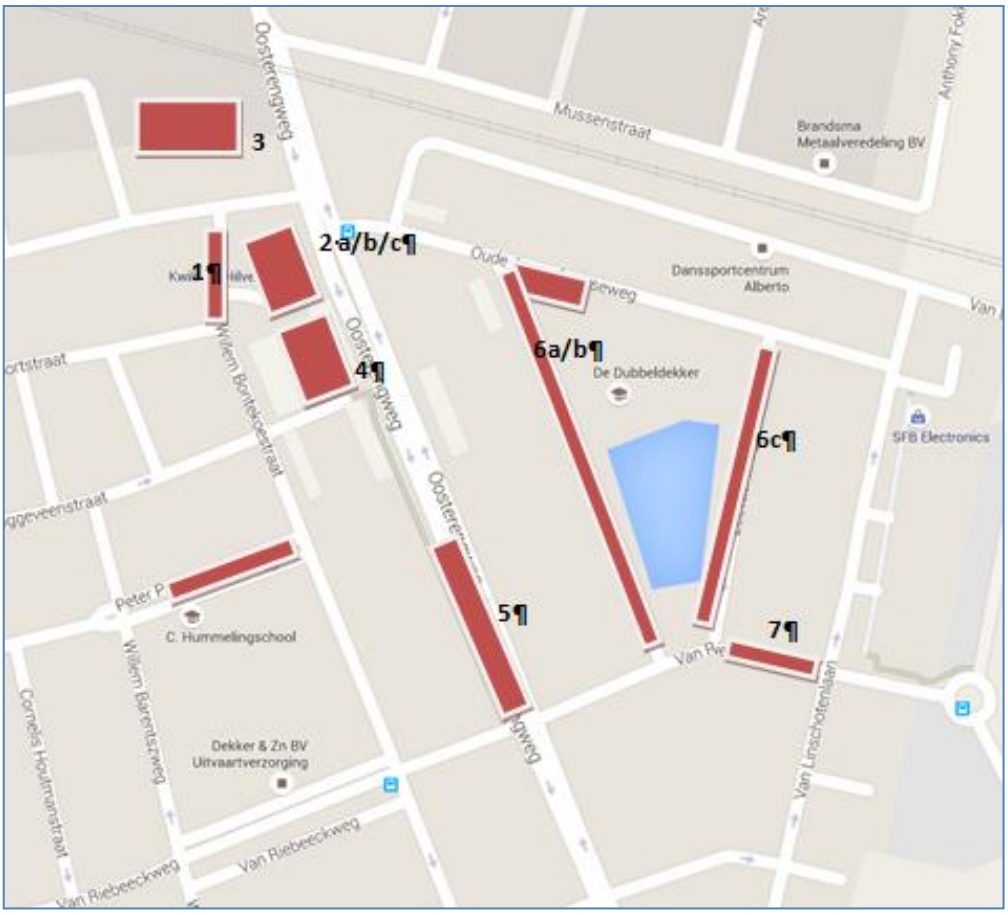
Opvallend in de parkeermotiefbepaling is het gemengde karakter van het parkeren overdag. Verklaring hiervoor ligt in de gespreide aanwezigheid van bezoek aantrekkende functies in het gehele gebied: naast winkels zijn aanwezig scholen, zorgvoorzieningen en aan de oostzijde van het onderzoeksgebied is het parkeren voor het ziekenhuis van sterke invloed.

Conclusie
De parkeerdruk in het gebied waar de parkeerplaatsen komen te vervallen is zeer hoog.
Het betreft met name parkeren voor bewoners. Er is geen parkeerruimte ‘over’. Voor de 24 parkeerplaatsen die vervallen ten gevolge van de bouw van de tunnel moet daarom gezocht worden naar mogelijkheden om deze te compenseren.

4 Inventarisatie en selectie maatregelen

4.1 Afweging

Er is een inventarisatie uitgevoerd van mogelijkheden om hetzij tijdelijk hetzij permanent in vervangende parkeergelegenheid te voorzien. Tijdens de inventarisatie en uiteindelijk de selectie is van grof naar fijn gewerkt. In eerste instantie zijn alle mogelijke opties meegenomen, ook de minder realistische. De verschillende alternatieven zijn hieronder weergegeven in figuur 2. Voor meer informatie over de geïnventariseerde alternatieven en de verschillende voor- en nadelen, zie bijlage 2 en bijlage 3.



Figuur 2: Overzicht mogelijke maatregelen parkeren

Vervolgens is samen met onder andere de gemeente en een selectie gemaakt en is een aantal kansrijke alternatieven nader onderzocht. Uiteindelijk is in deze afweging gekozen voor uitwerking van de oplossingen van variant 6: de herinrichting van de Compagnieweg, de hoek Oude Amersfoortseweg en de Zeevaertweg.

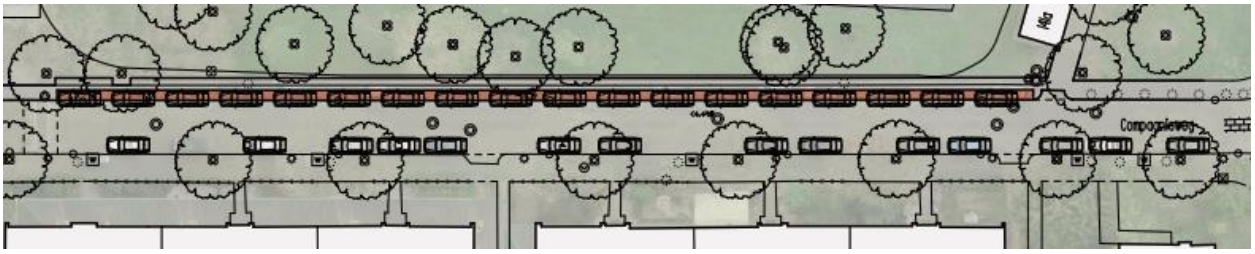
4.2 Uitwerking

In de huidige situatie zijn aan de oostzijde van de Compagnieweg 29 geparkeerde auto's geteld in de nachtsituatie. Bij inrichting met rabatparkeren kunnen op het gedeelte ter hoogte van de vijver 20 parkeerplaatsen liggen. Het gedeelte noordelijk van de school 'De Dubbeldekker' kan na herinrichting circa 31 parkeerplaatsen omvatten. Per saldo kunnen hiermee afhankelijk van nadere keuzes in de inrichting tot 21 parkeerplaatsen worden toegevoegd.
Herinrichting van de Zeevaertweg levert formalisering/toevoeging van 26 parkeerplaatsen op.

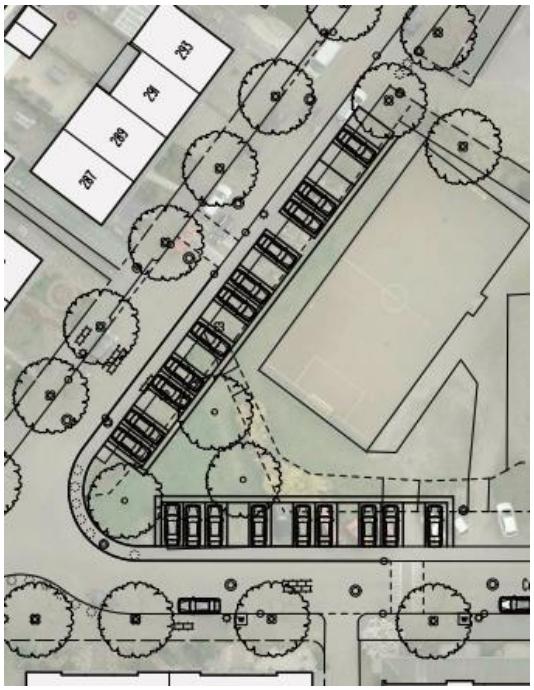
De schetsontwerpen zijn in onderstaande figuren weergegeven. De schetsontwerpen moeten nog nader uitgewerkt worden tot uitvoerbare ontwerpen. Bij deze nadere uitwerking zal ook de projectomgeving betrokken worden.

Met deze maatregelen worden voldoende parkeerplaatsen toegevoegd en wordt als meerwaarde de kwaliteit van het openbaar gebied en het parkeren verbeterd.

De maatregelen worden voorafgaand aan het tunnelbouwproject gerealiseerd zodat tijdens de bouw al compensatie wordt geboden voor het vervallen van parkeerplaatsen aan de Compagnieweg.



Rabatparkeren Compagnieweg oostzijde (6a)



Toevoegen parkeren hoek Compagnieweg / Oude Amersfoortseweg (6b)

Rabatparkeren Zeevaertweg oostzijde (6c)

4.3 Conclusie

Voor het compenseren van de vervallen parkeerplaatsen aan de Oosterengweg is een groot aantal mogelijkheden afgewogen.

In overleg met de gemeente is als meest geschikte oplossing gekozen voor verdere uitwerking van de herinrichting van de Compagnieweg, de hoek Oude Amersfoortseweg en de Zeevaertweg. Hiermee worden voldoende parkeerplaatsen toegevoegd en wordt als meerwaarde de kwaliteit van het openbaar gebied en het parkeren verbeterd.

De maatregelen worden voorafgaand aan het tunnelbouwproject gerealiseerd zodat tijdens de bouw al compensatie wordt geboden voor het vervallen van parkeerplaatsen aan de Compagnieweg.

5 Conclusie

De aanleg van de dubbellaags verkeerstunnel in de Oosterengweg als onderdeel van het project HOV in 't Gooi heeft tot gevolg dat de bestaande parkeerplaatsen langs deze weg deels vervallen. Dit is aan de orde zowel in de bouwfase als in de eindfase met name aan de zuidkant van het spoor ter hoogte van de Riebeeck winkelgalerij. In beperkte mate kunnen vervangende parkeerplaatsen worden aangelegd langs het iets bredere deel van de weg. Het saldo van vervallen en vervangende parkeerplaatsen is in de eindsituatie 24 parkeerplaatsen.
Tijdens de bouw is tijdelijk extra ruimte nodig, waardoor langs het bredere deel van de Oosterengweg in elk geval nog extra parkeerplaatsen vervallen. De PIP grens van het werkgebied ligt ter hoogte van de Van Riebeeckweg. Tijdelijk en permanent totaal genomen vervallen maximaal 50 plaatsen.

Uit de parkeertellingen blijkt dat de maatgevende situatie voor het parkeren overduidelijk ligt in de nachtsituatie. Het parkeren door bewoners is dan overheersend. Met name de Oosterengweg zelf en de Compagnieweg en directe omgeving kennen hoge parkeerdruk met bezetting van 90% of hoger: de Oosterengweg in de nachtsituatie, de Compagnieweg en directe omgeving zowel in de late donderdagmiddag als in de nachtsituatie. De bezettingsgraad is hoger dan 100% doordat veel wordt foutgeparkeerd (met name Compagnieweg).

De resultaten van de parkeertellingen laten met name effect van de aanleg van de tunnel op parkeren voor bewoners zien. Doordat de bestaande hoge parkeerdruk wordt vergroot, is het noodzakelijk om te voorzien in extra vervangende parkeerplaatsen. Hiervoor is gezocht naar alternatieven in samenspraak met de gemeente. Uit de gegenereerde mogelijkheden is als oplossing voortgekomen:

- rabatparkeren Compagnieweg om het illegaal parkeren op te lossen (18 plaatsen);
- 31 nieuwe parkeerplaatsen hoek Compagnieweg / Oude Amersfoortseweg;
- Rabatparkeren Zeevaertweg waardoor legale parkeerplaatsen worden toegevoegd (26 plaatsen)

De maatregelen worden voorafgaand aan het tunnelbouwproject gerealiseerd zodat tijdens de bouw al compensatie wordt geboden voor het vervallen van parkeerplaatsen aan de Compagnieweg.

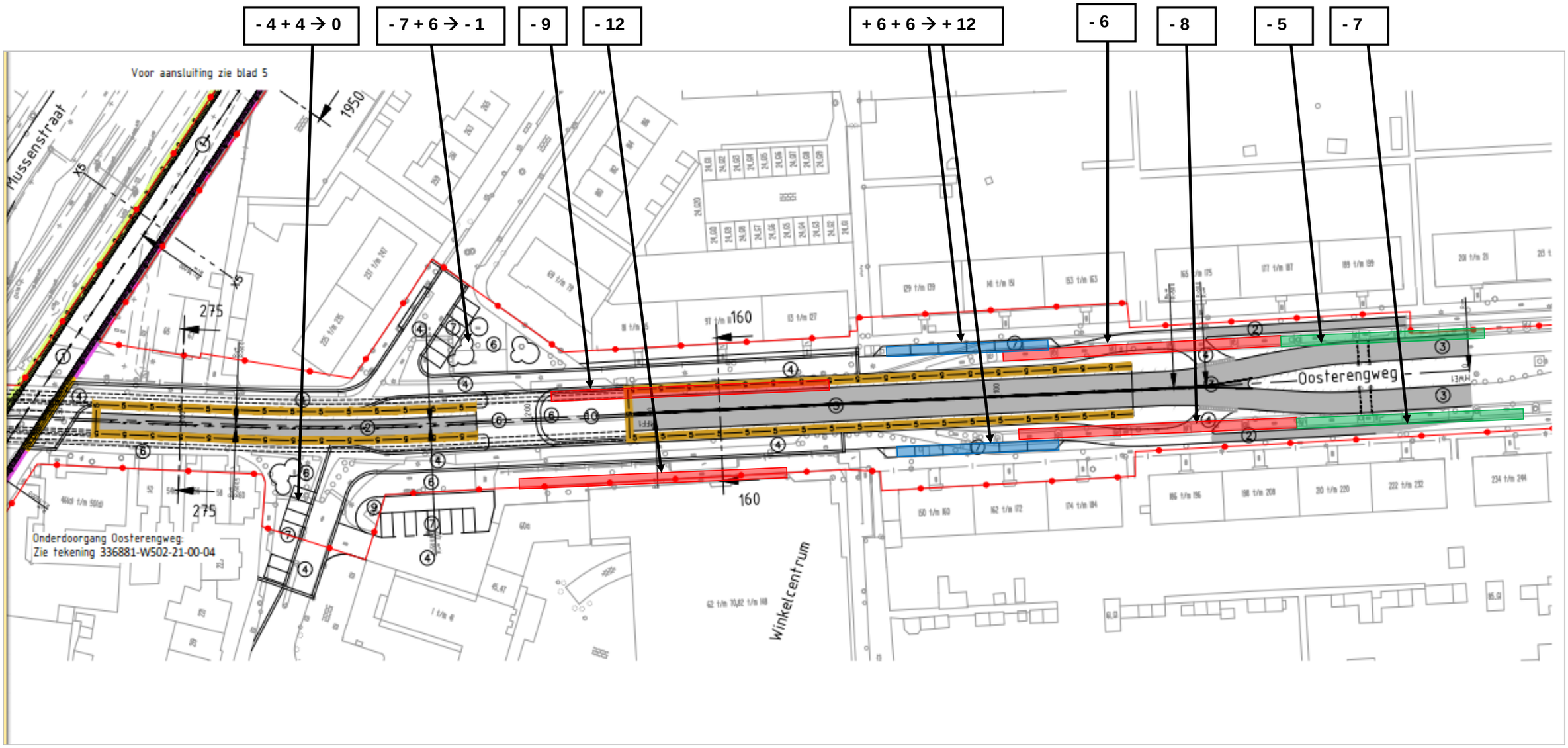
Bijlage 1

Ontwerptekening met effecten parkeren

Vervallen in tijdelijke en eindsituatie

Nieuw in eindsituatie

In tijdelijke situatie vervallen, in eindsituatie gehandhaafd



SWECO

Bijlage 2

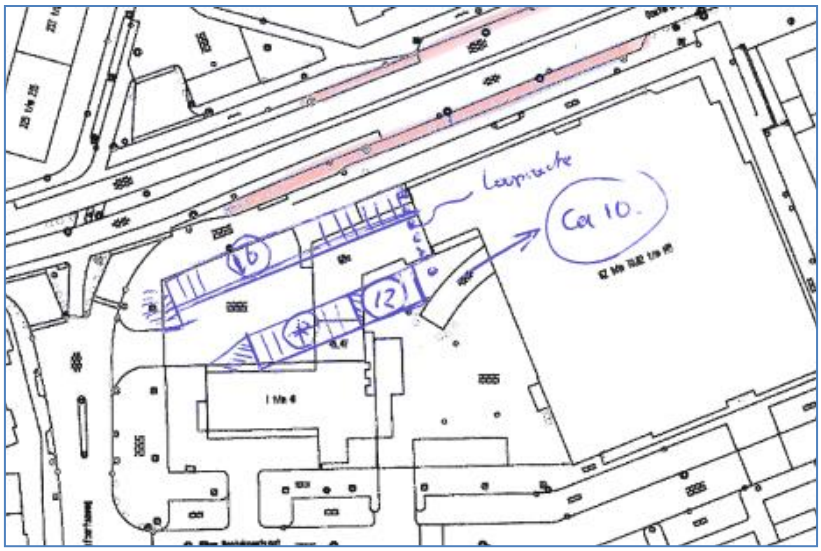
Overzicht mogelijke maatregelen

Variant 2 a: Maaiveldparkeren t.p.v. huidig Kwikfit pand (als dat wordt gesloopt)

Voordeel: dicht bij Oosterengweg en winkels
Nadeel: afhankelijkheid van derden, kosten

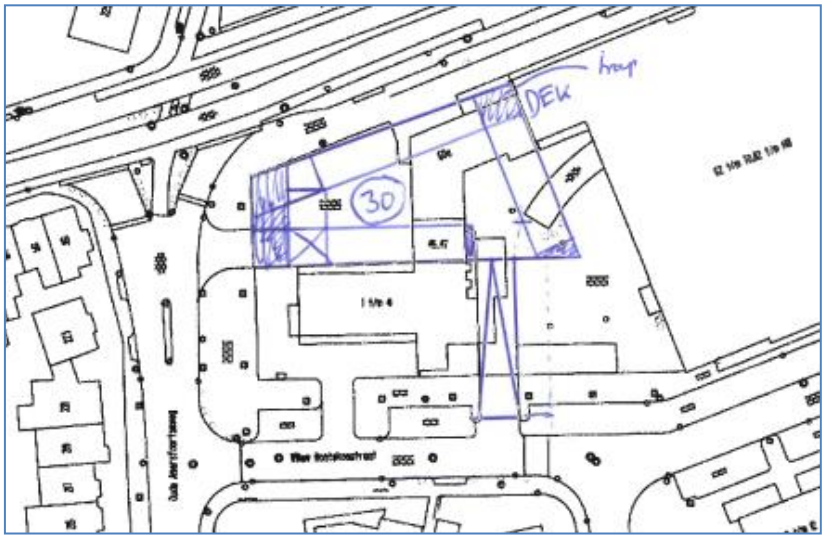
Variant 4: Gebruik bestaande parkeergarage: 9 plaatsen zijn nog niet verhuurd

Voordeel: dicht bij Oosterengweg en winkels
Nadeel: afhankelijkheid van derden, slechte kwaliteit van de parkeergarage



Variant 2 b: Parkeren bovenop de bebouwing van Kwikfit te ontsluiten met een helling-baan vanaf de Willem Bontekoestraat.

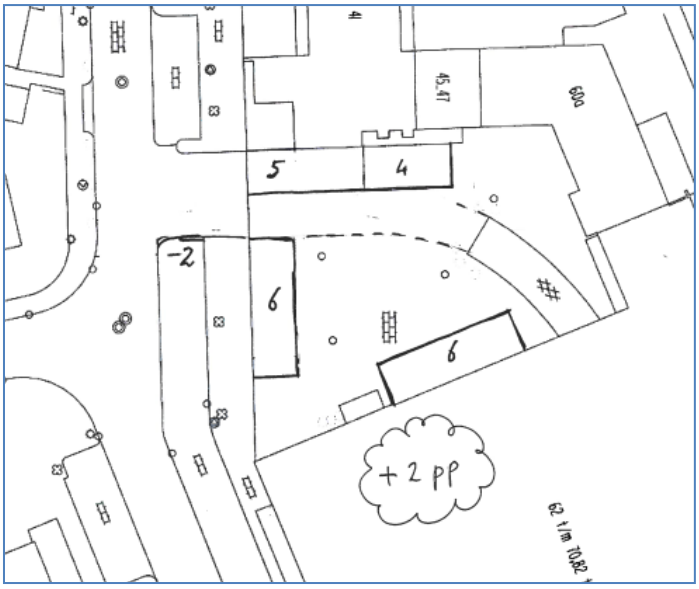
Voordeel: dicht bij Oosterengweg en winkels
Nadeel: afhankelijkheid van derden en bouwkundig gecompliceerd waardoor de kosten hoog zijn



Variant 2 c: Extra parkeerplaatsen bestaande parkeerterrein en Willem Bontekoestraat

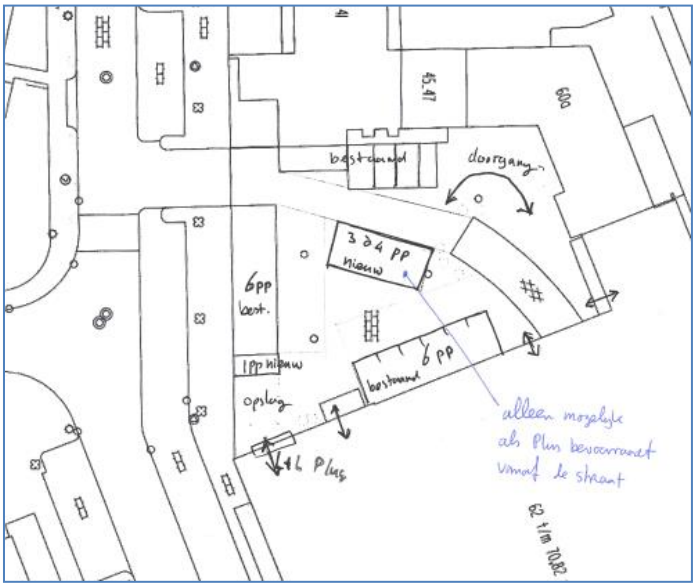
Optie 1: 2 parkeerplaatsen extra door herschikking parkeren

Voordeel: dicht bij Oosterengweg en winkels
Nadeel: afhankelijkheid van derden (inrichting terrein),
supermarkt moet bevoorraden vanaf de straat – is geen optie;
niet dicht bij Oosterengweg waar het probleem zich primair voordoet



Optie 2: 3 à 4 parkeerplaatsen extra door herschikking parkeren

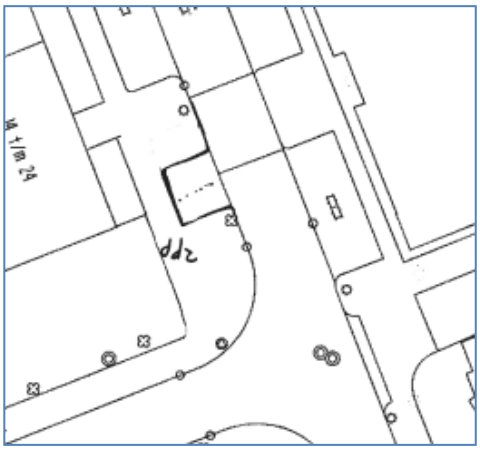
Voordeel: dicht bij Oosterengweg en winkels
Nadeel: afhankelijkheid van derden (inrichting terrein)
supermarkt moet bevoorraden vanaf de straat – is geen optie,
niet dicht bij Oosterengweg waar het probleem zich primair voordoet



Optie 3: 2 parkeerplaatsen extra tegenover ingang Riebeeckgalerij

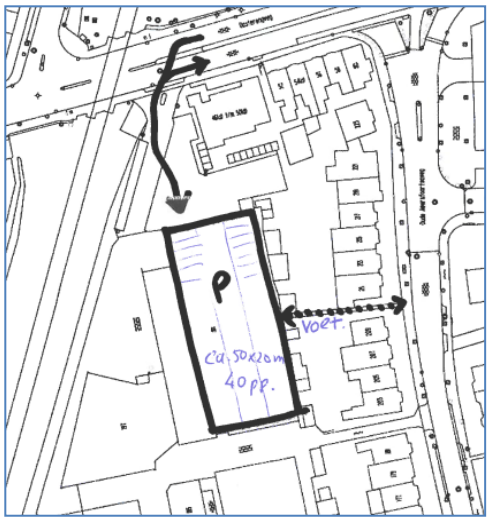
Voordeel: dicht bij Oosterengweg en winkels

Nadeel: afhankelijkheid van derden (inrichting terrein)
conflicteert met recent gerealiseerde straatinrichting,
niet dicht bij Oosterengweg waar het probleem zich primair voordoet



Variant 3: Gebouw Hanegraaf
Opmerking: meerlaags parkeren mogelijkheid nader onderzoeken

Voordeel: veel potentiële parkeerplaatsen
Nadeel: hoge kosten, afhankelijk van derden en ver van het deel van de Oosterengweg waar de meeste parkeerplaatsen vervallen, looproute via steeg tussen woningen nadelig



Variant 6 a/b: Rabatparkeren Compagnieweg en aanpassen parkeren Compagnieweg / Oude Amersfoortseweg
Variant 6c: Rabatparkeren en aanpassen parkeren Zeevaertweg

Voordeel: concreet realiseerbaar, positief effect voor groter gebied
korte afstand en goede verbinding met Oosterengweg
Nadeel: bestaande hoge parkeerdruk

Aandachtspunt was de stedenbouwkundige inpassing in dit Dudok inrichtingsplan. Onderzoek van de gemeente wees uit dat de maatregelen goed inpasbaar zijn.

Boven: beelden huidige situatie Compagnieweg
Onder : voorbeeld geformaliseerd rabatparkeren

Variant 7: Parkeren middenberm Van Riebeeckweg

Tijdelijke inrichtingsvorm Van Riebeeckweg tussen Zeevaertweg en Van Linschotenlaan (zie voorbeeld van een vergelijkbare oplossing in een andere gemeente in onderstaande foto)

Voordeel: makkelijk te realiseren
Nadeel: verkeerskundig niet wenselijk, relatief ver weg van de Oosterengweg

Bijlage 3

Tabel mogelijke maatregelen

Nummer in figuur 2	Omschrijving	Permanent/tijdelijk	Aantal parkeer-plaatsen	Regulering van het gebruik	Globale investering (in €)		Planologisch/ juridische haalbaarheid	Opmerkingen
					Per parkeerplaats	Totaal		
1	Bestaande parkeerplaatsen W. Bontekoestraat intensiever benutten	Tijdelijk of permanent	20 a 30	Eventueel, is deels blauwe zone	0	0	Mogelijk	Frictie met bezoek winkelgalerij
2a	Parkeren maaiveld locatie Kwikfit als gebouw Kwikfit gesloopt	Permanent	Circa 30	Eventueel	5.000 + verwervings- en sloopkosten	150.000 + verwervings- en sloopkosten	Mogelijk	
2b	Parkeren bovenop Kwikfit; bebouwing gehandhaafd	Permanent	Circa 30	Eventueel	25.000	750.000 schatting	Nader onderzoeken	Bouwkundig complex
2c	Optimaliseren parkeren bestaand parkeerterrein en toevoegen parkeren W. Bontekoestraat westzijde t/o Riebeeckgalerij	Permanent	2 à 4 (terr.) 2 (W.B. str.)	Eventueel	500 à 1.000	3.000 à 8.000	Haalbaar	Afhankelijk van oplossing bevoorrading Plus supermarkt (nauwelijks optie)
3	Gebruik hal Hanegraaf, ontsloten vanaf Oosterengweg	Tijdelijk of permanent	Circa 40	Noodzakelijk	n.v.t.	Bij huren: 24 pp * € 75 per maand voor 3 jaar -> 65.000	Nader onderzoeken	Nader onderzoeken wat mogelijk is; aandacht voetgangersverbinding naar Oude Amersfoortseweg
4	Medegebruik parkeergarage onder supermarkt (huren parkeerplaatsen).	Tijdelijk of permanent	Circa 9	Noodzakelijk		Bij huren: 9 pp * € 75 per maand voor 3 jaar -> 25.000 + investering tbv kwaliteit	Mogelijk	Mogelijk frictie / ongelijkheid t.o.v. bestaande huurders van p.p.Verhuurder. Is winkeliersvereniging.
5	Herinrichten Oosterengweg tussen bouwterrein en Van Riebeeckweg tot tijdelijk parkeren	Tijdelijk	30 à 40	Eventueel	500	15.000 à 20.000	Mogelijk	Alleen tijdens de bouw; opgave mee te geven aan de aannemer. Inmiddels geen optie meer.
6a	Rabat parkeren oostzijde Compagnieweg met vakmarkering:	Permanent	18	Nee	3.500	63.000	Mogelijk. Deels formaliseren deels nieuw.	Verbetering totale parkeersituatie en door betere ordening per saldo toename.
6b	Aanleggen parkeerplaatsen hoek Compagnieweg / Oude Amersfoortseweg	Permanent	31	Nee	2.500	71.500	Mogelijk	
6c	Rabat parkeren oostzijde Zeevaartweg	Permanent	26	Nee	3.000	78.000		Verbetering totale parkeersituatie en door betere ordening per saldo toename.
7	Middenberm Van Riebeeckweg tussen Zeevaartweg en Van Linschotenlaan geschikt maken voor parkeren	Tijdelijk	Circa 20	Bij voorkeur wel	1.000	20.000	Mogelijk	

Provincie Noord-Holland

Bereikbaarheid, zichtbaarheid en bruikbaarheid bedrijven

24 juni 2016

Inhoudsopgave

1.	**Bereikbaarheid bedrijven**	3
1.2	Tijdelijke situatie van 3e kwartaal 2018 tot en met 1e kwartaal 2021	3
1.3	Eindsituatie na 1e kwartaal 2021	4
2.	**Zichtbaarheid en bruikbaarheid**	6
2.1	Percelen op Venetapark	6
2.2	Plus Markt Oosterengweg	8

1. Bereikbaarheid bedrijven

1.1 Algemeen

Voor de bereikbaarheid van de bedrijven tijdens en na de bouwwerkzaamheden zijn twee tekeningen gemaakt. Eén geeft de tijdelijke situatie weer vanaf het moment van het afsluiten van de overweg Oosterengweg en één geeft de eindsituatie weer na het openstellen van de onderdoorgang Oosterengweg. De voorbereidende en vooruitlopende werkzaamheden, zoals het verleggen van kabels en leidingen leiden niet tot het volledig afsluitingen van wegen of routes. De tekeningen geven alleen de voorkeursroutes aan die ook geschikt zijn voor vrachtverkeer. Voor sommige locaties zijn ook aanvullende routes beschikbaar, soms niet geschikt voor vrachtverkeer. Deze zijn niet aangegeven.

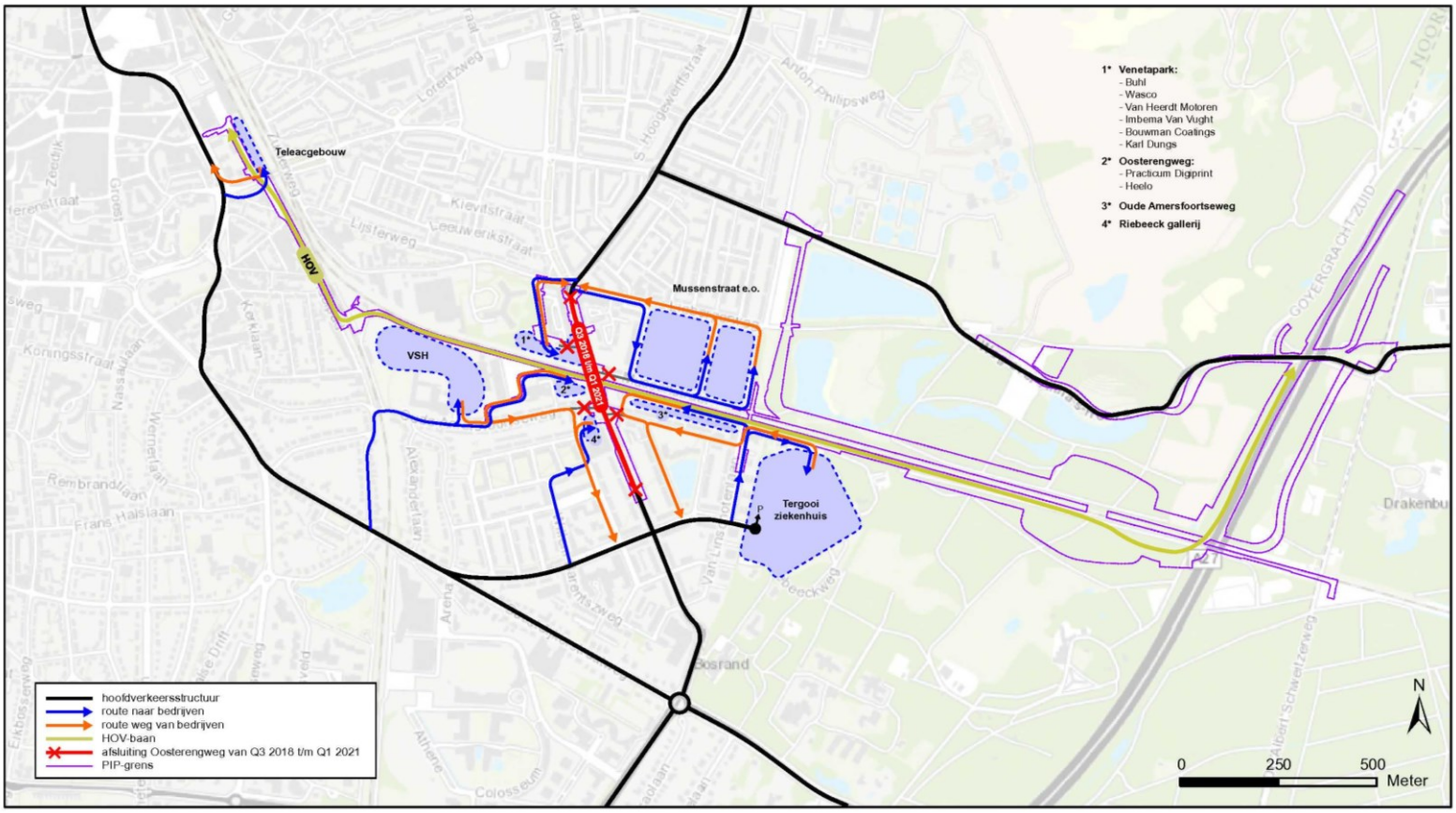
De tekeningen zijn gebaseerd op de huidige inzichten van de diverse werkzaamheden voor de uitvoering van het project. Het is mogelijk dat er wijzigingen optreden als gevolg van voortschrijdend inzicht / noodzakelijke aanpassingen. De tekeningen worden in de komende maanden in overleg met direct belanghebbenden nader uitgewerkt tot een BLVC plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Gestreefd wordt om de wegafsluitingen en erfafsluitingen tijdig en vooraf aan te kondigen en om deze afsluitingen en andere hinder zo kort mogelijk te laten duren. Ook tijdens het aanbestedingsproces wordt een grote inbreng van de marktpartijen verwacht ten aanzien van het beperken van hinder. De aannemerscombinatie die het HOV project gaat bouwen wordt uiteindelijk verantwoordelijk voor opstellen van het BLVC plan en het organiseren van de tijdelijke bereikbaarheid. Het project en de gemeente blijven toetsen of de bereikbaarheid voldoende gewaarborgd blijft.

1.2 Tijdelijke situatie van 3e kwartaal 2018 tot en met 1e kwartaal 2021

Het afsluiten van de Oosterengweg betekent dat de toegangen van de Oosterengweg naar de bedrijven aan weerszijden van de spoorlijn afgesloten worden. Via andere routes blijven deze bedrijven bereikbaar. Van west naar oost en van noord naar zuid is de bereikbaarheid op de volgende wijze gewaarborgd:

- De parkeergarage van het Teleacgebouw nabij station Hilversum blijft gedurende de werkzaamheden via dezelfde routes als in de huidige situatie bereikbaar;
- Het Venetapark en omgeving wordt vanaf de Liebergerweg met de zogeheten nieuwe IFF-route in twee richtingen bereikbaar gemaakt;
- De bedrijven aan de Mussenstraat en omgeving zijn vanaf de Liebergerweg bereikbaar. Het deel van de Liebergerweg vanaf de Oosterengweg wordt tijdens de werkzaamheden een tweerichtingsweg;
- De toegang naar VSH blijft ongewijzigd. Het verkeer van VSH kan via de Willem Bontekoestraat en de Van Riebeeckweg naar de Oosterengweg;
- De bedrijven aan de Oosterengweg zijn via een tijdelijke route over het HKU-terrein bereikbaar;

- De Riebeeckgallerij is via onder andere de Willem Barentszweg bereikbaar. Verkeer kan wegrijden via onder andere de Willem Bontekoestraat;
- De bedrijven tussen Oude Amersfoortseweg en spoorlijn zijn tijdens de werkzaamheden alleen bereikbaar vanaf de Van Linschotenlaan. Vanwege de tijdelijke overweg voor fietsers, voetgangers en nood- en hulpdiensten wordt eenrichtingsverkeer ingesteld richting Oude Amersfoortseweg en Compagnieweg. Vanwege de route voor nood- en hulpdiensten wordt het eenrichtingsverkeer op de Compagnieweg tijdelijk omgedraaid.
- De expeditie van Tergooi Ziekenhuizen blijft via de Van Linschotenlaan. Wegrijden gaat via de Compagnieweg vanwege het tijdelijk omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Zeevaertweg en de Compagnieweg.



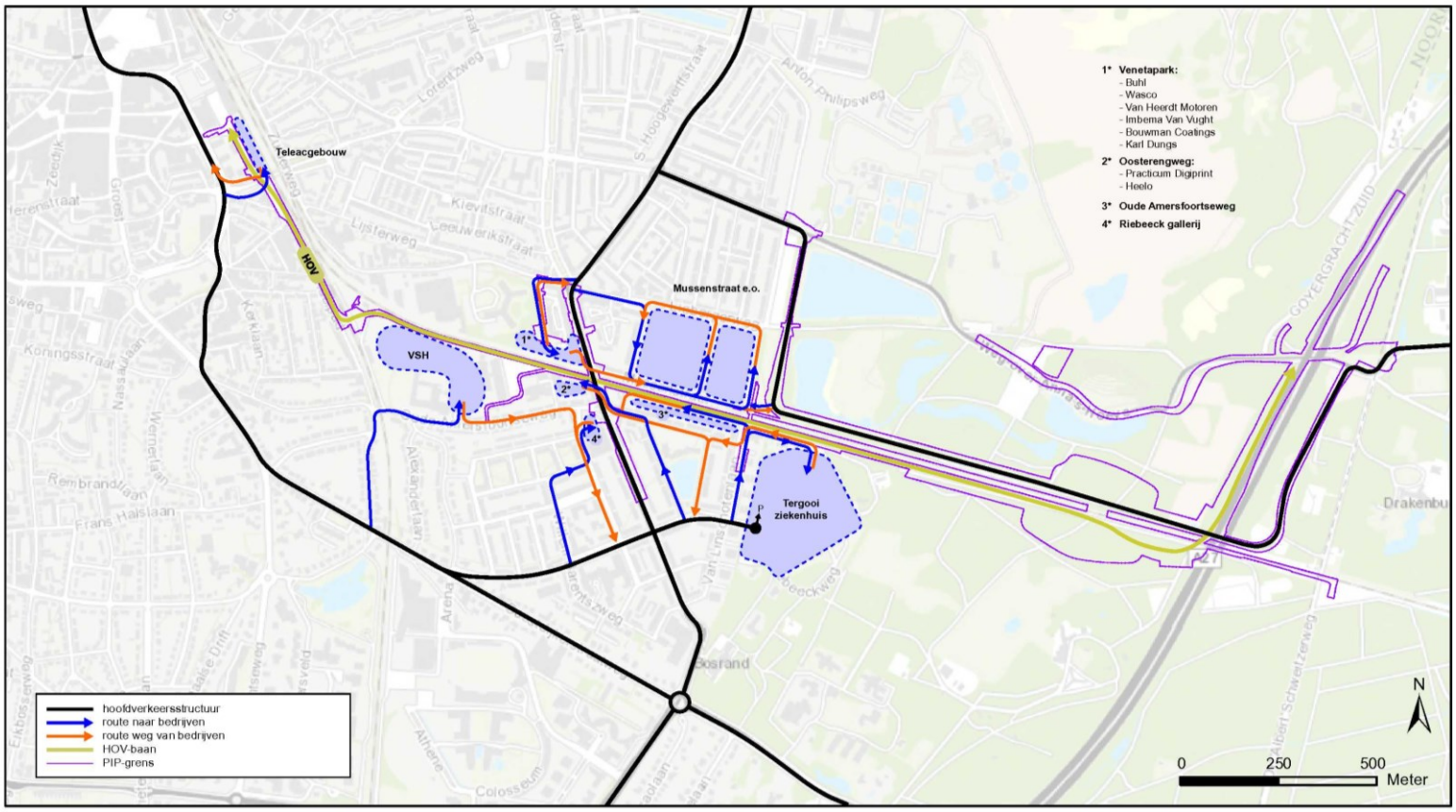
Tijdelijke situatie bereikbaarheid bedrijven gedurende bouwperiode Q3 2018 t/m Q1 2021.

1.3 Eindsituatie na 1e kwartaal 2021

De openstelling van de onderdoorgang Oosterengweg maakt doorgaand verkeer op de Ring weer mogelijk. De lange toeritten van de onderdoorgang en de beperkte breedte van de parallelwegen naast deze toeritten zorgen er echter voor dat sommige routes naar en van de bedrijven gewijzigd blijven. Van west naar oost en van noord naar zuid is de bereikbaarheid op de volgende wijze gewaarborgd:

- De parkeergarage van het Teleacgebouw nabij station Hilversum blijft via dezelfde routes bereikbaar;

- Het Venetapark en omgeving blijft vanaf de Liebergerweg met de IFF-route in twee richtingen bereikbaar. Aanvullend hierop komt er een eenrichtingsverbinding via de Mussenstraat naar de Verlegde Weg over Anna's Hoeve;
- De bedrijven aan de Mussenstraat en omgeving zijn vanaf de Liebergerweg en via de nieuwe aansluiting vanaf de Verlegde Weg over Anna's Hoeve bereikbaar. Het deel van de Liebergerweg vanaf de Oosterengweg wordt na de werkzaamheden weer een eenrichtingsweg, zodat wegrijden via de Verlegde Weg over Anna's Hoeve gaat;
- De toegang naar VSH blijft ongewijzigd. Het verkeer van VSH kan via de Willem Bontekoestraat en de Van Riebeeckweg naar de Oosterengweg;
- De bedrijven aan de Oosterengweg zijn weer vanaf de Oosterengweg bereikbaar. Om hier te komen, gaat het heen via de Compagnieweg en terug via de Zeevaertweg;
- De Riebeeckgallerij is via onder andere de Willem Barentszweg bereikbaar. Verkeer kan wegrijden via onder andere de Willem Bontekoestraat;
- De bedrijven tussen Oude Amersfoortseweg en spoorlijn zijn bereikbaar vanaf de Van Linschotenlaan. Het eenrichtingsverkeer op de Compagnieweg wordt weer teruggedraaid, zodat wegrijden via de Zeevaertweg gaat.
- De expeditie van Tergooi Ziekenhuizen blijft via de Van Linschotenlaan. Wegrijden gaat vanwege het terugdraaien van het eenrichtingsverkeer weer via de Zeevaertweg.



Definitieve situatie bereikbaarheid bedrijven in de nabijheid van de HOV-baan

2. Zichtbaarheid en bruikbaarheid

2.1 Percelen op Venetapark

Betreft de volgende bedrijven:

Oosterengweg 8*	Van Heerdt Motoren	RV Engineering (Kantoorpand boven showroom)
Oosterengweg 30*	Van Heerdt Motoren	Showroom, onderhoudsruimte en kantoor
Oosterengweg 32	Van Vugt	Bedrijfspand (kantoor), thans onverhuurd
Oosterengweg 34	Bonnema	Verfgroothandel Bouwman Coatings
Oosterengweg 36	Karl Dungs	Kantoor
Oosterengweg 38	Bühl beheer	Bühl fijnmetaalbewerking
Oosterengweg 40	De Vries	Wasco Groothandel in sanitair

*) bestemming gemengd

Huidige situatie

Vrijwel alle bedrijven zijn bereikbaar via de Oosterengweg zowel uit de zuidelijke als noordelijke richting. Het bedrijventerrein ligt ingeklemd tussen woningbouw en de spoorlijn Hilversum–Utrecht.

Het bedrijventerrein is doodlopend. Keren door vrachtwagens gebeurt op het terrein zelf of door achteruit in te rijden vanaf de Oosterengweg.

De bedrijven direct aan de Oosterengweg (no. 8, 30, 38, 40) zijn zichtbaar vanaf de weg en ook direct toegankelijk vanaf de weg. De bedrijven op het doodlopende bedrijventerrein zijn niet zichtbaar vanaf de weg, wel staat er een wegwijzer met aanwezige adressen. Bouwman Coatings is zichtbaar op het onderbord hiervan.

Qua bedrijventerrein is het geen superlocatie, het ligt ingeklemd tussen het spoor, de Oosterengweg en woningbouw. Daarnaast is de bereikbaarheid reeds niet optimaal. Er zijn voor toekomstige kopers/huurders voldoende alternatieven buiten het centrum, die beter ontsloten zijn.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie ligt het bedrijventerrein niet langer aan de doorgaande weg.

Vanuit het noorden zijn er nog drie toegangswegen, namelijk via de Mussenstraat (ligt overigens niet voor de hand), de nieuwe Oosterengweg of de nieuwe ontsluiting IFF-terrein. Verkeer vanuit het zuiden zal eerst voorbij het bedrijventerrein moeten rijden en dan vervolgens ter hoogte van de kruising met de Jan van der Heiden straat kiezen voor de ontsluiting IFF-terrein of via de nieuwe Oosterengweg.

Voor het autoverkeer uit zuidelijke richting vervalt het zicht volledig, op het moment dat zij weer op maaiveldniveau zijn zal een automobilist achterom moeten kijken om überhaupt iets te zien. De praktijk leert dat dit niet gebeurt.

Voor het autoverkeer uit noordelijke richting is er weliswaar zicht op de eerste 2 panden (no. 8 en 30), maar zal dit ook beperkt zijn zodat het zicht nihil is.

Zichtbaarheid

Ten aanzien van de zichtbaarheid kan geconcludeerd worden dat deze niet of nauwelijks wijzigt voor de panden op het bedrijventerrein, echter voor de panden aan de Oosterengweg (no. 8, 30, 38, 40)
ligt dit anders. In de huidige situatie zijn de panden duidelijk zichtbaar vanaf de weg. In de toekomstige situatie zal dit zicht nihil zijn. In ieder geval voor de motorzaak zal duidelijk zijn dat deze baat heeft bij enige vorm van een zichtlocatie, echter de afgelopen jaren is het belang van een zichtlocatie voor motorzaken landelijk gezien afgenomen. Voor de andere panden is dit minder evident en kan gesteld worden dat er door het verlies aan zichtbaarheid geen negatieve gevolgen optreden.

Adres	**Naam bedrijf**	**Soort bedrijf**	**Zichtbaar in huidige situatie vanaf Oosterengweg**	**Zichtbaarheid in toekomstige situatie**	**Belang van zichtbaarheid voor bedrijfsvoering**
Oosterengweg 8	Van Heerdt Motoren	Kantoorpand boven showroom	ja	nihil	Niet evident
Oosterengweg 30	Van Heerdt Motoren	Showroom,onderhouds ruimte en kantoor	Ja	nihil	Baat bij enige vorm van zichtbaarheid
Oosterengweg 32	Van Vugt	Bedrijfspand (kantoor) thans onderverhuurd	Nee (gelegen op het doodlopende bedrijventerrein)	Nee (Onveranderd)	-
Oosterengweg 34	Bonnema	Verfgroothandel Bouwman Coatings	Nee (gelegen op het doodlopende bedrijventerrein)	Nee (Onveranderd)	-
Oosterengweg 36	Karl Dungs	Kantoor	Nee (gelegen op het doodlopende bedrijventerrein)	Nee (Onveranderd)	-
Oosterengweg 38	Buhl	Buhl Fijn metaalbewerking	Ja	Nee	Niet evident
Oosterengweg 40	De Vries	Wasco, groothandel in sanitair	Ja	Nee	Niet evident

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het bedrijventerrein is op dit moment al niet ideaal. Een doodlopend bedrijventerrein met beperkte draairuimte en voor de panden langs de Oosterengweg het noodzakelijk laden en lossen langs de Oosterengweg, die onderdeel is van de doorgaande Hilversumse Ring. Ten opzichte van de huidige situatie verbetert de bereikbaarheid enigszins door de ontsluiting over het IFF-terrein. In hoofdstuk 1 van deze notitie is op kaartmateriaal de bereikbaarheid van de bedrijven weergegeven, ten tijde van de uitvoering en ten aanzien van de definitieve situatie.

Bruikbaarheid
Qua ligging en verhuurbaarheid ligt het bedrijventerrein al lastig. Direct aan een doorgaande weg, ingeklemd tussen het spoor en woonbebouwing en nog eens doodlopend met weinig draairuimte.
Een redelijk handelend en denkend huurder/koper zal hier al rekening mee houden en dit leidt dat ook automatisch tot een lagere (huur)prijs dan wanneer deze beperkingen afwezig zouden zijn.
In de toekomstige situatie zullen deze beperkingen niet afnemen noch toenemen en leidt dit naar ons oordeel niet tot een slechtere bruikbaarheid van de percelen.

2.2 Plus Markt Oosterengweg

Betreft het volgende bedrijf:
Oosterengweg 70 Plus Markt Detailhandel, supermarkt

Huidige situatie
De Plus markt is gevestigd in winkelcentrum Riebeeck Galerij.
Vanaf de Oosterengweg is het winkelcentrum zichtbaar evenals de reclame-uitingen van de Plus. Verder is het winkelcentrum aan de achterzijde (Willem Bontekoestraat) zichtbaar evenals de reclame-uitingen van de Plus.
De bereikbaarheid is voor fietsers en voetgangers als volgt, via de Oosterengweg en de Willem Boetekoestraat. Voor automobilisten is vanuit het noorden de Plus te bereiken via de Oosterengweg zelf en via de Oud Amersfoortseweg en de Willem Boetekoestraat. Parkeren zowel aan de voorzijde als achterzijde betreft een blauwe zone. Langs de Oosterengweg is er tevens een bordes t.b.v. het winkelcentrum en is de ingang van het winkelcentrum niet op maaiveldniveau.
Voor automobilisten uit het zuiden geldt dat de Plus alleen bereikbaar is via de Van Riebeeckweg/Willem Barentzweg/Willem Bontekoestraat of via het kruizen van het spoor en keren bij de rotonde Oosterengweg/Jan van der Heijdenstraat en daarna de noordelijke route volgen.
Bevoorrading van de Plus gebeurt via de Willem Bontekoestraat.
Gelet op de huidige situatie is op te merken dat het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte reeds beperkt is. Gelet op het aantal parkeerplaatsen zal dit winkelcentrum en daarmee de plus in hoofdzaak een wijkfunctie hebben.

Toekomstige situatie
In de toekomstige situatie ligt het winkelcentrum en daarmee de Plus niet langer aan de doorgaande weg. Ook de parkeerplaatsen aan de voorzijde op de Oosterengweg worden opgeheven. De zichtbaarheid van de Plus en het winkelcentrum verdwijnt voor automobilisten aan de Oosterengweg. Voor fietsers en voetgangers wijzigt er aan de voorzijde weinig. Aan de achterzijde wijzigt ten aanzien van de zichtbaarheid ook weinig.
Voor fietsers en voetgangers zal de bereikbaarheid verbeteren, omdat de barrièrewerking van de Oosterengweg zal verdwijnen.
Voor automobilisten is vanuit het noorden de Plus alleen nog te bereiken via de Van Riebeeckweg/Willem Barentzweg/Willem Bontekoestraat. Ook vanuit het zuiden is dit

nog de enige toegangsweg. Parkeren kan in de toekomstige situatie ook alleen nog aan de Willem Bontekoestraat.
Voor de bevoorrading van de Plus zal bovenstaande route gebruikt moeten worden.

Zichtbaarheid

Ten aanzien van de zichtbaarheid kan geconcludeerd worden dat deze alleen aan de voorzijde voor automobilisten wijzigt. In de huidige situatie is de Plus duidelijk zichtbaar vanaf de Oosterengweg. In de toekomstige situatie zal dit zicht volledig afwezig zijn. Vast staat dat een bedrijf als de plus altijd baat heeft bij enige vorm van een zichtlocatie. Met name impuls-inkopen of een snelle boodschap worden getriggerd door de zichtbaarheid.

Adres	Naam bedrijf	Soort bedrijf	Zichtbaar in huidige situatie vanaf Oosterengweg	Zichtbaarheid in toekomstige situatie	Belang van zichtbaarheid voor bedrijfsvoering
Oosterengweg 70	Plus Supermarkt	detailhandel	Ja	nihil	Baat bij enige vorm van zichtbaarheid

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de Plus is op dit moment al niet ideaal. Vanuit noordelijke richting moet men de afslag van de Oud Amerfoortseweg kennen om deze te gebruiken. Parkeren aan de voorzijde van de Plus is weliswaar een optie, alleen het hoogteverschil tussen maaiveld en bordes is in die zin niet ideaal voor winkelende klanten.
Vanuit zuidelijke richting moet men ter hoogte van de Van Riebeeckweg al een keuze maken en anders de noordelijke route volgen.
In de huidige situatie zijn aan de voorzijde een beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar. Doordat deze vervallen is het alleen nog mogelijk om aan de achterzijde (Willem Bontekoestraat) te parkeren. In hoofdstuk 1 van deze notitie is op kaartmateriaal de bereikbaarheid van de Plus weergegeven, ten tijde van de uitvoering en ten aanzien van de definitieve situatie.

Bruikbaarheid

Qua ligging en verhuurbaarheid ligt het winkelcentrum en de Plus al lastig. Het winkelcentrum wordt gekenmerkt door veel leegstand. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de wijkfunctie van het winkelcentrum en de huidige ligging.
Een redelijk handelend en denkend huurder/koper zal hier al rekening mee houden en dit leidt dat ook automatisch tot een lagere (huur)prijs dan wanneer deze beperkingen afwezig zouden zijn.
In de toekomstige situatie zullen deze beperkingen niet afnemen noch toenemen en leidt dit naar ons oordeel niet tot een slechtere bruikbaarheid van de percelen.

Provincie Noord-Holland
BEL/VV

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon +31235144635
pietersg@noord-holland.nl
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem, 2012 DE
www.noord-holland.nl

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 12 juli 2016

Onderwerp: HOV in het Gooi – provinciaal inpassingsplan tracedeel Hilversum/Laren'

Kenmerk: 824896

Bijlagen:
Ontwerpbesluit
Nota van Beantwoording
PIP (plantoelichting, planregels, verbeelding, rapporten)

1. Inleiding

De provincie Noord-Holland investeert in R-net, een betrouwbaar OV-netwerk. Onderdeel van dit netwerk is de Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Huizen en Hilversum. De regio Gooi en Vechtstreek krijgt hierdoor een frequente, snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol, Utrecht en Almere.

Eerdere besluitvorming
Tijdens de Statenvergadering van 9 juli 2012 heeft u besloten een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen voor het project. Op 3 februari 2014 is het definitieve besluit genomen om het gehele krediet vrij te geven en heeft u Gedeputeerde Staten opgedragen de in de projectomschrijving opgenomen activiteiten uit te voeren, waaronder het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP).

Het definitieve PIP dat nu voorligt om vastgesteld te worden betreft het tracédeel Hilversum/Laren. Op 3 november 2015 hebben wij besloten het ontwerp PIP HOV in 't Gooi te splitsen in een deel Hilversum/Laren en een deel Huizen/Blaricum. Vervolgens heeft op 23 november 2015 uw Commissie Mobiliteit en Financiën zich in meerderheid uitgesproken voor het opsplitsen van het ontwerp PIP. Het deel Hilversum/Laren ligt nu voor.

PIP HOV in ´t Gooi, tracédeel Hilversum-Laren
Op verzoek van de betrokken gemeenten, Hilversum en Laren, heeft de Provincie Noord-Holland één PIP opgesteld, waarmee het gehele tracé, deel Hilversum/Laren wordt vastgelegd, welke nu niet in bestemmingsplannen is vastgelegd. Gezien het provinciale belang kan de Provincie dit op zich nemen (het project is onder andere opgenomen in de Provinciale Structuurvisie 2040).

Het PIP voor het deel Huizen/Blaricum wordt vrijgegeven wanneer bestuurlijke overeenstemming bereikt is over dit tracé. Hierna kan dit deel (zo nodig) in een afzonderlijke planologische procedure worden uitgewerkt. Het deel Huizen/Blaricum maakt derhalve geen onderdeel uit van het huidige inpassingsplan. Het HOV-tracé in Eemnes is reeds opgenomen in het bestemmingsplan Buitenrand van de gemeente Eemnes en valt daarom buiten dit inpassingsplan.

Waar hierna gesproken wordt over het PIP HOV in ´t Gooi wordt hiermee het tracédeel Hilversum-Laren bedoeld.

Vaststellen PIP
De afgelopen periode is gewerkt aan het opstellen van het PIP en heeft het ontwerp PIP ter inzage gelegen. De ontvangen zienswijzen zijn beantwoord en waar nodig is het PIP hierop aangepast. Conform de geldende procedure is het nu aan Provinciale Staten om het PIP vast te stellen in haar rol als bevoegd gezag.

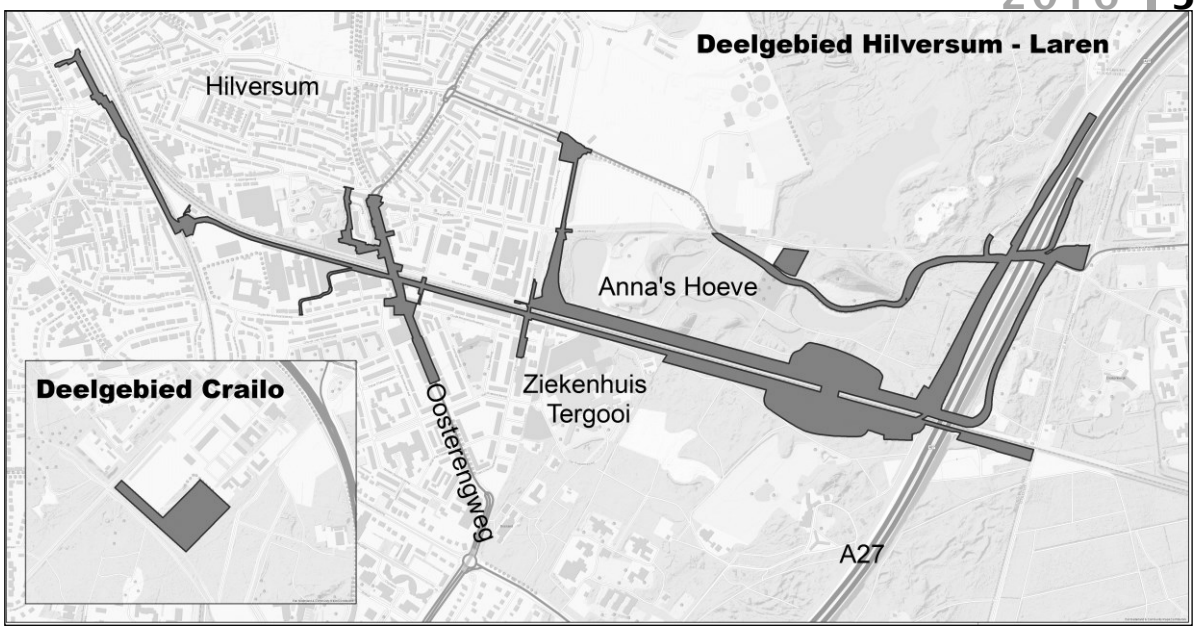
Met het PIP voor het tracédeel Hilversum/Laren wordt het planologisch mogelijk gemaakt het project HOV in 't Gooi uit te voeren in deze gemeenten.

2. Proces
Na uw besluitvorming op 3 februari 2014 is gestart met het opstellen van een concept PIP welk is voorgelegd aan de besturen van de betrokken gemeenten en waterschappen en die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Dit in het kader van het vooroverleg art. 3.1.1besluit ruimtelijke ordening (Bro). Daarnaast is het plan o.a. ook naar GNR, de veiligheidsregio, ProRail, Gasunie en andere leidingbeheerders verzonden.

De opmerkingen uit het vooroverleg zijn verwerkt tot een ontwerp PIP. Wij hebben het ontwerp PIP vastgesteld op 1 december 2015. U bent hierover geïnformeerd per brief. Het ontwerp PIP heeft tussen 11 december 2015 en 21 januari 2016 ter inzage gelegen. Om belangstellenden persoonlijk te informeren, zijn er twee informatieavonden georganiseerd op 7 en 13 januari 2016. Tijdens de avonden hebben belangstellenden een visualisatie van het plan kunnen bekijken, was er mogelijkheid tot inzage in het PIP en konden vragen beantwoord worden.

Overleg met medeoverheden
Om de busbaan, de onderdoorgang Oosterengweg en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve te kunnen realiseren, past het PIP de planologische regeling in twee gemeenten aan. Met de gemeente Hilversum en Laren is nauw samengewerkt tijdens de totstandkoming van dit PIP.

3. Inhoud van het project
Het plangebied is gelegen in de gemeenten Laren en Hilversum en is weergegeven op onderstaande figuur. Vanaf de A27 komt ter hoogte van Anna's Hoeve een busafslag. In het gebied Anna's Hoeve wordt een ecoduct aangelegd, die over de nieuwe HOV-busbaan, het spoor en de verlegde weg over Anna's Hoeve komt te liggen.



De bus rijdt op een vrije baan aan de zuidzijde langs het spoor richting NS Station Hilversum. Aan de noordzijde van het spoor Hilversum – Amersfoort wordt een nieuwe Weg over Anna's Hoeve gerealiseerd op basis van de besluitvorming over de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve. Deze nieuwe weg wordt binnen het plangebied meegenomen. Omdat de functie van de bestaande Weg over Anna's Hoeve vervalt, is deze ook binnen het plangebied meegenomen. Onder het spoor en de HOV-baan ter plaatse van de Oosterengweg wordt een onderdoorgang (tunnel) gebouwd, deze wegen vallen dan ook deels binnen de begrenzing van het PIP. Na aanleg van de tunnel moet het bedrijventerrein Venetapark aan de Oosterengweg op een andere wijze worden ontsloten. Hiertoe is een nieuwe weg voorzien over het IFF terrein. Deze weg maakt onderdeel uit van het PIP. Bij het Wandelpad kruist de busbaan het spoor Hilversum – Utrecht en rijdt dan parallel aan het Wandelpad naar het station.

4. Nut en noodzaak.

Nut en noodzaak van de aanleg van de HOV-baan in Laren en Hilversum is aangetoond op basis van het onderzoek vervoerwaarde en exploitatie. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de plantoelichting van het PIP. De HOV-baan levert een bijdrage aan de bereikbaarheid van het Gooi. Er wordt gezorgd voor een betrouwbare verbinding tussen woon- en werkplekken en voorzieningen. De HOV-baan zorgt er voor dat de R-net bussen frequent, op tijd en filevrij kunnen blijven rijden. Ook het overige verkeer in 't Gooi profiteert, want er komt meer ruimte voor bestemmingsverkeer en fietsers. Om te voldoen aan de vereiste criteria van R-net op het gebied van frequentie, betrouwbaarheid en snelheid zijn vrije busbanen op een deel van het traject nodig. Door de HOV-verbinding wordt de reistijd Huizen – Hilversum in de spits zo'n 26,5 minuten. In de situatie zonder HOV is berekend dat dit 37 minuten zal zijn. Deze reistijdwinst van 10,5 minuut is het gevolg van de aanleg van de HOV-baan in Laren en Hilversum. De HOV-lijn is niet alleen sneller dan de huidige lijn 320, maar is vooral ook betrouwbaarder. De reiziger kan hier vaak en stipt op tijd gebruik van maken.

Doordat het deel Huizen/Blaricum geen onderdeel uitmaakt van het PIP, roept dat de vraag op of dat invloed heeft op de reistijd en vervoerwaarde van de HOV-baan. Het onderzoek naar vervoerwaarde en exploitatie heeft echter aangetoond dat, ondanks dat het deel Huizen/Blaricum niet wordt meegenomen, de nut en noodzaak van het project aangetoond blijft. De reistijdwinst in de spits is 11 minuten ten opzicht van de referentiesituatie, het aantal reizigers neemt toe met 33 % en exploitatie index stijgt met 2%.

Het project HOV in ’t Gooi gaat over meer dan een HOV-verbinding. Een groot deel van het projectbudget van €118 miljoen wordt besteed aan verbeteringen voor auto, fiets en natuur in de regio. De Oosterengweg in Hilversum zal worden uitgevoerd als een tunnel onder de bus- en spoorbaan door. De kruising van de Oosterengweg met de spoorbaan is momenteel het laatste knelpunt van de Hilversumse ring dat hiermee wordt opgelost. De onderdoorgang Oosterengweg is noodzakelijk voor de aanleg van de busbaan. Zonder onderdoorgang zal het autoverkeer nog slechter doorstromen, doordat het verkeer dan niet alleen zou moeten wachten voor passerende treinen, maar ook voor passerende bussen. Een tunnel borgt de verkeersdoorstroming en is veiliger, doordat geen gelijkvloerse spoorkruising meer nodig is. Voor fietsers en voetgangers wordt het hier veel veiliger.
Naast het realiseren van de busbaan is ook een belangrijke doelstelling van het project HOV in 't Gooi om het Nationaal Natuur Netwerk NNN te versterken. De zogenaamde Groene Schakel krijgt hierdoor een belangrijke impuls. De doelstelling van natuurverbinding De Groene Schakel is het realiseren van een ecologische verbinding tussen de natuurgebieden in het Gooi (o.a. Bussummerheide, Westerheide, Zuiderheide, Laarder Wasmeer) en op de Utrechtse Heuvelrug (o.a. Boswachterij De Vuursche, Landgoed Pijnenburg). Deze natuurverbinding moet de ruimtelijke samenhang van het landelijke natuurnetwerk versterken en daarmee de overlevingskansen voor planten diersoorten vergroten.
Met het verleggen van de Weg over Anna's Hoeve en het bundelen van de verlegde weg met de spoorlijn en de busbaan, wordt het natuurgebied Anna's Hoeve niet meer doorsneden door een verkeersweg. Daarnaast wordt de NNN in de omgeving versterkt door het realiseren van een nieuw ecoduct bij Anna’s Hoeve, die de verlegde weg, spoorlijn en busbaan overspant.

5. Financiële uitvoerbaarheid

Voor het project is een maximumbudget van € 118,25 mln vastgesteld. In de provinciale middelen is een reservering opgenomen van € 18,9 mln voor het mogelijk niet definitief beschikbaar komen van de voorziene Rijksbijdragen vanuit het Actieprogramma Regionaal OV (AROV) en het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO), als gevolg van het niet voldoen aan de voorwaarden van de betreffende beschikkingen. De kostenraming van het deelproject Laren-Hilversum, waar het PIP betrekking op heeft, past met een bedrag van ca. € 72,2 mln ruimschoots binnen dit budget.

Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende verzekerd.

6. Beantwoording van zienswijzen en aanpassingen PIP.

Op het ontwerp PIP zijn 46 zienswijzen binnen gekomen. Twee zienswijzen hebben betrekking op het besluit hogere waarde geluid. In de Nota van Beantwoording is aangegeven hoe is omgegaan met de binnengekomen zienswijzen en tot welke wijzigingen in het PIP dit heeft geleid. Verder is een aantal ambtshalve wijzigingen in het PIP verwerkt. Daarnaast zijn er wijzigingen aangebracht in verband met actualisatie van een aantal onderzoeken. In het vervolg van deze voordracht wordt hierop nader ingegaan.

In deze voordracht vragen wij uw Staten de Nota van Beantwoording Zienswijzen HOV in ’t Gooi vast te stellen.

Het PIP wijkt op een aantal punten af van het ontwerp Inpassingsplan dat op 11 december 2015 ter inzage is gelegd. De aanpassingen zijn aangebracht naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen, ambtshalve wijzigingen en actualisatie van onderzoeken. In het hierna volgende wordt ingegaan op de aanpassingen.

Wijzingen naar aanleiding van ingediende zienswijzen

Verbeelding

- Naar aanleiding van een zienswijze van stichting Tergooi is de bushalte ter hoogte van de Van Linschotenlaan circa 20 meter naar het oosten verplaatst, zodat deze voor de OV-afslag Monnikenberg komt te liggen.
- Naar aanleiding van zienswijzen is er aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling in de Vogelbuurt en aanvullend onderzoek naar omgevingsaspecten zoals geluid en luchtverontreiniging. Om de geluidsbelasting van de Anthony Fokkerweg Noord te verminderen en de verkeersafwikkeling in de Vogelbuurt te verbeteren is een aansluiting van de Mussenstraat op de Verlegde Weg over Anna's Hoeve toegevoegd.
- Naar aanleiding van een zienswijze van de Gasunie is de afrit van de HOV-baan vanaf de A27 iets opgeschoven. De PIP-grens is hierop aangepast.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is de Verlegde Weg over Anna's Hoeve ten oosten van de A27 verschoven richting de A27 zodat de infrastructuur meer gebundeld wordt. Dit biedt voordelen voor de natuur op die locatie.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is het in het PIP mogelijk gemaakt om een scherm en wal ten zuiden van het spoor en ten oosten van de A27 fly-over te plaatsen ter bescherming van de fauna.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is de bestemming van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve ter hoogte van het ecoduct verkeer geworden in plaats van natuur.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR heeft de weg over Anna's Hoeve vanaf de sportvelden tot aan het scoutinggebouw een natuurbestemming gekregen. De gemeente Hilversum heeft een plan uitgewerkt met een parkeervoorziening voor de scouting ten noorden van het scouting terrein. Hiermee is de dubbelbestemming verkeer en natuur niet meer noodzakelijk voor dit stuk weg. De weg wordt geheel verwijderd. Het scoutinggebouw blijft wel toegankelijk voor laden en lossen en nood- en hulpdiensten.

Regels

- Naar aanleiding van een zienswijze van de Vereniging tot behoud Anna's Hoeve is in de regels van het PIP een voorwaardelijke verplichting opgenomen. De Verlegde Weg over Anna's Hoeve mag in gebruik worden genomen nadat toereikende geluidsmaatregelen zijn uitgevoerd.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is de maximale hoogte van de verlichting in de regels van het PIP aangepast van 15 naar 10 meter hoogte.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR wordt aan de regels toegevoegd dat gronden met bestemming 'Waarde –Ecologie' mede bestemd zijn voor faunatunnels, geleidende rasters en schermen.
- Naar aanleiding van een zienswijze van GNR is de hoogte van bouwwerken is aangepast. Voor bouwwerken ten behoeve van verkeer geldt een maximale hoogte van 10 meter. Voor overige bouwwerken geldt een maximale hoogte van 6 meter.

Plantoelichting

- Naar aanleiding van zienswijzen waarin is aangegeven dat de gegevens die gebruikt zijn bij de berekening van de vervoerwaarde en exploitatie niet meer gebruikt zouden mogen worden is het rapport Vervoerwaarde en exploitatie aangepast. De referentiesituatie 2020 (situatie in 2020 zonder HOV) is geactualiseerd. Hierin zijn de doorstromingsmaatregelen voor de bus die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd verwerkt. Ook is nader onderbouwd dat de gegevens nog steeds actueel zijn. In de toelichting is de paragraaf nut en noodzaak hierop aangepast.
- In een aantal zienswijzen is gesteld dat buslijn 320 al R-net waardig is. Hiermee zou er geen noodzaak zijn om de vrije HOV-baan aan te leggen. Door middel van een rijtijdenanalyse is onderzocht of de huidige buslijn 320, over de route carpoolplaats Blaricum – Hilversum station, R-net waardig is. De conclusie is dat de huidige buslijn 320 niet R-net waardig is. Hiermee wordt de noodzaak tot de aanleg van de HOV-baan onderschreven. De uitkomsten zijn verwerkt in een aanvullende rapportage welke als bijlage aan de plantoelichting is toegevoegd. De paragraaf nut en noodzaak is aangepast.
- In een aantal zienswijzen is vragen gesteld over de noodzaak van de onderdoorgang Oosterengweg. De onderbouwing voor de noodzaak voor de onderdoorgang Oosterengweg is aangepast.
- In een aantal zienswijzen is vragen gesteld over de doelstelling van het project om de natuur te versterken. De toelichting op de versterking van de natuur als gevolg van het project is aangepast.
- In een aantal zienswijzen is vragen gesteld over de mogelijke verrailing van het tracé. In de beschrijving van het project is nader toegelicht waarom verrailing van de HOV-baan nu niet aan de orde is. Ook is aangegeven welke aanpassingen nodig zijn voor verrailing.
- In een zienswijze van de brandweer zijn vragen gesteld over de bereikbaarheid van de HOV-baan voor nood- en hulpdiensten. In de plantoelichting is aangegeven dat de HOV-baan voor nood- en hulpdiensten bereikbaar is vanaf de A27 en de Verlegde Weg over Anna's Hoeve.
- In een aantal zienswijzen is aangegeven dat de situatie na aanleg van de HOV-baan ter plaatse van Entrada onduidelijk is. De situatie bij Entrada voor en na de aanleg van de HOV-baan is nader toegelicht.
- Naar aanleiding van zienswijzen van de bewoners aan de Anthony Fokkerweg is in de plantoelichting aangegeven dat tussen de Verlegde Weg over Anna's Hoeve en de speelstrook langs de Anthony Fokkerweg een geluidabsorberend scherm van 2 meter hoogte wordt geplaatst.
- Naar aanleiding van een aantal zienswijzen is er nader toegelicht wat de relatie is tussen project HOV in 't Gooi en de Inrichtingsvisie Anna's Hoeve.
- Naar aanleiding van zienswijzen van bewoners uit de Vogelbuurt is de geluidsbelasting in de Vogelbuurt vanwege het project HOV in 't Gooi nader toegelicht.
- Naar aanleiding van een zienswijze welke inging op de luchtkwaliteit op de speelstrook langs de Anthony Fokkerweg zijn in de plantoelichting de resultaten van aanvullende luchtkwaliteitsberekeningen beschreven.
- Vanwege een aantal zienswijzen is de NNN salderingsberekening aangepast. Het NNN is op een aantal plekken uitgebreid ten opzicht van het ontwerp dit betreft locaties in de buurt van het scouting terrein en het ecoduct. Ook is NNN verwijderd, dit betreft het gebied van de Verlegde Weg over Anna's Hoeve ter plaatse van het ecoduct.
- Vanwege een zienswijze over de inrichting na afwaarderen van de Weg over Anna's Hoeve is de beschrijving van de inrichting van de Weg over Anna's Hoeve na afwaardering aangepast.
- Vanwege verschillende zienswijzen waarin vragen zijn gesteld over de gegevens welke ten grondslag liggen aan de berekeningen van exploitatie en vervoerwaarde is de beschrijving

van nut en noodzaak van het project aangepast en steviger onderbouwd met een nieuwe bijlage 19: nadere onderbouwing van de noodzaak en een aangepast rapportage vervoerwaarde en exploitatie (bijlage 1).
- Naar aanleiding van een zienswijze is in de plantoelichting het vergunningenproces beschreven en is een lijst opgenomen (niet limitatief) van de aan te vragen vergunningen.

Ambtshalve wijzigingen

Verbeelding

- De gebiedsaanduiding voor een tijdelijke bouwweg voor de bouw van het ecoduct en de fly-over is aangepast. De gebiedsaanduiding was te ruim. De PIP-grens is kleiner geworden.
- De tijdelijke ontsluitingsweg op het terrein van de Hoge School voor de Kunsten (HKU) in Hilversum is aangepast. In overleg met de eigenaren is de weg aangepast aan de bouwplannen van de HKU.
- Ter hoogte van de speelstrook langs de Anthony Fokkerweg is de PIP-grens opgeschoven naar de bestemmingsplangrens van de woonwijk Anna's Hoeve. De grens lag op de speelstrook waardoor een gedeelte van de speelstrook de bestemming verkeer zou krijgen.
- Naar aanleiding van aanvullend archeologisch onderzoek is de dubbelbestemming archeologie op enkele plaatsen in de verbeelding en in de regels verwijderd.
- Vanwege verdere uitwerking van de plannen is de verkeersbestemming ter hoogte van de Gooyersgracht Zuid aangepast. Hier wordt een fietsstrook langs de bestaande weg gerealiseerd. Voor deze fietsstrook hoeft de huidige bestemming niet te worden aangepast.
- Een voetpad aan beide zijden langs de Oosterengweg is toegevoegd aan het PIP, hiervoor is de PIP-grens aangepast.
- De dubbelbestemming Waarde-Aardkundige Waarden is aangepast ten zuiden van het spoor langs de geplande busbaan, vanwege de 9e tranche wijziging PMV.
- Een aantal kleine PIP-grens aanpassingen is doorgevoerd vanwege diverse redenen.

Regels

- De gebruiksperiode van de tijdelijke bouwweg is verruimd. De gebruiksperiode is aangepast naar 5 jaar.
- De bouwhoogte van het geluidsscherm langs de A27 maximaal 6 meter geworden. Dit naar aanleiding van aanvullende akoestische berekeningen.
- Voor de deellocatie Stationsgebied is een hoge archeologische verwachtingswaarde opgenomen. De toegestane verstoringsdiepte is verruimd naar 170 cm –maaiveld.

Plantoelichting

- Nader onderzoek en verdere uitwerking van de parkeercompensatie heeft geleid tot aanpassingen in de tekst over parkeren. Bij de plantoelichting zijn 3 bijlagen met betrekking tot parkeren opgenomen (Parkeeraspecten HOV Hilversum, Parkeerbalans en Parkeren Oosterengweg – Zuid).
- Bij de plantoelichting is als bijlage een compensatieplan bomen en natuur toegevoegd. Hierin zijn de compensatiemaatregelen verder uitgewerkt en is geborgd dat de natuurgerichte maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. In de plantoelichting is hoofdstuk 4 hierop aangepast.
- De tekst in de toelichting waarin gemotiveerd is waarom sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat na realisatie van het project is aangepast.

- De verwijzing naar de Crisis- en herstelwet is aangepast.
- In paragraaf 3.2.2 van de plantoelichting is de toetsing aan artikel 15, lid 2 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening nader uitgewerkt.
- Aanvullende bodemonderzoeken zijn beschreven.
- Aanvullend archeologisch veldonderzoek karterende fase is beschreven.

7. Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelde ontwikkeling en realisering van ruimtelijke en infrastructurele projecten als bijdrage aan de bestrijding van de economische crisis. Het project HOV in 't Gooi is opgenomen op de bij de Crisis- en herstelwet behorende projectenlijst.

8. Vervolgprocedure

Na vaststelling van het PIP zal het besluit tot vaststelling van het PIP, alsmede de bijbehorende stukken, voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden (naar verwachting vanaf 17 oktober t/m 28 november 2016). Dit besluit zal via dezelfde media bekend worden gemaakt als het besluit over het ontwerp PIP. Tegen dit definitieve besluit kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State door belanghebbenden die destijds een zienswijze op het Ontwerp PIP hebben ingebracht. Wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijze kenbaar te hebben gemaakt, kan eveneens beroep instellen.

Gedurende deze termijn kan door belanghebbenden tevens een verzoek om een voorlopige voorziening worden ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De partijen die beroep kunnen instellen zijn:

- indieners van zienswijzen, tevens belanghebbenden;

- belanghebbenden die aantonen redelijkerwijs niet in staat te zijn geweest een zienswijze tegen het ontwerp-inpassingsplan kenbaar te maken;

- andere belanghebbenden, voor zover hun beroep de ambtshalve aangebrachte wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan betreft.

Voor bij het project betrokken overheidspartners is het niet mogelijk om beroep in te stellen (artikel 1.4 van de Crisis- en herstelwet)

Het besluit tot vaststelling van het PIP met de daarbij behorende stukken zal gedurende een periode van zes weken ter inzage worden gelegd. Het PIP en de Nota van beantwoording worden naar verwachting vanaf maandag 17 oktober t/m maandag 28 november 2016 ter inzage gelegd voor de beroepsprocedure bij de Raad van State en op www.ruimtelijkeplannen.nl geplaatst.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

dhr. H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 54

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 12 juli 2016;

gelet op het belang van de aanleg van een HOV-baan, versterking van de natuur nabij Anna's Hoeve en de aanleg van de onderdoorgang ter plaatse van de Oosterengweg;

gelet op artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening, de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.6 van het Besluit ruimtelijke ordening, artikel 1.1. lid 1 sub a van de Crisis- en herstelwet, artikel 11 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

Overwegende dat het ontwerp-inpassingsplan HOV in 't Gooi tracédeel Hilversum/Laren overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van 11 december 2015 tot en met 21 januari 2016 gedurende een periode van 6 weken ter inzage heeft gelegen;

Dat gedurende deze periode van terinzagelegging in totaal 46 ontvankelijke zienswijzen zijn ingediend;

Dat het voorliggende project, HOV in 't Gooi, is opgenomen in bijlage II van de Crisis- en herstelwet zodat de afdeling 2 en 3 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing zijn. Voor de beroepsprocedure betekent dit onder andere dat het voor appelanten niet mogelijk is een pro-forma beroepsschrift in te dienen. Appelanten zijn gehouden om binnen de beroepstermijn, de gronden van hun beroep in te dienen.

besluiten:

1. De Nota van beantwoording zienswijzen inzake het ontwerp inpassingsplan HOV in 't Gooi tracédeel Hilversum/Laren vast te stellen.

2. Het inpassingsplan HOV in 't Gooi tracédeel Hilversum/Laren, bestaande uit verbeelding, planregels en bijbehorende toelichting, gewijzigd ten opzichte van het ontwerp inpassingsplan, vast te stellen.

3. Gedeputeerde Staten, op grond van artikel 3.26 lid 4 Wro, binnen de grenzen van het inpassingsplan HOV in 't Gooi tracédeel Hilversum/Laren de bevoegdheden en verplichtingen te geven, bedoeld in artikel 3.6 lid 1 Wet ruimtelijke ordening, uitoefenen en beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder a, b, c, of g van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

4. Het vastgestelde PIP HOV in 't Gooi tracédeel Hilversum/Laren ter inzage te leggen gedurende 6 weken, vanaf naar verwachting 17 oktober 2016 tot en met 25 november 2016;

5. Daarbij te vermelden dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

6. Indieners van een zienswijze op de ontwerpversie van het PIP de Nota van Beantwoording toe te sturen.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Tbv Statenvergadering d.d	**03-10-2016**
Commissie	Mobiliteit & Financiën
Datum commissievergadering	**12-09-2016**

Onderwerp: **Voordracht PIP HOV 't Gooi, tracédeel Hilversum Laren**

Uw contactpersoon
M.D. Veldhoen-de Groot
AD/STG

Doorkiesnummer 023-514 5342
veldhoenm@noord-holland.nl

De commissie adviseert de voordracht PIP HOV 't Gooi, tracédeel Hilversum Laren als bespreekstuk te agenderen voor de PS vergadering van 3 oktober 2016.

Voor de behandeling van dit punt in de commissie M&F: zie hieronder het uittreksel uit het conceptverslag van de vergadering van de commissie M&F van 12 september 2016. Onderaan het verslag volgt een weergave van de inspraakreacties.

Mevrouw **Kirch** (VVD) stelt voor om duidelijkheid te geven over de vervolgprocedure. In november 2015 is deze commissie in meerderheid akkoord gegaan met de splitsing van het ontwerp-PIP van HOV 't Gooi in de onderdelen 'Hilversum-Laren' en 'Huizen-Blaricum'. Inmiddels zijn 46 zienswijzen ingediend en volgde een Nota van Beantwoorden. Deze zienswijzen en actualisatie van meerdere onderzoeken en gegevens hebben geleid tot aanpassingen. Die aanpassingen zijn gedaan ten opzichte van de ontwerpvisie. Dit alles resulteerde in het PIP dat nu voorligt.
De VVD zit het als een verbetering ten opzichte van de ontwerpvisie. Het doel van de HOV-verbinding is niet alleen het frequent rijden van de bussen, maar het moet een betrouwbare lijn zijn, ook naar de toekomst toe. In 2030 zal de bevolking weer met een miljoen mensen zijn toegenomen. Ook dan moet 't Gooi goed bereikbaar zijn. Met de groei van de bevolking is het zaak om meer mensen gebruik te laten maken van openbaar vervoer. De gegevens van het referentiekader ten opzichte van de situatie in 2020 zijn geactualiseerd. Nut en noodzaak van deze HOV-lijn zijn nog steeds aantoonbaar.
Een groot van het budget wordt besteed aan het verbeteren van de leefbaarheid en komt ten goede van de natuur door middel van een ecoduct en een tunnel onder de bus- en spoorbaan door. Door de verlegging van de weg over Anna's Hoeve ligt de infrastructuur meer gebundeld langs de A27 en gaat deze minder ten kosten van de natuur.
De VVD is tevreden met het voorliggend PIP en gaat akkoord met het Inpassingsplan tracédeel Hilversum-Laren. De Nota van Beantwoording van de zienswijzen kan wat de VVD betreft worden vastgesteld. Het definitieve PIP kan, conform het procedurevoorstel, ter inzage worden gelegd.

De heer **Leever** (ONH) zegt dat ONH vanaf het begin van dit proces zeer kritisch heeft gekeken naar de ontwikkelingen met betrekking tot de impact, zowel in Huizen, Blaricum, Hilversum als Eemnes.
Het plan heeft een grote impact op de omgeving en de natuur. Vanaf het begin van project tot heden is er veel collectieve weerstand. Zijn er alternatieven die wellicht beter liggen bij de plaatselijke bevolking en kunnen de bestuurders zich daar dan niet beter bij neerleggen?

Dit PIP komt op dit moment te vroeg. De zienswijzen konden slechts in een korte, vrij beperkte periode worden ingediend. Men kan zich afvragen of dit alles op correcte wijze heeft plaatsgevonden. ONH is beslist niet tegen HOV. De fractie is voor goed openbaar vervoer, maar dan wel overwogen en in balans met de gemeenschappen waar het openbaar vervoer moet komen.
De fractie ONH zal in Provinciale Staten kenbaar maken hoe zij over dit voorstel denkt.

De heer **Zoon** (PvdD) zegt dat, hoe belangrijk openbaar vervoer ook is, de provincie meerdere doelstellingen heeft. De locatie is een belangrijk ecologische verbinding. In dit PIP wordt niet gekozen voor de beste oplossing. De ecologische verbinding van dit PIP levert maar een beperkte verbetering op, dit in tegenstelling tot HOV. Dat is in feite een economische verbinding. Daar wordt juist wel gekozen voor de meest optimale verbinding. Daarmee wordt geen recht gedaan aan de natuur en de opgave die de provincie heeft. Er zijn alternatieven. Dat er geen ruimte meer is, blijkt uit het feit dat natuurcompensatie elders moet worden gezocht.
De PvdD heeft problemen het hoe het tracé nu wordt voorgesteld.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) vertelt dat Anna's Hoeve GroenLinks lief is. De initiatieven van de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve worden zeer gewaardeerd door GroenLinks. Het zou vervelend zijn als het beeld is ontstaan dat niet naar de vereniging is geluisterd. Is volgens de gedeputeerde nog steeds van toepassing dat de inpassing over de Soestdijkerstraatweg niet past en dat de extra kosten voor het omrijden problemen opleveren?
De aanleg van HOV in 't Gooi op Anna's Hoeve heeft een enorme impact. Toch denkt de heer Van Berkum dat het de beste oplossing is. Het gebied wordt ontsnipperd door de weg te verleggen. Het bundelen van infrastructuur zorgt ervoor dat er slechts op een plek een barrière voor dieren is.
In het project als geheel ontbreekt de vrije busbaan langs de A27. Het liefst zou GroenLinks zien dat daaraan zo snel mogelijk wordt gewerkt. De fractie is desnoods bereid om daar provinciaal geld voor in te zetten.
Over het voorliggende PIP is de heer Van Berkum tevreden. Het doet recht aan de eisen die Provinciale Staten stelden aan dit project. De openbaar vervoerverbinding tussen Hilversum en Huizen wordt hierdoor verbeterd. GroenLinks is tevreden over de eerdere toezeggingen die gedaan zijn over de verbinding richting Arenapark en ROC.
De heer Van Berkum zou het op prijs stellen als de fietstunnel bij de Antonie Fokkerweg richting het zuiden toch terug kan komen. Mogelijk wordt deze uitspraak kracht bijgezet door het indienen van een motie.

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) merkt op dat zijn fractie blij is dat het onderdeel Huizen-Blaricum geen onderdeel uitmaakt van dit PIP. Nut en noodzaak van dit onderdeel zijn aangetoond. Het is belangrijk dat wordt geluisterd naar omwonenden. De fractie is een grote voorstander van goed openbaar vervoer, maar de gemeenschap moet er wel achter staan. Het evenwicht tussen natuur en asfalt en bebouwing moet blijven bestaan.
Op basis van de aanpassing naar aanleiding van zienswijzen en de forse Nota van Beantwoording concludeert ChristenUnie-SGP dat het Gedeputeerde Staten redelijk is gelukt om te luisteren en om daar waar het kan aan verzoeken tegemoet te komen. HOV kan een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van 't Gooi nu, maar ook in de toekomst. Als bestemmingsverkeer en fietsers ook kunnen profiteren van een betere verbinding dan zou dat mooi zijn.
Opvallend is dat een financiële buffer is opgenomen van € 18,9 miljoen voor het geval de voorziene Rijksbijdragen zouden wegvallen. Onder welke voorwaarden wordt door het Rijk bijgedragen? Tegen welke voorwaarden hikt de provincie aan? De fractie is gerustgesteld wanneer blijkt dat het project binnen het geraamde bedrag kan worden uitgevoerd.

Naar aanleiding van zienswijzen zal meer onderzoek worden gedaan naar de geluidsvervuiling en luchtverontreiniging. Wat zijn de vervolgstappen als uit onderzoek blijkt dat er meer overlast zal ontstaan dan toegestaan?
Aan de zijde van de Oosterengweg zal een voetpad worden aangelegd. Mogen fietsers hiervan gebruikmaken, of komt er ook een fietspad?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) geeft aan dat 50PLUS liever had gezien dat het PIP in een keer ter inzage zou worden gelegd, samen met het traject Blaricum. Dan zou er een totaalplaatje hebben gelegen. Nu is nog steeds niet duidelijk welke uitkomst er vanuit Blaricum komt op de voorstellen. 50PLUS kan in principe instemmen met dit deel van het PIP.

De heer **Bruggeman** (SP) concludeert dat veel zienswijzen over nut en noodzaak gingen. Insprekers hebben daarvan blijk gegeven. Inmiddels zijn vier benodigde besluiten genomen. De reactie van Gedeputeerde Staten op nut en noodzaak vindt de SP nog steeds niet overtuigend.
Als de zoveelste buslijn de nek wordt omgedraaid, zoals recent buslijn 150, dan wordt nooit gesproken over het reistijdverlies dat reizigers daardoor lijden.

Bij interruptie merkt gedeputeerde **Post** op dat Provincie Noord-Holland geen opdrachtverlener was van buslijn 150. Dat was de gemeente Almere.

Het viel de heer **Bruggeman** (SP) op dat van het groot aantal zienswijzen een flink aantal is gehonoreerd. Dat betrof overigens alleen de bezwaren van Goois Natuurreservaat. De provincie stelt de zienswijzen van de provincie in het gelijk. Welke indruk moet dat maken bij andere bezwaarmakers?

Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of de heer Bruggeman zich ervan bewust is wat hij opklopt. Hij klopt ontevredenheid op en gaat voorbij aan de winst die in het project zit. De bode van de provincie is toch echt iemand anders dan iemand van het Goois Natuurreservaat. Is de heer Bruggeman zich daarvan bewust?

De heer **Bruggeman** (SP) is bijna zover om toe te geven dat de SP de strijd over nut en noodzaak verloren heeft.
Als GroenLinks het normaal vindt dat alleen de zienswijzen van GNR worden gehonoreerd worden, dan is de heer Bruggeman uitgesproken.
De bedrijven op het Venetapark in Hilversum verwachten problemen omtrent de bereikbaarheid. De omwonenden vrezen voor een enorme toename van vooral vrachtverkeer. Zij zijn allerminst tevreden over wat er nu is uitgekomen. Kan iets beter worden verzonnen?
Op de lijst waarop men kon aangeven waarover men ontevreden was, stond op nummer 1: de manier waarop de provincie bewoners en belanghebbenden bejegende en de manier waarop met hen is gesproken. De heer Bruggeman herkent dat. De provincie heeft namelijk altijd gelijk.
Komt het I.F.N.-terrein ter beschikking voor dit project?
De heer Bruggeman kan zich qua toonzetting en emotie aansluiten bij het betoog van de heer Van Berkum over Anna's Hoeve. Wat is de stand van zaken omtrent de geluidschermen langs de A27?

Bij interruptie merkt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) op dat hij het belangrijk vindt dat gekeken wordt naar de problemen van het Goois Natuurreservaat. Hij verwijt de heer Bruggeman hij de populistische stemming opklopt. Daardoor maakt hij het onmogelijk om het reële commentaar van degenen die zienswijzen indienden, te adresseren. De heer Bruggeman stapt erover heen door te beweren dat het allemaal provincieambtenaren zijn. Hij beschadigt daarmee de echte discussie in deze zaal.

De heer **Bruggeman** (SP) legt uit dat hij slechts zijn eigen onrustgevoelens opklopte. De heer Bruggeman gaf gewoon aan dat hij de gang van zaken raar vond. GroenLinks mag wat anders vinden. Dat betekent niet dat hij de onrustgevoelens van de gehele Nederlandse bevolking zit op te kloppen.

De heer **Heijnen** (CDA) verduidelijkt dat het gaat om een plan van de provincie en gemeenten. Zij zitten gezamenlijk in de stuurgroep.
Het CDA beoordeelt HOV altijd kritisch op de gevolgen voor leefbaarheid. De fractie committeerde zich aan de aanleg van de HOV-lijn 't Gooi, maar wel duidelijk met het oog voor bestuurlijk draagvlak. In sommige gemeenten duurt dat langer dan in andere. Het inspraakproces is goed verlopen en er is, waar mogelijk, ook geluisterd. Dit leidde tot aanpassing in het PIP.
Het voorliggende PIP heeft de steun van het CDA.

De heer **Deen** (PVV) vertelt dat de PVV zich in grote lijnen kan vinden in dit deel van het PIP. De fractie zal alle ontwikkelingen op de voet blijven volgen. Eventuele op- of aanmerkingen in Provinciale Staten nog worden verwoord.

Bij interruptie vraagt gedeputeerde **Post** waar de PVV zich niet ik kan vinden. Mogelijk kan zij de fractie daarin iets tegemoet komen.

De heer **Deen** (PVV) legt uit dat nog vragen zullen worden geformuleerd over de tunnel in Hilversum en Anna's Hoeve.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) merkt op dat de PvdA een voorstander is van beter openbaar vervoer, waar ook de kwaliteit van de leefomgeving baat bij heeft. Net als de heer Van Berkum vraagt de PvdA de gedeputeerde om nog eens extra te reageren op het alternatief voor Anna's Hoeve. Het is belangrijk dat er goed wordt gecommuniceerd en dat alle standpunten goed gehoord worden.
Helaas moet er veel natuur worden gecompenseerd. Gezien alle onderzoeken, betrokkenen en wensen van partijen hoopt de PvdA dat er een goede en volledige manier gevonden zal worden om het plan in te vullen. De PvdA blijft graag signalen ontvangen als het anders loopt dan verwacht.
De Fietsersbond is aangehaakt in het proces. Over de haltes Eemnes-Laren en de bereikbaarheid daarvan met de fiets is reeds contact met de provincie. De PvdA gaat ervan uit dat dit een vervolg krijgt.
De fietstunnel in de Van Linschotenlaan wordt een aantal documenten wel toegezegd, dan weer niet of optioneel. Als de tunnel er niet komt dan betekent dat een omweg voor de fietsers en daarmee een gevaarlijke situatie. Er lijkt voorlopig voldoende geld beschikbaar. In hoeverre kan deze fietstunnel wel worden toegezegd? Kan daar meer duidelijkheid over komen? Wat zouden de eventuele kosten zijn?

De heer **Tijssens** (D66) is van mening dat de oostkant van 't Gooi toe is aan een verbetering van het openbaar vervoer. D66 stond achter het besluit om de twee delen van het Provinciaal Inpassingsplan uit elkaar te halen, zodat het venijn weer in de staart terechtkwam. Ook dit deel heeft een achilleshiel en dat is met name het tracé over Anna's Hoeve. De heer Tijssens heeft weinig toe te voegen aan het betoog van de heer Van Berkum. Roeiend met de riemen die er zijn, is de beste oplossing gevonden. D66 gaat akkoord met deze fase in het PIP.

Gedeputeerde **Post** bedankt de fracties van het CDA, VVD en D66 voor de steun op dit moment.
GroenLinks staat er positief tegenover, maar heeft nog enkele kanttekeningen.
Ten aanzien van de Tergooiboog bevestigt de gedeputeerde wat zij in alle eerdere instanties heeft aangegeven. De variant is onderzocht. De Tergooiboog blijkt slecht inpasbaar, neemt langer tijd in beslag

en is minder toekomstvast. Dat waren de redenen waarom deze variant gesneuveld is als tracé. Dat betekent dat de variant ook niet zal terugkomen. Dat is niet in strijd met de wet en regelgeving. De gedeputeerde vermoedt dat de Vereniging tot Behoud Anna's Hoeve doelt op vergelijkingen bij een MER-procedure. Deze busbaan is niet MER-plichtig. Om die reden hoeven geen alternatieven naast elkaar te worden gelegd.
De gedeputeerde snapt wat de heer Van Berkum zegt als hij aangeeft dat de natuur van Anna's Hoeve hem lief is. Als geboren en getogen Hilversumse weet de gedeputeerde precies over welk gebied het gaat. Het gaat altijd om het beslag dat wordt gelegd op schaarse ruimte. In dat soort situaties kan nooit iedereen volledig tevreden worden gesteld. Natuurlijk wordt de natuur gecompenseerd. Dat gebeurt voor een deel op Crailo.
De heer Van Berkum verwacht het wel eens te worden over een aparte busbaan langs de A27. Zijn taxatie over de provinciale bijdrage is wat de gedeputeerde betreft ook een correct.
Over de fietstunnel Antonie Fokkerweg, of Van Linchotenlaan, - in het project wordt gesproken over de Mussenstraat-, heeft de gedeputeerde destijds uitgebreid gesproken met de wethouder in Hilversum. Gemeente Hilversum wil heel graag een fietstunnel. De gedeputeerde heeft gezegd de bereidheid te hebben om de tunnel mee te nemen in het project, maar als wordt geconstateerd dat de tunnel financieel niet haalbaar is dan is de afspraak dat het plan moet worden versoberd. De fietstunnel in de Mussenstraat is dan de eerste die sneuvelt. De wethouder en gedeputeerde waren het daarover volledig eens. Nu is de situatie dat er onvoldoende geld is om alles, wat wenselijk is, te realiseren. Dus is de tunnel de eerste die sneuvelt, als geen van de partijen de bereidheid heeft om een financiële bijdrage te leveren. Prorail wilde de tunnel niet meenemen in de overeenkomst zonder financiële dekking. Er is geen alternatief, want Prorail gaat nu eenmaal over de spoorlijn. De kosten van de realisatie van de tunnel bedragen circa € 10 miljoen. De hoge kosten worden veroorzaakt door de grote hoeveelheid aanwezige kabels en leidingen. Het verleggen hiervan loopt enorm in de papieren. Dit blijkt uit een eerste inventarisatie.
Richting de heer Ceder merkt de gedeputeerde op dat het lastig is om draagvlak exact te meten. Het ijkpunt dat wordt gehanteerd is of de gemeenten ermee uit de voeten kunnen. Voor dit deel is dat het geval. De belangrijkste kritische succesfactor is op dit moment tijd. Alles wat eraan bijdraagt om niet uit de tijd te lopen, draagt bij aan het realiseren van subsidies. Er moeten niet heel veel gekke dingen gebeuren, want dan gaat het project uit de tijd lopen.
Vooraf zijn geluidsmetingen gedaan. Daar waar de wettelijke norm wordt overschreden, moeten maatregelen worden getroffen. Onderzocht wordt of saneringsmaatregelen getroffen moeten worden. Dat gebeurt bij die panden waarbij een hogere waarde is gemeten. De provincie neemt nooit bovenwettige maatregelen. Als op één plek bovenwettelijke maatregelen zouden worden getroffen, dan moet dat in de gehele provincie gebeuren. Langs de A27 worden door Rijkswaterstaat geluidschermen geplaatst, omdat daar de wettelijke normen al worden overschreden.
De kosten voor het treffen van maatregelen door de provincie, als gevolg van normoverschrijdingen, zijn meegenomen in de projectraming.
Langs de Oosterengweg komt aan beide zijden van de weg een separaat voetpad.
De provincie is op dit moment met I.F.N. in gesprek over minnelijke verwerving. Als het gaat over bejegening dan merkt de gedeputeerde op dat altijd wordt geprobeerd uiterst correct te handelen ten opzichte van de inwoners en al degenen waarmee de provincie te maken heeft. Op het moment dat men geen busbaan wil dan stemt de bejegening nooit tot tevredenheid. De gedeputeerde staat voor alle provinciale medewerkers. Zij is ervan overtuigd dat de provinciaal medewerkers te allen tijde de inwoners en alle anderen op correcte wijze behandelen en bejegenen.
Bij het vaststellen van dit PIP is er slechts sprake van een tracé. Er is nog geen sprake van een uitwerking tot op de centimeter. Sommige vragen kunnen dan ook nog niet worden beantwoord. Zodra dat kan, volgt beantwoording.

De halte Eemnes valt niet onder dit project. Er is nog geen duidelijkheid over wat nu precies de halte Eemnes is. Daarover is de provincie nog in gesprek met Eemnes. De zaken zoals door mevrouw Van Duijn genoemd, worden daarin meegenomen, zoals betere voorzieningen voor de fiets.

Tweede termijn:

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) las in de paragraaf over de financiële uitvoerbaarheid dat de reservering van € 18,9 miljoen vrijvalt als de Rijksbijdragen beschikbaar komen. Wanneer staan dit gepland? Als het bedrag vrijvalt, kan het dan worden gebruikt voor de fietstunnel?

De heer **Bruggeman** vraagt of hij het goed heeft begrepen dat voor het Venetapark nog wordt gewerkt aan een oplossing.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) wil ook heel graag dat de fietstunnel wordt aangelegd. Is het mogelijk te onderzoeken of de tunnel goedkoper kan?
Insprekers spraken hun zorg uit over de weg langs de spoorlijn, omdat dit een racebaan zal worden. Hoe denkt de gedeputeerde te voorkomen dat het een racebaan wordt?

Gedeputeerde **Post** antwoordt op de laatste vraag dat het geen provinciale weg is. De provincie gaat er niet over, maar de gemeente Hilversum, als wegeigenaar.
Over de fietstunnel merkt de gedeputeerde op dat zij geen cent meer mocht uitgaven. De gemeente Hilversum mocht er ook geen cent meer in steken. Met die insteek van beide democratische vertegenwoordigingen was er geen enkele financiële ruimte om de fietstunnel mee te nemen in de overeenkomst met Prorail. Goedkoper kan de tunnel niet worden uitgevoerd. De grote bottleneck is de aanwezigheid van een enorme hoeveelheid kabels en leidingen.
De provincie weet pas of zij de AROV en andere gelden ontvangen op dat het moment dat de opdracht wordt verstrekt. Zover is het nog niet. Eerst volgen de nadere uitwerkingen alvorens kan worden aanbesteed. Dan pas is duidelijk of binnen de termijn kan worden gewerkt. De overeenkomst met Prorail is inmiddels getekend. Provinciale Staten kunnen altijd beslissen dat zij alsnog een tunnel willen, al zal er dan wel financiële dekking moeten zijn. Het lukt nu niet om de tunnel financieel mee te nemen in dit project. De buffer is er niet alleen voor als de Rijksbijdragen tegenvallen. Het is de totale risicobuffer voor het hele project.
Over het Venetaterrein en de bereikbaarheid daarvan worden gesprekken gevoerd.
Optimalisaties zijn mogelijk binnen de budgettaire mogelijkheden die er zijn. Tijdens een proces wordt altijd gestreefd naar een zo optimaal mogelijk resultaat.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als bespreekstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

<u>Weergave van de inspraakreacties:</u>
De **voorzitter** meldt dat zich vier insprekers hebben aangemeld, waaronder de heer Bruintjes.
De heer Bruintjes spreekt in over een aanliggend deel van het tracé. Zijn inbreng heeft geen betrekking op de feitelijke behandeling van de PIP.

De heer **Bruintjes** is inwoner van Blaricum. Hij stelt voorop dat de gemeenten Blaricum en Huizen voorstander zijn van hoogwaardig openbaar vervoer. Tot voor kort waren Blaricum en Huizen het eens

over een duurzame en toekomstbestendige HOV-verbinding. De opzet was daarbij: meerijden over 't Merk en Randweg Oost. Omdat door de provincie voortdurend werd beweerd dat dit tracé niet HOV-waardig was, waarbij in verloop van tijd nieuwe uitgangspunten werden gehanteerd, kwam daar een einde aan. Als krachtmiddel werd hierbij door de provincie gebruikt lijn 320 op te heffen en een verdiepte busbaan toe te passen.
De gedeputeerde probeert nu met grof geweld de door gewenste keuze door te drukken. De vrije busbaan moet en zal er komen, of die nodig is of niet. Er zijn genoeg argumenten aangedragen om het niet te doen. Meerijden of 't Merk voldoet aan R-Netvoorwaarden, zoals vastgelegd door de vier provincies, het is veel goedkoper, er is maximaal draagvlak en dus sneller te realiseren. Het geeft geen extra geluidsbelasting en zorgt voor minder ruimtelijke ingrepen. Er is sprake van behoud van groen en bomen, fijnstofvangers en 'de groene longen' van de wijk. De wijken Bijvanck en Blaricummermeent hoeven niet te worden doorsneden. In een dergelijke situatie is het de plicht van de verantwoordelijke bestuurders om zich zo goed mogelijk te bezinnen op de mogelijkheden voor wel maatschappelijk gedragen oplossingen.
In 2010 werd door bureau Goudappel Coffeng berekend dat het twaalf minuten kost om vanaf Huizen busstation naar Blaricum te komen. Wanneer de beoogde HOV-lijn over 't Merktracé gaat rijden bedraagt de reistijd zeven tot acht minuten. Een meerderheid van de gemeenteraden van zowel Blaricum als Huizen spraken zich volledig uit voor het meerijden over 't Merk. Belangrijk daarbij is dat in dit geval slechts een fractie van het voor de busbaan benodigde bedrag van € 21 miljoen uit het huidige budget nodig is om deze maatschappelijk breed gedragen route te krijgen en te houden.
Halteren aan de Randweg Oost, als onderdeel van 't Merktracé is daarbij de beste oplossing om te voldoen aan de R-Netnormen en ook om het kruispunt daarvoor te ontlasten. Het is veel beter dan het aanpassen van de huidige carpoolplaats, omdat daar maar zeer beperkt ruimte beschikbaar is.
Het Meenttracé dat wordt genoemd als alternatief, is het niet. Er zal dan sprake zijn van plaatselijk zeer ingrijpende maatregelen om het Meenttracé te verwezenlijken. Onderdeel van dit plan is de onnodige verplaatsing van de carpoolplaats, inclusief de onnodige kap van 40 jaar oude bomen. Deze voorgestelde meerijdvariant voldoet, gelet op de toename van het verkeer vanuit de Blaricummermeent, nu al niet aan de gestelde normen en zal ook in de toekomst niet voldoen. Bovendien spelen op dit tracé de kwesties van de doorsnijding van woonwijken en de veiligheid.
Vooral niet meten met twee maten. Dat lijkt te gebeuren. Het is nu in de gemeente Blaricum ja of nee zeggen tegen de Meentvariant zonder de busbaan. Gedeputeerde Post weigert garanties voor de toekomst te geven, maar blokkeert in de stuurgroep de enige juiste oplossing voor dit conflict.

De heer **Heijnen** (CDA) vraagt namens wie de heer Bruintjes spreekt. Huizen en Blaricum zitten afwisselend, dan wel niet, op één lijn. Kan de heer Bruintjes daar, vanuit zijn positie als gemeenteraadslid, nader op ingaan?

De heer **Leever** (ONH) herinnert zich uit vorige bestuursperioden dat er geen bouwactiviteiten zouden plaatsvinden in de wijken Bijvanck en Blaricummermeent. Inmiddels is een en ander volgebouwd. Zijn die bewoner op de hoogte van voorliggende plannen om daar een busbaan te plaatsen? Is het verplaatsen van de carpoolplaats naar de Stichtseweg wel een goed idee?
Weet de gemeenteraad van Blaricum hoe het Meenttracé er nu uitgaat zien?

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) vraagt namens welke partij de heer Bruintjes in de gemeenteraad zit.

De heer **Bruintjes** is sinds kort zelfstandig raadslid. Hij vond dat er onvoldoende gevochten werd voor een oplossing zoals een groot deel van de bevolking in Bijvanck in Blaricum en Huizen zou willen. De partij heet Democratisch Alternatief Blaricum. Spreker vertegenwoordigt de stemmen van mensen die tegen de

aantasting zijn van bomen en tegen de doorsnijding van de wijken. Destijds is hij namens Hart van Blaricum als raadslid gekozen.

Een deel van de raad van Blaricum was ook zeer verbaasd over het huidige standpunt van Huizen. Huizen was heel lang tegenstander van een bepaald tracé en Blaricum voorstander. Het lijkt te zijn gewisseld. Na de laatste verkiezingen heeft een meerderheid van de raad gekozen voor meerijden via Meent-Randweg. Uit alle berekeningen bleek dat dit tracé HOV-waardig is. Het is altijd de eerste optie geweest, die de provincie heeft gekozen, om daar een vrije busbaan aan te leggen. De busbaan zou nu midden in en dwars door een wijk moeten komen.
Het verplaatsen van de carpoolplaats is een diffuus verhaal. Er zijn onbegrijpelijke berekeningen gemaakt. Er zijn niet veel mensen die overstappen van de auto naar de bus. Veel stappen over van auto naar auto. Het is een populaire plek. Waarom zou men een carpoolplaats de wijk inbrengen? Die hoort aan de randweg. Er is ruimte in de lus van de A27.
Op de vraag of de gemeenteraad van Blaricum weet hoe het Meenttracé eruit antwoordt de heer Bruintjes dat de raad het niet precies weet, vanwege de te verplaatsen carpoolplaats en de bomenkap. De gemeenteraad weet hoe de verbinding globaal gaat lopen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer de heer Sluipman.

De heer **Sluipman** is voorzitter van Buurtvereniging Pieterswijk Klein Rome te Hilversum.
Voor HOV 't Gooi is niet voldoende draagvlak. Er wordt niet voldaan aan de randvoorwaarden, zoals opgesteld door de stuurgroep.
De vervoerswaarde van busreizigers tussen Hilversum en Huizen moest vanaf 2006 steeds naar beneden worden bijgesteld. De voorgestelde groei door grootschalige woningbouw in Almere kwam niet van de grond. Er volgde een kaalslag van buslijnen in de Gooi- en Vechtstreek. De grootste groep reizigers wil naar het Arenapark. Deze wordt niet voorzien van een HOV-halte. De verdubbeling van de A27 en de A1 is niet meegenomen. 10% van de fietsers stapt over van de fiets op de bus. De vraag is of men dat wil stimuleren. Het Hilversumse Tergooiziekenhuis is uitstekend bereikbaar met de bestaande busdiensten. HOV is dus niet noodzakelijk.
De gedeputeerde heeft verzekerd dat waar aan de wens van bewoners kan worden voldaan, dit zal worden gedaan. De bewoners hebben de wens van de aanleg van een verdiepte busbak, als het dan moet. De projectgroep heeft nu al aangegeven dat het financieel onhaalbaar is om aan de wensen van de bewoners te voldoen.
Kwaliteitsverbeteringen zijn niet aangetoond. Er is geen oplossing voor 180 parkeerplaatsen. De HOV-verbinding zal onherstelbare schade toebrengen aan Anna's Hoeve.
Er is geen secundaire medewerking van andere provincies. Utrecht en Flevoland zullen niet aan dit project bijdragen.
Wat is de status van de investeringen in het project Budget?
Gedeputeerde Post stelde in 2005 dat alle gemeenten in 't Gooi HOV wilden. In werkelijkheid ging het om een haalbaarheidsonderzoek.
Er is sprake van voortschrijdend inzicht. Buurtvereniging Pieterswijk Klein Rome vraagt Provinciale Staten de voordracht PIP HOV 't Gooi niet vast te stellen. Na 22 jaar plannen maken blijkt in de praktijk dat de huidige lijn 320, met WiFi, prima voldoet. Dit maakt een vrije baan onnodig. Mocht de wens bestaan om de reistijd toch verder te verbeteren dan is het advies om een combinatie te maken van het 'meerijden over 't Merktracé' en de slimme lijn in de regio Hilversum. Dat zal er sprake zijn van regionaal draagvlak.

De heer **Tijssens** (D66) wijst erop dat het voorliggende besluit het Inpassingsplan voor het tracédeel Laren-Hilversum betreft en niet het deel voor Huizen-Blaricum. Het gaat daarbij over het Inpassingsplan en

niet over de of-vraag. Wil de heer Sluipman nog een kernachtig punt meegeven aan deze commissie over het tracé Hilversum-Laren?

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) is benieuwd wat de verwachting van de heer Sluipman is voor hier en met welk doel hij is gekomen.
De heer **Van Berkum** (GroenLinks) constateert dat de heer Sluipman een stortvloed van zaken noemde. Waar heeft hij alle informatie vandaan? Is hij zich ervan bewust dat het vandaag gaat over het Inpassingsplan? Het betoog komt over alsof de heer Sluipman c.q. de buurtvereniging niets wil als het gaat over openbaar vervoer. De heer Sluipman autoriseert zich niet aan de lange termijnvisie. Kan de heer Sluipman op hoofdpunten aangeven wat hij de commissie bij dit onderwerp wil meegeven?

De heer **Leever** (ONH) is benieuwd hoe de laatste voorlichtingsavond is verlopen. Hij heeft vernomen dat die informatieavond op 13 januari jl. plaatsvond, terwijl er slechts tot 21 januari de mogelijkheid was om een zienswijze in te dienen? Is door de buurtvereniging een zienswijze ingediend?

De heer **Sluipman** (Buurtvereniging Pieterswijk Klein Rome) vertelt dat de buurtvereniging de impact van het project op de wijk heeft bekeken. Toen bleek dat het project in zijn geheel niet klopte. Daarvoor maakt de buurtvereniging zich sterk.
Het concrete verzoek is het heroverwegen van HOV 't Gooi. Er is in de afgelopen tijd zoveel gebeurd. Er zijn zoveel nieuwe inzichten. Onderzoeksrapporten dateren van 2009 en zijn gedateerd.
De buurtvereniging houdt zich al sinds 2006 bezig met dit onderwerp. De heer Sluipman heeft inmiddels meer dan 1200 documenten verzameld. Hij is zelf een groot voorstander van (hoogwaardig) openbaar vervoer. Het draagvlak voor de nieuw aan te leggen busbaan is niet aangetoond. Wie neemt de uitdaging aan om aan te tonen waar dat brede draagvlak ligt in de regio? In de afgelopen jaren is zoveel gecommuniceerd. De heer Sluipman verzamelde honderden persberichten.
De voorlichtingsavond was kort dag. De week voor kerst werd bekend dat in januari een zienswijze kan worden ingediend. Buurtvereniging Pieterswijk Klein Rome diende een zienswijze in. Veel groeperingen is het niet gelukt. Tijdens voorlichtingsavonden bleek dat de kennis niet altijd aanwezig was. De projectgroep was inmiddels ververst, waardoor kennis verloren was gegaan.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer J. Harder.

De heer **Harder** spreekt namens de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve en op persoonlijke titel.
De heer Harder legt uit dat er tegenstand is tegen het deel van de voorgestelde aan te leggen HOV-route dat door natuurgebied Anna's Hoeve en landgoed Monnikenberg gaat. De gang van zaken is in strijd met wettelijke EHS-regels. De Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve heeft als alternatief de Tergooiboog bedacht. Dat plan is al in 2013 besproken met ambtenaren, politici, de provincie en de gemeente Hilversum. Er is nooit een schriftelijke reactie gekomen waarom geen onderzoek wordt gedaan naar dit veel betere alternatief. Alterra Wageningen
gaf een positieve mening en overtuigende bevindingen over de Tergooiboog. Gemeente Hilversum en de provincie negeerden het verzoek van de vereniging om de Tergooiboog nader te onderzoeken. Er is hier duidelijk sprake van rechtsongelijkheid.
Namens de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve en op persoonlijke titel doet de heer Harder het dringende verzoek om nu niet in te stemmen met een deel van de HOV-route in 't Gooi om voornoemde redenen en om alsnog een objectief onderzoek te doen naar de mogelijkheden van de Tergooiboog.
Ten slotte merkt de heer Harder nog het volgende op. Het besluit over het voorkeurstracé zou in juli 2012 al genomen zijn. In de verslaglegging van de vergadering van 20 januari 2014 stellen diverse partijen in

deze commissie vragen over het feit of er al een besluit genomen is over het tracé. De reactie van gedeputeerde Post is duidelijk.
Hoe is het mogelijk dat een bericht over de bestuursovereenkomst de wereld in wordt gestuurd, terwijl Provinciale Staten nog moeten besluiten?
In 2014 zei de HOV strategisch projectleider van Hilversum dat het onderzoek naar de Tergooiboog op dat moment nog liep. Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve werd dus met een kluitje het riet ingestuurd.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) hoorde de heer Harder zeggen dat het proces in strijd is met de wet. Tijdens een eerder bezoek van de heer Van Berkum aan de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve is dit niet uitgesproken.
De gedeputeerde heeft richting de heer Van Berkum steeds aangegeven dat de inpassing van de Tergooiboog lastig is en de duur van het project te lang. De heer Van Berkum zal de gedeputeerde straks vragen of dat nog steeds van toepassing is. Wat is er veranderd dat de heer Harder dit zo hard aanzet?
Met de voorliggende variant wordt de weg over Anna's Hoeve weggehaald. De versnippering van het gebied wordt daarmee opgeheven. Het voorstel van de heer Harder gaat daaraan voorbij en heeft in feite twee ecoducten nodig. Hoe denkt de heer Harder daarover?

De heer **Harder** (Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve) heeft de commissie stukken toegezonden waarin duidelijkheid wordt gegeven over de Ecologische Hoofdstructuur. De wettelijke EHS-regels moeten worden gevolgd en dat betekent ondermeer dat alle alternatieven moeten worden onderzocht. Het aangedragen alternatief is nooit onderzocht.
De rijdtijd is uitgerekend voor de Tergooibocht. Deze zou een tot anderhalve minuut langer duren, afhankelijk van het tracé dat op de Soestdijkerstraatweg komt. In 2010 werd gezegd dat de rijdtijd te lang zou zijn. Vervolgens had men het over een route die over het Arenapark ging.
Over het laten liggen van de weg over Anna's Hoeve zegt spreker het volgende. Er waren allerlei varianten, onder andere een met één ecoduct en een ander met twee ecoducten. Alterra heeft aangegeven dat dit een goed alternatief kan zijn.
Gesteld wordt dat de weg wordt verlegd. In werkelijkheid wordt 600 meter weg 'opgerold', maar er wordt bijna 2,5 kilometer nieuwe weg aangelegd. Die weg komt ook nog eens pal voor de huizen aan de Antonie Fokkerweg te liggen. Voor deze nieuwe weg moeten circa 3000 bomen worden gekapt.

De heer **Bruggeman** (SP) was, net als de heer Van Berkum, ook op bezoek bij de collega's van de heer Harder. Van alle kanten is er inbreuk op het groene karakter van Anna's Hoeve. Een van wensen van Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve was ooit het plaatsen van geluidschermen langs de A27. Wat is de stand van zaken?
Kan de heer Harder nogmaals uitleggen waarom de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve volstrekt niet blij is met het strikt uitroeien van een bron van visuele en geluidshinder, namelijk het verdwijnen van de bestaande weg?

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) heeft uit onderliggende stukken begrepen dat de tracékeuze vastligt. Stel dat wordt uitgegaan van dat scenario, wat zijn dan de wensen of suggesties van Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve?

De heer **Harder** (Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve) veronderstelt dat het tracé nog door Provinciale Staten moet worden vastgesteld. De heer Harder weet niet of er dan wensen of suggesties zijn. Zover wil hij niet vooruit kijken. Mogelijk besluit de Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve om in hoger beroep te gaan als zij het echt niet eens is met de gang van zaken. Het gebied van Anna's Hoeve is heel waardevol. Veel mensen genieten er dagelijks van. Met het voorliggende voorstel gaat er meer van Anna's Hoeve

verloren dan wat er wordt teruggewonnen. De aantasting van het gebied door de nieuwe weg is vele malen erger dan de overlast die de huidige weg oplevert.
Een van de uitgangspunten is om de (bus)lijnen te bundelen langs het spoor. In feite wordt een nieuwe weg aangelegd. Vanwege de A27 is die nieuwe weg niet nodig. De heer Harder weet niet wat de stand van zaken is rond de geluidschermen.

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat het idee van de vereniging dat er rechtsongelijkheid is tussen de noordelijk en zuidelijk aan het tracé gelegen gemeenten iets anders is dan een Inpassingsplan.
Die indruk heeft de heer Tijssens niet. Het kan zijn dat in Huizen en Blaricum het spel op een andere manier is gespeeld. Rechtsongelijkheid is een zwaar begrip.

De heer **Harder** (Vereniging tot Behoud van Anna's Hoeve) verbaast zich erover dat dit onderwerp niet besproken wordt in de commissie Natuur Landbouw en Milieu.

De **voorzitter** legt uit dat integraal over onderwerpen wordt gesproken. Om die reden is het onderwerp ook in deze commissie aan de orde.

De voorzitter geeft het woord aan mevrouw Walters.

Mevrouw **Walters** is raadslid van Hart voor Hilversum, de tweede partij van Hilversum.
Op de vraag of de voorgestelde HOV-lijn een probleem oplost, antwoordt mevrouw dat de huidige buslijn 320 naar tevredenheid rijdt, van Huizen, via Hilversum Sportpark naar Centraal. In de spits stapt 70% van de reizigers uit op Sportpark. Wat is volgens het voorstel het probleem? De 30% reizigers die blijven zitten hebben in de ochtendspit zeven minuten vertraging. Het plan van Gedeputeerde Staten is om nu een rechtstreekse vrije busbaan aan te leggen van Huizen naar Hilversum Centraal. Het overgrote deel van de reizigers wil naar Hilversum Sportpark.
Inwoners van Hilversum willen dit plan niet en geven aan dat er geen probleem is. De huidige buslijn is goed. Dit plan is € 118 miljoen geldverspilling. Men verliest de bus naar het ziekenhuis. Als er geen of nauwelijks bussen over de aftakking gaan rijden zijn het ROC, Arena Kantorenpark en Hilversum Sportpark nauwelijks bereikbaar. De vrije busbaan gaat dwars door het natuurgebied Anna's Hoeve. De busbaan gaat door krappe woonwijken en dat geeft overlast.
Er is een punt waar iedereen achterstaat: het ecoduct is prima. Dit staat echter los van dit plan. Het Rijk geeft rechtstreeks opdracht en geld aan Prorail.
Door de kritische zienswijze van Hart voor Hilversum heeft het college van Gedeputeerde Staten in het PIP de tekst over nut en noodzaak en de bijlage over de vervoerswaarden herschreven. Het klopt nog steeds niet. Het tekort op dit project bedraagt nu al € 7 miljoen en zal door de vele risico's nog toenemen. Hart voor Hilversum roept op om het plan te stoppen. Nu kan het nog. Dit betreft het laatste politieke besluit.
Er is een goed alternatief voor een slimmere lijn. Trek de lijn door naar Utrecht en men heeft een snelle verbinding van Amsterdam, via 't Gooi, naar Utrecht.
Ten slotte adviseert mevrouw Walters om het betoog van de heer Harder ter harte te nemen. Als men dan toch naar Hilversum Centraal wil, doe het dan via de Tergooiboog. Dan worden veel bomen gespaard.
Hart voor Hilversum roept Provinciale Staten de mening van de inwoners van Hilversum serieus te nemen en dit plan te stoppen, het beter te maken en niet in te stemmen met dit PIP.

Mevrouw **Kirch** (VVD) is benieuwd hoe de gemeenteraad van Hilversum in meerderheid heeft besloten over deze HOV.

Mevrouw **Walters** (Hart voor Hilversum) legt uit dat er verschillende stemmingen over dit plan zijn geweest. Het besluit over het HOV is in meerderheid door de gemeenteraad van Hilversum aangenomen. Hart voor Hilversum is altijd tegen gebleven en heeft daarop bij de verkiezingen veel stemmen gewonnen.

Mevrouw **Kirch** (VVD) weet dat mevrouw Walters wethouder was in Hilversum. Toen had zij een ander standpunt.

Mevrouw **Walters** (Hart voor Hilversum) vertelt dat dit jaren terug was, in de voorfase. Inmiddels knokt mevrouw al vijf jaar om dit plan van tafel te krijgen.

De heer **Leever** (ONH) herinnert zich dat de huidige situatie ook de afsluiting geeft van een industrieterrein. Klopt dit? Hoe staat het met de tunnel onder het spoor?

Mevrouw **Walters** (Hart voor Hilversum) beaamt dat een bedrijventerrein nabij de tunnel in de Oosterspoorweg behoorlijk wordt afgesneden. Daarvoor is nog steeds geen oplossing.
Er komt een dubbeldekstunnel voor fietsers en daaronder autoverkeer in een gebied met zwaar vervuild grondwater. Waar moet dat vervuilde grondwater naar toe? De provincie krijgt deze risico's op haar bord.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) vraagt of mevrouw Walters ook met voorstanders heeft gesproken. Mevrouw Van Duijn woonde in Hilversum en kent daar veel mensen. Velen daarvan zijn voorstander van HOV. Stel dat dit tracé definitief doorgaat, welke suggesties of wensen heeft mevrouw Walters dan nog?

Mevrouw **Walters** (Hart voor Hilversum) heeft geen voorstanders gesproken van deze concrete busbaan. Hooguit sprak zij met voorstanders van algemeen HOV.
Als constructieve inbreng zou mevrouw Walters willen adviseren om te kijken naar haar plan om dit anders aan te pakken.

De **voorzitter** bedankt alle insprekers en geeft de voordracht ter bespreking aan de commissie.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 30 AUG. 2016

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
G.H. Veenboer
BEL/REE

Telefoonnummer +31235143892
veenboerg@noord-holland.nl

Betreft: Beleidskader Cultuurbeleid 2017-2020

Verzenddatum

30 AUG. 2016

Kenmerk
834290/834336

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit voor de vaststelling van het Beleidskader Cultuurbeleid 2017-2020, Cultuur in ontwikkeling.

Met de Kadernota heeft u op 23 mei 2016 de kaders van het cultuurbeleid vastgesteld. Hierin is vastgelegd dat 'transformatie van het cultuurlandschap', 'leegstand en herbestemming' en 'bovenlokale regie op culturele voorzieningen' de drie opgaven zijn die wij in het cultuurbeleid 2017-2020 centraal stellen. In het voorliggende Beleidskader geven wij aan 'hoe' wij deze opgaven gaan oppakken.

Het huidige, meer generieke beleid en bijbehorende rollen passen niet bij de opgaven en uitdagingen die voor ons liggen. We kiezen daarom voor een heroriëntatie van ons cultuurbeleid en kiezen voor een gebiedsgerichte aanpak, waarbij ruimte is voor maatwerk. Het nieuwe cultuurbeleid is integraal van aard en heeft een verbintenis met brede gebiedsprogramma's. Dit biedt kansen om de ruimtelijke, economische en maatschappelijke (meer)waarde van cultuur te versterken door een koppeling te leggen met brede maatschappelijke opgaven.

In de Startnotitie (675708-675714) is het proces om te komen tot het nieuwe cultuurbeleid vastgelegd. Bij het opstellen van de evaluatie, de verkenningen, de Kadernota en het voorliggende Beleidskader zijn diverse interne en externe stakeholders betrokken. Dit is gebeurd in verschillende bijeenkomsten, van een netwerkbijeenkomst met wethouders Cultuur tijdens de UITmarkt 2015 tot en met regiobijeenkomsten met gemeenten en rondetafelgesprekken met erfgoedorganisaties. Ook de uitvoeringsorganisaties zijn actief betrokken bij de uitwerking van het beleid: bij bovenstaande bijeenkomsten en ook door middel van 1-op-1 gesprekken.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl

Tijdens de vergadering van Provinciale Staten op 23 mei 2016 heeft de portefeuillehouder Cultuur toegezegd schriftelijk terug te komen op een aantal vragen en aanbevelingen van PS aangaande het Beleidskader. In de bijlage treft u onze toegezegde beantwoording. Per vraag/aanbeveling hebben wij aangegeven of wij deze wel of niet hebben verwerkt in het Beleidskader.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
J.W. Remkes

Bijlagen

- Beantwoording openstaande vragen PS
- Statenvoordracht Beleidskader Cultuurbeleid 2017-2020
- Concept Beleidskader Cultuurbeleid 2017-2020, Cultuur in ontwikkeling

Provincie Noord-Holland

CULTUUR IN ONTWIKKELING

Cultuurbeleid 2017-2020

16 augustus 2016

Inhoudsopgave

1. Cultuur in ontwikkeling 3

2. Cultuurlandschap: Kwaliteit door ontwikkelen 5

2.1 Vanuit cultuurhistorische waarden sturing geven aan ruimtelijke ontwikkelingen 5
2.2. Investeren in provinciale cultuurhistorische structuurdragers 8
2.3 In stand houden en benutten publiekstoegankelijk archeologisch depot 10
2.4 Financieel kader 12

3. Herbestemming: Ontwikkelen door behoud 13

3.1 Ontwikkelen kennis en netwerk voor herbestemming en leegstand 14
3.2 Stimuleren van het gebruik van erfgoed 15
3.3 Financieel kader 17

4. Culturele infrastructuur: Ontwikkelen bovenlokaal netwerk 18

4.1 Ontwikkelen van kennis en netwerk culturele infrastructuur 18
4.2 Stimuleren van en participeren in regionale cultuurnetwerken 19
4.3 Toegankelijk en bereikbaar houden van het provinciaal bibliotheeknetwerk 21
4.4. Bevorderen van de kwaliteit van cultuureducatie in het basisonderwijs 22
4.5 Financieel kader 23

5. Instrumenten op maat 24

6. Monitoring en evaluatie 27

7. Financiën 28

8. Bijlagen 30

1. Cultuur in ontwikkeling

Noord-Holland is een aantrekkelijke provincie om in te wonen of te bezoeken. De grote variatie van landschappen, de hoge concentratie monumenten en het hoogwaardig cultureel aanbod draagt hier in belangrijke mate aan bij. Cultuur is dan ook een belangrijke reden voor toeristen om onze provincie te bezoeken. Het draagt bij aan de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Bovendien is het belang van cultuur voor innovatie en economische groei groot en voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zelfs essentieel om haar internationale economische concurrentiepositie te kunnen behouden en verder te versterken.

De Rijksoverheid, provincies en gemeenten kennen een eigen cultuurbeleid. Ieder vanuit zijn eigen rol en taak. In het coalitieakkoord en in het door IPO vastgestelde Kompas 2020 hebben wij vastgelegd dat cultuurhistorie en culturele infrastructuur tot de kerntaken van de provincie behoren. Cultuurhistorie in relatie tot het ruimtelijk-economisch domein is al jaren een kerntaak van de provincie. Hieronder valt het beleid op het gebied van cultuurlandschap, archeologie en monumenten. Op het gebied van culturele infrastructuur hebben wij een tweedelijnsrol als verbinder. Deze taken vormen samen met onze wettelijke taken en bestuurlijke afspraken de basis van ons cultuurbeleid.

Ons cultuurbeleid is in ontwikkeling. De kerntakendiscussie heeft onze kaders verder aangescherpt. Maar ook externe ontwikkelingen zijn van invloed op het cultuurbeleid. Cultuurlandschappen transformeren door toedoen van ruimtelijke ontwikkelingen. Monumentale panden komen in toenemende mate leeg te staan. En ook de vraag van de consument, bewoners en bezoekers, naar cultureel aanbod is aan verandering onderhevig. Daarnaast is de culturele sector zelf in ontwikkeling. De economische crisis en bezuinigingen van overheden hebben de financiële kaders voor cultuur sterk verminderd. Dit heeft deels geleid tot het sluiten van culturele instellingen. Aan de andere kant werd de sector uitgedaagd om zelf te komen tot nieuwe, innovatieve oplossingen. Samenwerking tussen overheden, markt en burgers is noodzakelijker dan ooit te voren. Al deze ontwikkelingen vragen om een ander provinciaal cultuurbeleid dan voorheen.

Uitgangspunt Kadernota Cultuurbeleid 2017-2020
In de kadernota hebben PS de kaders van het cultuurbeleid vastgesteld. Door verscheidene trends en ontwikkelingen zijn grote regionale verschillen binnen Noord-Holland te zien. Verschillen tussen Noord-Holland Noord (NHN), waar het leefbaar en vitaal houden van de regio de centrale opgave is, en de MRA, waar het stimuleren van de economische groei en het versterken van de (internationale) concurrentiepositie de belangrijkste opgave is.
Ook binnen deze tweedeling zijn regionale verschillen zichtbaar. Zo is er sprake van scheefgroei tussen culturele voorzieningen binnen de MRA. (Inter)nationale publiekstrekkers in Amsterdam vertonen groei en in de buitenranden van de MRA staan culturele voorzieningen juist onder druk. Eveneens is er sprake van regionale verschillen in ruimtelijk-economische ontwikkelingen die impact hebben op het cultuurlandschap.

Herbestemming en leegstand van monumenten is daarentegen een algemene opgave. Door verschillen in investeringskracht is de opgave per regio wel verschillend. Met name in NHN zal het niet altijd mogelijk zijn een economisch rendabele bestemming te vinden voor een monument. Dit zal zeker gelden voor de grotere incourante type monumenten als religieus erfgoed en industrieel erfgoed.

In de kadernota hebben wij vastgelegd dat ‘transformatie van het cultuurlandschap’, ‘leegstand en herbestemming’ en ‘bovenlokale regie op culturele voorzieningen’ de drie opgaven zijn die wij in het cultuurbeleid 2017-2020 centraal stellen. Deze opgaven vragen om een nieuwe gebiedsgerichte aanpak met ruimte voor maatwerk.

Heroriëntatie cultuurbeleid: Integraal, gebiedsgericht en maatwerk
Het huidige, meer generieke beleid en bijbehorende rol passen niet bij de opgaven en uitdagingen die voor ons liggen. We kiezen daarom voor een gebiedsgerichte aanpak, waarin wij maatwerk leveren. Het nieuwe cultuurbeleid is integraal van aard en heeft een verbintenis met brede gebiedsopgaven. Wij beseffen dat hiermee enerzijds cultuur als autonoom belang in ons beleid deels kan verdwijnen, maar zien anderzijds deze aanpak ook als een belangrijke kans om de brede maatschappelijke (meer)waarde van cultuur te versterken door een koppeling te leggen met brede maatschappelijke opgaven.

De culturele opgave is vaak onderdeel van een grotere gebiedsontwikkeling waar meerdere partijen aan werken. De koppeling draagt ook bij aan de verbreding van het draagvlak voor cultuur en het versterken van het (integrale) belang van cultuur, zowel inhoudelijk als financieel. De verschillende gebiedsopgaven vragen om een eigen, integrale aanpak en maatwerk. Om maatwerk te kunnen leveren binnen deze gebiedsopgaven hebben wij een flexibel beleidskader opgesteld.

Samen met onze partners
De samenleving verandert in een netwerksamenleving waarin alles met elkaar is verbonden. De overheid is een van de partijen en werkt samen met medeoverheden, markt en burgers aan maatschappelijke vraagstukken. Aangezien de opgaven regionaal verschillen en de samenwerking met onze partners om maatwerk vraagt, kiezen wij voor een flexibel beleidsinstrumentarium dat goed aansluit op initiatieven en instrumenten van onze partners. Hiermee kunnen wij onze relatief beperkte middelen gericht en effectief inzetten en samen met onze partners onze gezamenlijke doelen realiseren.

Bij het opstellen van het voorliggende cultuurbeleid hebben wij onze belangrijkste partners actief betrokken. Wij hebben regiobijeenkomsten georganiseerd voor gemeenten om mee te denken over de concrete invulling van het beleid. Erfgoedorganisaties zijn betrokken bij de evaluatie van ons beleid 2013-2016 en hebben in een schriftelijke reactie op de kadernota meegedacht over de kaders en de mogelijke concrete invulling hiervan. Voor het thema herbestemming hebben wij een rondetafelgesprek georganiseerd over de provinciale inzet en bijbehorende instrumenten. Tot slot hebben wij onze huidige uitvoeringsorganisaties actief betrokken bij de uitwerking van ons beleid.

Leeswijzer
De drie opgaven uit de kadernota vormen de rode draad van ons cultuurbeleid. In hoofdstuk 2 tot en met 4 beschrijven wij voor de thema's Cultuurlandschap, Herbestemming en Culturele Infrastructuur de opgave. Per opgave formuleren wij onze doelen en de activiteiten om deze doelen te realiseren. Per activiteit geven wij aan wat de (hoofd)rol van de provincie is. Wij hanteren hiervoor de 7 rollen zoals beschreven in de Toekomstagenda PNH[1]. Deze zijn gebaseerd op de rollen uit Kompas 2020. Tot slot wordt beschreven welke instrumenten wij hiervoor inzetten. Waar sprake is van een gebiedsgerichte aanpak en/of maatwerk geven wij aan hoe dit er concreet uit zal gaan zien.

Flexibiliteit en maatwerk betekenen ook dat wij ruimte moeten laten om in te spelen op actuele ontwikkelingen en specifieke gebiedsopgaven en dat wij dus niet in alle gevallen op voorhand concrete resultaten kunnen formuleren. Per activiteit en bijbehorende rol geven wij aan wat wij willen bereiken. Daar waar mogelijk zijn ook een aantal concrete korte termijn resultaten opgenomen. In hoofdstuk 5 beschrijven wij onze instrumenten en voor welke organisaties wij een rol zien in de uitvoering van ons beleid. Tot slot geven wij aan hoe wij ons beleid gaan monitoren en evalueren en is een overzicht van de onderverdeling van de financiële middelen opgenomen.

[1] 7 rollen uit de Toekomstagenda PNH : Eigenaar, Opdrachtgever, Toezichthouder, Regelaar, (Beleids)ontwikkelaar, Partner, Bemiddelaar

2. Cultuurlandschap: Kwaliteit door ontwikkelen

Doel: Versterken en benutten van waardevolle cultuurlandschappen

Noord-Holland kent een grote variatie aan landschappen met daarin veel kenmerkende monumenten. Ons cultuurlandschap vertegenwoordigt een belangrijke economische, maatschappelijke en culturele waarde. Grote ruimtelijke ontwikkelingen als stedelijke groei en krimp, mobiliteit, klimaatadaptatie, energieafspraken en veranderende productie- en consumptiepatronen hebben een transformatie van het cultuurlandschap als gevolg. Hierin zijn grote regionale verschillen zichtbaar in de opgaven voor de MRA (bijvoorbeeld de woningopgave) en die voor NHN (bijvoorbeeld de agrarische schaalvergroting).

Wat is onze opgave?
De transformatie van het cultuurlandschap dient op een zorgvuldige wijze te worden uitgevoerd. Het is onze opgave om sturing te geven aan ruimtelijke ontwikkelingen zodat ze op een kwalitatieve wijze bijdragen aan het versterken en benutten van het cultuurlandschap en de bijbehorende cultuurhistorische structuurdragers, zoals benoemd in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Wij doen dit door te beschermen wat moet en te inspireren waar kan. De komst van de nieuwe Omgevingsvisie vraagt ook om een nieuwe werkwijze van de provincie: een verschuiving van het toetsen achteraf naar meedenken aan de voorkant. Nog meer wordt van de provincie visie gevraagd over waar (*gebiedsgericht*) en vooral hoe (*maatwerk*) de ruimtelijke opgaven plaats kunnen vinden in het landschap. Dit dwingt ons om op regionaal niveau te bepalen wat intrinsiek zo belangrijk is dat het behouden dient te worden, maar het zet vooral aan tot ontwikkelingsgericht inspireren en zelfs investeren in de opgaven en ontwikkelingen die de kwaliteit van het cultuurlandschap versterken.

We zetten hierbij in op de volgende activiteiten:
- Vanuit cultuurhistorische waarden sturing geven aan ruimtelijke ontwikkelingen
- Investeren in provinciale cultuurhistorische structuurdragers
- In stand houden en benutten publiekstoegankelijk archeologisch depot

Wat gaan we doen?

2.1 Vanuit cultuurhistorische waarden sturing geven aan ruimtelijke ontwikkelingen

In de rol van regelaar hebben wij vastgelegd welke landschappelijke en cultuurhistorische waarden wij van provinciaal belang vinden. Dit hebben wij beschreven in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie als onderdeel van de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Om beter sturing te kunnen geven aan ruimtelijke ontwikkelingen actualiseren wij de Leidraad waarbij deze wordt omgevormd van een waardestellend kader naar een meer gebieds- en ontwikkelingsgericht kader. Zo worden de cultuurhistorische waarden en structuurdragers in onderlinge samenhang en gebiedsgericht weergegeven en zal de Leidraad ontwikkelprincipes bevatten. Deze ontwikkelprincipes beschrijven per gebied op een inspirerende, ontwikkelingsgerichte wijze de (gewenste) ruimtelijke kwaliteit van het gebied en die van de daarbinnen gelegen cultuurhistorische structuurdragers. Hiermee worden de structuurdragers in de context van het omliggende landschap geplaatst en kunnen we meer richting geven aan mogelijke ontwikkelingen in het gebied. Hierbij valt te denken aan sturing geven vanuit de Leidraad aan een ontwikkeling in de omgeving van een buitenplaats, zodat rekening wordt gehouden met de historische zichtlijnen die kenmerkend zijn voor buitenplaatsen.

Wij sluiten hierbij aan op het bredere, ruimtelijke instrumentarium van de provincie zoals de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (voor integrale agendering opgave cultuur) en de

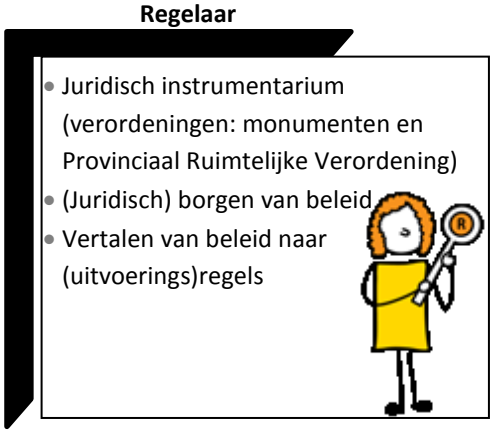
Adviescommissie Ruimtelijke Ordening (voor integrale advisering landschap en cultuurhistorie). Met deze instrumenten willen wij sturing geven aan en meedenken over de (ontwikkeling van) ruimtelijke plannen van onze partners, van ontwikkelaars tot medeoverheden, zodat het cultuurlandschap met kwaliteit wordt ontwikkeld.

De komende jaren zal het provinciaal (ruimtelijk) beleid in het teken staan van de Omgevingswet en specifiek het opstellen van de Omgevingsvisie. De geactualiseerde Leidraad wordt dan ook opgesteld in de geest van de Omgevingswet om uiteindelijk een onderlegger te kunnen laten zijn van onze Omgevingsvisie. Ook gemeenten staan aan de vooravond van het opstellen van een Omgevingsvisie. Wij zullen gemeenten op het gebied van landschap en cultuurhistorie ondersteunen bij dit proces door middel van een (nieuw) Steunpunt. Naast de bestuurlijke afspraken met het Rijk over het in stand houden van een Steunpunt voor monumenten en archeologie voor gemeenten, zullen wij de taken van het Steunpunt anders gaan organiseren en inhoudelijk gaan uitbreiden om brede ondersteuning te kunnen bieden bij het gebiedsgericht ontwikkelen met kwaliteit. Behalve de ondersteuning vanuit het Steunpunt, ontwikkelen wij ook de komende jaren handleidingen voor onze partners over hoe binnen ontwikkelingen invulling gegeven kan worden aan ruimtelijke kwaliteit. Hierbij valt te denken aan een handleiding voor energietransitie in samenhang met landschap en erfgoed.

Rol en instrumenten

Rol:

Regelaar



Instrumenten:

- Ontwikkelgerichte Leidraad
- Provinciale Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK)
- Adviescommissie Ruimtelijke Ordening (ARO)
- Provinciaal Ruimtelijke Verordening (PRV)
- Omgevingsvisie / Omgevingswet
- Steunpunt
- Ontwikkelingsgerichte handleidingen

Koppeling programma's en projecten:
Omgevingsvisie, ARO, PARK, bestemmingsplannen

Resultaat 2020

Vanuit onze rol als regelaar hebben wij de kwaliteiten van het cultuurlandschap verankerd in de Omgevingsvisie en hebben we ontwikkelingsgerichte instrumenten ingezet ter inspiratie en ondersteuning van onze partners. We hebben daarmee vanuit het gedachtegoed van de Omgevingswet onze cultuurhistorische waarden en structuurdragers een goede plek gegeven in het ruimtelijk beleid. Hiermee hebben wij sturing gegeven aan het met kwaliteit ontwikkelen van het landschap.

Concreet hebben we de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie als instrument omgevormd tot een gebieds- en ontwikkelingsgericht instrument. Om de gemeenten te faciliteren hebben we het Steunpunt anders georganiseerd en de werkzaamheden uitgebreid, waarbij het zwaartepunt is komen te liggen op het bieden van gebiedsgerichte ondersteuning op het gebied van erfgoed en ruimtelijke ordening, en het begeleiden van gemeenten in de aanloop naar de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Tot slot hebben wij voor onze partners handleidingen opgesteld voor het ontwikkelen met kwaliteit.

2.2. Investeren in provinciale cultuurhistorische structuurdragers

Naast de rol van regelaar liggen er ook kansen om ontwikkelingsgericht te investeren in de cultuurhistorische structuurdragers uit onze Leidraad. Niet alleen gericht op sec behoud maar ook omdat het regionaal tot maatschappelijk en economisch rendement kan leiden. Het koppelen van de cultuurhistorische structuurdragers aan (provinciale) gebiedsopgaven biedt kansen, bijvoorbeeld in het vergroten van de toegankelijkheid van een monument door middel van de aanleg van een fiets- of wandelpad.

Wij zien kansen om de provinciale cultuurhistorische structuurdragers te versterken door kennis en ons netwerk verder te ontwikkelen. Kennis door inzicht te houden in de opgaven door bijvoorbeeld de Monumentenmonitor door te ontwikkelen en up-to-date te houden, als ook de economische en/of maatschappelijke potenties van onze structuurdragers in beeld te brengen door middel van een kansenkaart. Met een kansenkaart kunnen we goed onderbouwde keuzes maken voor onze eigen investeringen, maar ook anderen (bijvoorbeeld ondernemers, mede-overheden) verleiden tot het doen van gerichte investeringen. Dit kan een kansenkaart zijn voor een bepaalde structuurdrager (bijvoorbeeld stolpen), maar het kan ook gericht zijn op het inzichtelijk maken van de kansen voor erfgoed gekoppeld aan een bredere gebiedsopgave, zoals bij de Markermeerdijken. Onze kennis willen wij delen met onze partners door middel van een kennisbank en daar waar nodig gebiedsgerichte of thematische netwerkbijeenkomsten te organiseren (bijvoorbeeld de Molencontactdag).

Wij willen onze middelen voor restauratie zo effectief mogelijk inzetten en kiezen, aansluitend op onze aanpak voor herbestemming, voor het uitgangspunt ‘lening waar kan, subsidie waar moet’. Wij verstrekken alleen daar een subsidie voor restauratie waar men niet in staat is een lening aan te gaan. Binnen het Noord-Hollands Fonds voor Monumenten van het Nationaal Restauratiefonds creëren wij mogelijkheden voor leningen voor restauratie. Hierbinnen reserveren wij een deel van de middelen voor leningen voor courante monumenten zoals woonhuizen met een provinciale monumentenstatus en voor het herstel en onderhoud van daken van stolpboerderijen.

Voor een aantal categorieën voorzien wij dat een lening niet voldoende zal zijn. Voor incourante monumenten is een bijdrage van de overheid vaak noodzakelijk. Voor provinciale monumenten en rijksmonumenten hebben wij een uitvoeringsregeling voor restauratie en onderhoud (jaarlijks 4,7 miljoen euro voor de restauratie van publiekstoegankelijke rijksmonumenten). Uit de Monumentenmonitor blijkt een enorme onderhoudsopgave. Daarom kiezen wij ervoor deze middelen gericht in te zetten op die structuurdragers[2] uit onze Leidraad waar de grootste (beheers)opgaven spelen, namelijk industrieel, agrarisch en religieus erfgoed. Wij willen de middelen voor restauratie en onderhoud ook benutten voor onze herbestemmingsopgave door gericht bij te dragen daar waar de kansen voor herbestemming het grootst zijn. Ook willen wij deze middelen meer proactief koppelen aan gebiedsopgaven door bijvoorbeeld te prioriteren op restauratie- en onderhoudsopgaven van monumenten die vallen binnen gebiedsprogramma’s als OV-knooppunten en Markermeerdijken. Voor molens hebben wij tot en met 2018 een uitvoeringsregeling voor onderhoud. Deze is nu generiek van aard: alle molens dezelfde bijdrage. Wij gaan onderzoeken of wij deze regeling meer ontwikkelingsgericht kunnen maken door enkel daar bij te dragen waar daadwerkelijk de monumentale waarde van het object onder druk staat.

Naast instandhouding willen wij ook investeren in het verder versterken en benutten van onze structuurdragers. Een belangrijk instrument dat wij hiervoor inzetten is het Regionaal beeldverhaal (zie kader). De afgelopen jaren hebben wij geïnvesteerd in twee Regionale

[2] De structuurdragers van provinciaal belang zijn: grote militaire structuren, industrieel erfgoed Noordzeekanaal gebied, historische dijken, historische waterwegen, historische spoorlijnen, stolpboerderijen, molens, landgoederen en kerk-, vuur- en watertorens.

beeldverhalen die wij de komende periode zullen voortzetten: Buitenplaatsen in Beeld en het Noordzeekanaalgebied. Doelstelling voor de buitenplaatsen is vanuit het gezamenlijke verhaal de toekomstbestendigheid van de buitenplaatsen te verbeteren door recreatieve productontwikkeling en goede ruimtelijke en financiële borging van zowel het monument als de kwaliteiten van de (groene) omgeving. Gezien de vele initiatieven binnen de MRA zal er op ingezet worden om 'Buitenplaatsen in Beeld' te koppelen aan de MRA Agenda, binnen de acties vanuit de programma's Cultuur Impuls en Metropolitane Landschap. In het Noordzeekanaalgebied (NZKG) is veel industrieel erfgoed aanwezig. Het gebied staat echter van origine niet bekend als hoogwaardig vrijetijdslandschap. Het koppelen van cultuurhistorie aan recreatie en toerisme en het leggen van verbindingen binnen het gebied zorgt voor een economische impuls, behoud van erfgoed en vergroot de leefbaarheid. Het regionaal beeldverhaal draagt daarmee bij aan de ambities van het bestuursplatform NZKG. Samen met partners in het gebied zal het regionaal beeldverhaal verder worden ingevuld, met als eerste stap het opstellen van een gezamenlijk meerjarenprogramma.

Regionale beeldverhalen: Een regionaal beeldverhaal is een gebiedsproces waarbij alle betrokken partijen gezamenlijk een verhaal hebben opgesteld dat voor die regio beeldbepalend en uniek is. Op basis hiervan maken de partners een gezamenlijk programma hoe dit verhaal uit te dragen en te versterken. Vanuit ieders eigen rol en taak worden projecten ontwikkeld om het beeldverhaal verder vorm te geven. Dit kunnen toeristische producten zijn (arrangementen of marketing), maar ook ruimtelijke investeringen in routes of monumenten. Een regionaal beeldverhaal brengt dus partijen in beweging, zet een regio op de kaart en geeft sturing aan (ruimtelijke) ontwikkelingen, wat resulteert in een economische en maatschappelijke impuls voor een gebied.
Een regionaal beeldverhaal is altijd maatwerk. Het is afhankelijk van het soort verhaal, type structuurdragers, opgaven, kansen, partners en energie en kan dus in de uitwerking verschillen.

Een regionaal beeldverhaal is ook bij uitstek geschikt om vanuit een breder gebiedsprogramma gericht te investeren in cultuurhistorische structuurdragers om zo de identiteit van een gebied te versterken. Wij willen deze werkwijze daarom ook koppelen aan het programma voor OV-knooppunten (identiteit stationsgebieden) en specifiek in NHN bijvoorbeeld aan de ambities vanuit het programma 'De Kop Werkt'.

Voor ons UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam (SvA) en de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) ontwikkelen wij een apart uitvoeringsprogramma 2017-2020. Centrale opgaven hierin betreffen herbestemming en goede toeristisch-recreatieve ontsluiting van deze militaire structuren en de UNESCO nominatie van de NHW als uitbreiding van de SvA in 2019. Om het verhaal van onze cultuurhistorische structuurdragers voor een breed publiek toegankelijk te maken, maken wij gebruik van Oneindig Noord-Holland. In het najaar van 2016 maken wij met Stichting Oneindig Noord-Holland afspraken op basis van hun nog op te stellen meerjarenvisie (zie hoofdstuk 5).

Rol en instrumenten

Rol:

(Beleids-)ontwikkelaar

- Heldere eigen doelen formuleren
- Eigen inzet (financieel en communicatief)
- Visionair, innovatief
- Anderen meenemen, maar niet mee laten beslissen

Instrumenten:

- Monumentenmonitor
- Kansenkaart
- Subsidieregelingen voor:
  - Onderhoud molens
  - Restauratie rijksmonumenten
  - Provinciale monumenten
- Restauratie
  - Stolpen (herstel daken)
  - Provinciale monumenten (woonhuis)
- Regionaal beeldverhaal
- Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie 2017-2020
- Oneindig Noord-Holland

Koppeling programma's en projecten: Cultuur Impuls (Buitenplaatsen), OV-knooppunten (Monumenten), Markermeerdijken (Monumenten), De Kop werkt (Cultureel erfgoed)

Resultaat 2020
Vanuit onze rol als beleidsontwikkelaar hebben wij inzicht in de restauratie- en onderhoudsopgaven en kansen voor benutting van monumenten en hebben wij deze kennis gedeeld met onze partners. Door het leveren van maatwerk hebben wij gebiedsgericht een bijdrage geleverd aan het versterken en benutten van onze cultuurhistorische structuurdragers. Hetzij door rechtstreeks bij te dragen aan de instandhouding van monumenten of door onze partners geïnspireerd te hebben dit te doen.

Concreet hebben wij onze uitvoeringsregelingen voor restauratie en onderhoud geflexibiliseerd waardoor er doelgerichter is geïnvesteerd in onze structuurdragers. We hebben in onze regelingen ook actief de koppeling gelegd met kansen voor herbestemming, gebiedsprogramma's en duurzaamheidsmaatregelen. Om gericht sturing te kunnen geven hebben wij onze kennis verbreed door de Monumentenmonitor te actualiseren en hebben we een kansenkaart ontwikkeld om de economische en maatschappelijke potenties van onze structuurdragers in beeld te brengen. Deze kennis hebben we actief ingebracht bij gebiedsontwikkelingen. We hebben de lopende beeldverhalen met succes geborgd in de regio's en hebben onze partners ondersteund bij het opstarten van nieuwe beeldverhalen om zo de structuurdragers te versterken en een impuls te geven aan de betreffende regio's. Voor de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie hebben we uitvoering gegeven aan een nieuw Uitvoeringsprogramma en zijn het gezamenlijk UNESCO Werelderfgoed geworden.

2.3 In stand houden en benutten publiekstoegankelijk archeologisch depot

Archeologie is als ondergrond een belangrijk onderdeel van ons waardevolle cultuurlandschap. De provincie heeft een wettelijke taak voor de instandhouding van een provinciaal archeologisch depot en het toegankelijk maken van de vondsten (zie kader). Naast de uitvoering van onze wettelijke taken reserveren wij binnen ons archeologiebudget middelen voor zogenaamde toevalsvondsten en voor het op een aantrekkelijke wijze toegankelijk maken van stukken in het depot voor een breed publiek.

Voor de 'Reede van Texel' en in bredere zin voor onderwaterarcheologie zetten wij ons actief in om een structurele oplossing te vinden voor de vraag wie verantwoordelijk is voor deze (toevals)vondsten. Binnen het Coalitieakkoord hebben wij hiervoor eenmalig middelen beschikbaar gesteld om op korte termijn deze waardevolle vondsten (waar nodig) beter te beschermen. Dit betekent overigens niet dat dit daardoor primair en/of uitsluitend de verantwoordelijkheid is van de provincie.

Wettelijke taak archeologie:
De provincie is wettelijk verantwoordelijk voor de instandhouding van een provinciaal archeologisch depot. Deze hebben wij ondergebracht in het Huis van Hilde. De gemeenten Alkmaar, Amsterdam, Haarlem, Hoorn en Zaanstad onderhouden een eigen depot. Buiten deze gemeenten zijn wij tevens eigenaar van de vondsten en opgravingsdocumentatie afkomstig van onderzoek. De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de ruimtelijke bescherming van archeologische waarden en wettelijk is vastgelegd dat bij ruimtelijke ingrepen de verstoorder verantwoordelijk is voor zorgvuldig archeologisch onderzoek en eventuele opgravingen. Daar waar wij als provincie eigenaar zijn van de vondsten houden wij toezicht op deze activiteiten. Verstoring wordt niet altijd veroorzaakt door een ruimtelijke ingreep. Zo kan ook door natuurlijke oorzaken (zoals erosie) of door bijvoorbeeld schatgraverij vondsten worden blootgelegd. Deze vondsten noemen wij 'toevalsvondsten'.

Zoals gesteld zijn wij, naast de instandhouding van een archeologisch depot, wettelijk verantwoordelijk om archeologische vondsten toegankelijk te maken. Wij hebben er voor gekozen deze taak breder in te vullen door de vondsten voor een breder publiek te ontsluiten. Hiervoor hebben wij in 2015 het Huis van Hilde geopend. Voor de exploitatie van het publieksdeel van het Huis van Hilde gaan wij tot en met 2021, net als in de

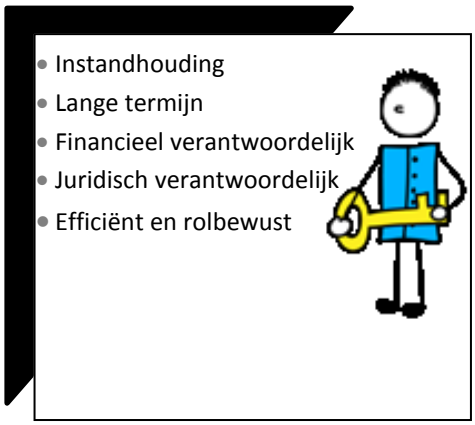
periode 2015-2016, een overeenkomst aan met een commerciële partij. Om deze toegankelijkheid verder te bevorderen hebben wij ervoor gekozen voor het Huis van Hilde formeel een museumstatus aan te vragen. Hiermee kunnen bezitters van een museumkaart gratis gebruik maken van het museum. Dit zal het herhaalbezoek en daarmee de toegankelijkheid bevorderen. Ook biedt dit meer kansen voor bruikleen en wisseltentoonstellingen. De doelstelling van Huis van Hilde zal hiermee niet veranderen.

Wij willen het Huis van Hilde benutten om ons beleid breder uit te dragen. Jaarlijks gaan wij een tentoonstelling financieren die raakvlakken heeft met ons bredere beleid. Voorbeelden zijn de tentoonstelling over archeologie in relatie tot de aanleg van de Westfrisiaweg in 2015 en de tentoonstelling over aardkundige monumenten (Milieubeleid). Daarnaast voeren wij binnen onze wettelijke taak onderzoeken uit naar collecties. Jaarlijks willen wij een aantal van deze onderzoeken publieksvriendelijk maken en ontsluiten via het Huis van Hilde. Via het Steunpunt blijven wij inzetten op de ondersteuning van gemeenten op het gebied van archeologie en zullen wij het Steunpunt verzoeken hiervoor gebruik te maken van, en samen te werken met, het Huis van Hilde om daarmee het Huis van Hilde als het centrum van de archeologie in Noord-Holland verder te versterken. Tenslotte zetten wij in op een verdere samenwerking tussen Oneindig Noord-Holland en het Huis van Hilde.

Rol en instrumenten

Rol:

Eigenaar



Instrumenten:

- Archeologisch depot
- Exploitatieovereenkomst publieksdeel Huis van Hilde
- Opdrachten (voor berging van toevalsvondsten en onderzoeken)
- Tentoonstellingen gekoppeld aan provinciale opgaven en/of thema's
- Oneindig Noord-Holland

Koppeling programma's en projecten:
Belang archeologie in Leidraad en Omgevingsvisie, tentoonstelling over provinciale opgaven/thema's (bv. infrastructuur).

Resultaat 2020

Vanuit onze rol als eigenaar hebben we het publieksbereik van ons archeologisch depot verbeterd waardoor er voldoende middelen worden gegenereerd zodat het Huis van Hilde zelfstandig kan worden geëxploiteerd. Met de publieksfunctie van het Huis van Hilde hebben we archeologie toegankelijk gemaakt voor een breder publiek.

Concreet hebben wij jaarlijks een tentoonstelling gerealiseerd waarmee aandacht is gegeven aan provinciale opgaven en/of thema's. Voor onderwaterarcheologie hebben we met onze partners bepaald wat ieders verantwoordelijkheid hierin is.

2.4 Financieel kader

Het totale financiële kader voor deze activiteiten bedraagt:

	2017	**2018**	**2019**	**2020**
2.1 Sturing geven aan RO	200.000	200.000	200.000	200.000
2.2 Versterken prov. dragers	6.540.000	6.432.000	6.320.000	6.220.000
2.3 Archeologie	1.818.000	1.218.000	1.218.000	1.068.000
Totaal (euro)	**8.558.000**	**7.850.000**	**7.738.000**	**7.488.000**

Toelichting: De incidenteel beschikbare middelen uit het coalitieakkoord (onderwaterarcheologie en regionale beeldverhalen) zijn tot en met 2019 opgenomen. Dit verklaart de daling van het bedrag in 2020. Onder paragraaf 2.2 zijn in 2017 en 2018 ook de middelen voor de afbouw van de subsidie aan de Monumentenwacht opgenomen (zie ook hoofdstuk 5).

3. Herbestemming: Ontwikkelen door behoud

Doel: Duurzame benutting van gebouwd incourant erfgoed

'Herbestemming is dé opgave voor de komende jaren'. Dit stelt het College van Rijksadviseurs in haar advisering aan het Rijk over herbestemmingsopgaven. Demografische en economische ontwikkelingen zorgen voor een groeiende leegstand van karakteristieke gebouwen. Voor de meeste gebouwen worden nieuwe functies gevonden. In sommige gevallen wordt gekozen voor sloop. Voor incourante monumenten (zoals kerken, forten, industrieel erfgoed etc.) ligt dit een stuk lastiger. Gezien de monumentale waarde is sloop vaak geen optie. Het type erfgoed maakt het vinden van een nieuwe bestemming vaak niet eenvoudig.

Juist de incourante monumenten hebben te maken met een groeiende leegstandproblematiek. Zo komt als gevolg van ontkerkelijking 25-50% van de kerken de komende jaren leeg te staan (landelijk 2.000 van de 4.200 kerken). Ook zal als gevolg van schaalvergroting naar verwachting 30% van de agrarische gebouwen, waaronder veel stolpboerderijen, leeg komen te staan. Het industrieel erfgoed kent, ondanks vele succesvolle herbestemmingen (bijvoorbeeld de Westergasfabriek in Amsterdam), nog steeds een grote toekomstige herbestemmingsopgave. Leegstand zet de leefbaarheid van steden en regio's onder druk terwijl sloop de kwaliteit van de omgeving vermindert.

Wat is onze opgave?
Ons monumentenbeleid richt zich van oudsher op restauratie en instandhouding. Met alleen restauratie en onderhoud kunnen niet alle monumenten onderhouden en behouden worden, zeker niet als een monument leegstaat of zijn functie dreigt te verliezen. Om monumenten te kunnen behouden is een duurzame benutting noodzakelijk. Daarom kiezen wij ervoor in ons monumentenbeleid herbestemming centraal te stellen. Vanuit onze traditionele rol voor monumenten zijn wij al betrokken bij diverse herbestemmingsopgaven, bijvoorbeeld voor de Stelling van Amsterdam. Herbestemmen van monumenten is echter een wezenlijk andere opgave dan restauratie van monumenten. Restauratie en onderhoud richten zich meer op ingrepen aan het object zelf en continuering van gebruik, terwijl de (her)ontwikkeling van erfgoed vaak een gebiedsontwikkeling is. Dit vraagt een andere aanpak van ons met een instrumentatrium waarmee we maatwerk kunnen leveren. Om opgavegericht te kunnen werken is inzicht in de opgaven en kansen noodzakelijk.

Overheden spelen een belangrijke rol in herbestemmingsprocesen, zowel bij regelgeving en planvorming als bij de financiering. De vorm van deze financiering kan verschillen van directe en indirecte investeringen in respectievelijk het object en de omgevingsfactoren, tot andere financiële instrumenten zoals leningen. Daarnaast kunnen investeringen in behoud en benutting van erfgoed ook een sterke bijdrage leveren aan grotere gebiedsontwikkelingen. Zo heeft de ontwikkeling van de voormalige tramremise De Hallen in Amsterdam een groot effect op de ontwikkeling van de omliggende buurt en zelfs geheel Amsterdam West gehad. De ontwikkeling van erfgoed werkt inspirerend en versterkend voor een groter gebied. Erfgoed is dan ook een sturende factor in grotere gebiedsontwikkelingen. Door ruimtelijke gebiedsontwikkelingen te koppelen aan herbestemming wordt behoud van monumenten haalbaarder, realistischer en aantrekkelijker. Investeringsmiddelen voor monumenten kunnen dus bijdragen aan gebiedsprogramma's. Bijvoorbeeld door investeringen in (herbestemming van) monumenten in stationsgebieden kan een kwaliteitsimpuls worden gegeven aan het programma OV-knooppunten.

Herbestemmingsopgaven verschillen sterk. Met name in NHN zal het niet altijd mogelijk zijn een economisch rendabele bestemming te vinden voor een monument. In de MRA is gezien

de economische groei en de aanwezige investeringskracht van de markt meer mogelijk. Dit vraagt om een eigen aanpak, met bijbehorend instrumentarium, dat aansluit op (her)bestemmingsontwikkelingen zelf, maar ook bruikbaar is in bredere gebiedsontwikkeling. Het is onze opgave om het uitgangspunt 'lening waar kan, subsidie waar moet' toe te passen. Hiermee zullen de subsidiebijdragen efficiënter worden besteed doordat onze middelen daar ingezet worden, waar ze het meest nodig zijn. Zo wordt met een beperkt budget een zo groot mogelijk maatschappelijk effect gerealiseerd. Met maatwerk willen wij goed aansluiten op deze projecten en een bijpassend flexibel instrumentarium ontwikkelen, maar bovenal onze beperkte middelen zo efficiënt mogelijk inzetten. Daarnaast willen wij initiatiefnemers ondersteunen en inspireren om een sluitende exploitatie te realiseren. Duurzaamheids-maatregelen en andere vormen van financiering, zoals crowdfunding, kunnen bijvoorbeeld ook bijdragen aan een sluitende exploitatie.

Ten aanzien van herbestemming zetten we in op de volgende activiteiten:
- Ontwikkelen van kennis en netwerk voor herbestemming en leegstand
- Stimuleren van het gebruik van erfgoed

Wat gaan we doen?

3.1 Ontwikkelen kennis en netwerk voor herbestemming en leegstand

Aangezien herbestemming een wezenlijk andere opgave is dan de meer traditionele instandhoudingsopgave van monumenten is de eerste stap om de opgave goed in kaart te brengen. Aansluitend op de Monumentenmonitor ontwikkelen wij een Leegstandsmonitor waarmee wij de (naderende) leegstandsopgave in beeld brengen en deze blijvend gaan monitoren. Wij leggen hierbij de relatie met de bredere regionale leegstandsproblematiek, bijvoorbeeld als het gaat om bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel. De Leegstandsmonitor richt zich in eerste instantie op de rijksmonumenten en provinciale monumenten. Op hoofdlijnen willen wij ook inzicht krijgen in de opgave onder gemeentelijke monumenten en karakteristiek vastgoed. Deze kennis delen wij actief met de gemeenten om ze bewust te maken van de gemeentelijke leegstandsopgave en stimuleren hier tijdig (ruimtelijk) beleid op te ontwikkelen. Daarnaast gaan wij onderzoeken of de Monumentenmonitor uitgebreid kan worden met energiegegevens van monumenten. Zo kunnen wij inzicht krijgen in het daadwerkelijke verbruik van monumenten en signaleren waar kansen liggen om het verbruik te verminderen en/of te verduurzamen.

Door middel van de Kansenkaart maken wij de economische en/of maatschappelijke potentie van monumenten inzichtelijk en daarmee ook de mogelijkheden voor herbestemming. Wij maken de Kansenkaart ontwikkelingsgericht zodat deze goed aansluit op gebiedsopgaven van onszelf en onze partners. Ook voor gemeenten is herbestemming een belangrijke opgave. Gemeenten ondersteunen wij door herbestemming een belangrijke taak te maken van het Steunpunt. Naast kennis gaan wij ook een sterk netwerk ontwikkelen om actief de opgedane kennis en kansen binnen te ontsluiten en om actief opgaven aan te kunnen jagen en te ondersteunen. Als partner hebben wij de taak, in samenwerking met onze directe partners, netwerkbijeenkomsten te organiseren en aanvullende projecten (bijvoorbeeld handleidingen) te ontwikkelen. Netwerkbijeenkomsten kunnen gebiedsgericht (bijvoorbeeld gekoppeld aan een gebiedsopgave), opgavegericht (bijvoorbeeld erfgoed en duurzaamheid) of thematisch (bijvoorbeeld herbestemming industrieel erfgoed) ingestoken worden. Tot slot zien wij dat veel partijen zich met herbestemming bezighouden en dat kennis versnipperd wordt ontsloten. Samen met onze partners gaan wij deze kennis meer gebundeld ontsluiten om daarmee eigenaren en ontwikkelaars te ondersteunen.

Rol en instrumenten

Rol:

Partner

- Eigen provinciale doelen en gelijkwaardige doelen van anderen
- Gelijkwaardig gezamenlijk belang
- Onderhandelen
- Communicatieve inzet om partnership te starten
- Financiële en procesinzet om partnerrol vorm te geven
- Juridische inzet om partnership te bevestigen

Instrumenten:

- Netwerkbijeenkomsten
- Kansenkaart
- Leegstandsmonitor
- Opdrachten (onderzoek, handleidingen)
- Steunpunt Monumenten en archeologie

Koppeling programma's en projecten:
Leegstandsmonitor economie

Resultaten 2020

Vanuit onze rol als partner hebben wij kennis en een relevant netwerk ontwikkeld. Wij hebben inzicht in de bestaande en naderende regionale leegstandsopgave. Gericht op onze partners hebben wij kennis actief ontsloten. Door onze inzet hebben wij onze partners gestimuleerd bij te dragen aan de herbestemmingsopgave.

Concreet hebben wij hiervoor een Leegstandsmonitor ontwikkeld. Wij werken nauw samen met onze partners en zetten ons actief in voor kennisontwikkeling en -deling. Kennisontsluiting gebeurt op een efficiënte manier in samenwerking met onze partners waarbij de eigenaar/ontwikkelaar centraal staat. Jaarlijks organiseren wij (netwerk)bijeenkomsten gericht op de dan actuele opgaven en/of kansen. Ter ondersteuning van gemeenten hebben wij een Steunpunt vormgegeven, waarin herbestemming een belangrijk thema is.

3.2 Stimuleren van het gebruik van erfgoed

Herbestemming is een langdurig proces: van de initiatieffase, via de planvorming en uitvoering, tot de beheer- en exploitatiefase. Ook tijdelijk gebruik en maatregelen om huidig gebruik te verlengen, kunnen hier onderdeel van uitmaken. Denk bijvoorbeeld aan een tijdelijke functie om de bekendheid van en het draagvlak voor een monument te vergroten. In elke fase speelt de overheid een rol, maar deze kan per casus verschillen. Door maatwerk te leveren sluiten wij goed aan op de fases en onze partners. Zo gaan wij voor de initiatieffase en planvormingsfase door met de succesvolle uitvoeringsregeling voor haalbaarheidsonderzoeken. Deze willen wij verbreden naar onderzoek voor exploitatiemogelijkheden en duurzaamheidsscans.

Loods Herbestemming
De Loods Herbestemming jaagt herbestemming van monumenten aan door vraag en aanbod bij elkaar te brengen en eigenaren en initiatiefnemers te ondersteunen. De focus ligt op herbestemming van industrieel, religieus en agrarisch erfgoed en op opgaven binnen de bredere provinciale gebiedsopgaven (Noordzeekanaalgebied, OV-knooppunten en Markermeerdijken). Daarnaast zal de Loods gebiedsgericht kansen signaleren en uitdragen voor duurzaamheid en energietransitie. Vanuit de provinciale en bovenlokale opgaven werkt onze Loods samen met de bestaande lokale loodsen.

We stellen een Loods Herbestemming aan die bottom-up met eigenaren herbestemming van monumenten gaat aanjagen. De Loods zien wij binnen de kaders van zijn/haar opdracht als instrument om eigenaren te begeleiden in met

name de initiatieffase en de planvormingsfase. De focus van de opdracht aan de Loods ligt op de categorieën waar het grootste provinciaal belang ligt: industrieel erfgoed, agrarisch erfgoed en religieus erfgoed. Daarnaast willen wij de loods inzetten binnen specifieke gebiedsopgaven. OV-knooppunten door herbestemmingsopgaven in stationsgebieden, Markermeerdijken door opgaven in nabijheid van de dijk. De loods moet aansluiten op de bredere ambitie vanuit de MRA Agenda Cultuur om een Loods Monumenten MRA aan te stellen. De opdracht aan de Loods loopt in eerste instantie tot en met 2018, wanneer wij de effectiviteit van dit nieuwe instrument zullen evalueren.

Ook in de uitvoeringsfase willen wij bijdragen aan herbestemming van monumenten. Wij gaan onze restauratiemiddelen voor rijksmonumenten inzetten voor restauratie binnen herbestemmingsopgaven en gebiedsopgaven. Binnen de uitvoeringsregeling restauratie rijksmonumenten prioriteren wij herbestemmingsopgaven van religieus, industrieel en agrarisch erfgoed en van rijksmonumenten binnen de provinciale gebiedsprogramma's.

Noord-Hollands Fonds voor Monumenten en Herbestemming
De 4 miljoen euro voor herbestemming voegen wij toe aan het Noord-Hollands Fonds voor monumenten, een fonds van 5,1 miljoen euro voor monumenten in NH binnen het Nationaal Restauratiefonds zodat er een fonds van 9 miljoen ontstaat. Deze middelen worden aangewend voor laagrentedragende leningen ter dekking van herbestemmings- en verduurzamingskosten voor beschermde monumenten en karakteristiek vastgoed die geen woonhuis zijn (incourant). Herbestemmingskosten zijn vooral verbouwingskosten die gemaakt moeten worden om een gebouw een nieuwe functie te geven. Deze verbouwingskosten moeten altijd onderdeel uitmaken van het monument of het karakteristieke vastgoed. Daarnaast zijn er, in mindere mate, ook proces- en planvormingskosten. Duurzaamheidsmaatregelen kunnen bijdragen aan de instandhouding van monumenten omdat de exploitatielasten afnemen en mogelijkheden voor gebruik toenemen. Het fonds blijft ook leningen bieden voor stolpen (herstel daken) en restauratie van courante provinciale monumenten. Het betreft een revolverend fonds, waarbij de middelen terugvloeien en daardoor opnieuw aangewend kunnen worden. Bij de uitwerking van het fonds stellen wij samen met het NRF indicatoren op voor de inhoudelijke en financiële beoordeling van de plannen. Definitieve goedkeuring van het toekennen van leningen zal altijd via de provincie verlopen.

Naast subsidie verbreden wij ons financieel instrumentarium met leningen voor herbestemmingen. Wij voegen de 4 miljoen euro die in het Coalitieakkoord gereserveerd is voor een Fonds Herbestemming toe aan het Noord-Hollands Fonds voor Monumenten binnen het Nationaal Restauratiefonds. Deze worden toegevoegd aan de in 2012 door de provincie beschikbaar gestelde 5,1 miljoen euro leningen voor restauratie van provinciale monumenten en het herstel van daken van stolpboerderijen. Deze middelen zijn nog niet geheel besteed en wij gaan het restant dan ook mede inzetten voor onze herbestemmingsdoelen. Hiermee komst er een aanzienlijk budget beschikbaar specifiek voor herbestemming. Leningen zijn bedoeld voor herbestemmingskosten en duurzaamheidsmaatregelen van rijksmonumenten en provinciale monumenten. Hiervoor zijn op dit moment weinig tot geen financiële instrumenten beschikbaar. Ook eigenaren van gemeentelijke monumenten en karakteristiek vastgoed vallend onder industrieel, religieus of agrarisch erfgoed kunnen leningen aanvragen. Leningen via NRF hebben meerwaarde ten opzichte van leningen van banken. Banken kennen zakelijke regels gericht op zo min mogelijke risico. NRF stelt behoud benutting monument centraal en kan daarom verder gaan dan reguliere banken. Daarnaast dienen leningen van het NRF als keurmerk voor banken, zorgen voor meer financiële mogelijkheden bij banken vanwege de verdeling van het risico en werken ze hierdoor vaak juist aanvullend op bancaire leningen.

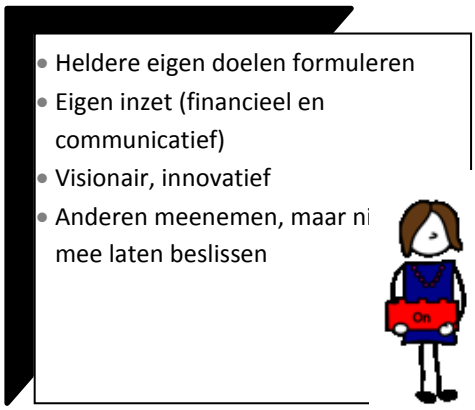
In overleg met het Servicepunt Duurzame Energie gaan wij de mogelijkheden voor duurzame benutting van monumenten onder de aandacht brengen. Het Steunpunt vragen wij om gemeenten te ondersteunen met goede voorbeelden en een kennisbank.

Wij zijn, tot slot, nooit de enige partij die investeert in een herbestemming. Op basis van de uitkomsten van de pilot voor crowdfunding (gereed eind 2016) bepalen wij eventuele vervolgactiviteiten gaan uitvoeren. Hiermee willen wij aansluiten op de trend van de energieke samenleving om door middel van crowdfunding extra middelen en draagvlak te genereren voor de opgave.

Rol en instrumenten

Rol:

(Beleids-)ontwikkelaar



Instrumenten:

- Crowdfunding
- Loods Herbestemming
- Subsidie:
  - Haalbaarheidsondezoeken
  - Exploitatiemogelijkheden
  - Benutting Uvr Restauratie en Onderhoud Rijksmonumenten
- Leningen:
  - Herbestemmingskosten
  - Duurzaamheidsmaatregelen

Koppeling programma's en projecten: Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam, diverse gebiedsprogramma's (Loods), Duurzame Energie (Servicepunt).

Resultaat in 2020

Vanuit onze rol als beleidsontwikkelaar hebben wij een instrumentarium voor herbestemming ontwikkeld dat goed aansluit op de opgave en instrumenten van onze partners. Hiermee hebben wij het gebruik van erfgoed en specifiek de benutting van industrieel, religieus en agrarisch erfgoed gestimuleerd. Door onze gebiedsgerichte benadering en aansluiting op bredere gebiedsopgaven hebben wij het (her)gebruik van erfgoed gestimuleerd.

Concreet hebben wij met de verbreding van het Noord-Hollands Fonds voor Monumenten naar leningen voor benutting en herbestemming van monumenten ons financiële instrumentarium vergroot. Door koppeling met de reeds bestaande middelen voor monumenten in Noord-Holland ontstaat een substantieel fonds, waaruit wij jaarlijks minimaal twee leningen hebben verstrekt voor incourant erfgoed. Met de Loods Herbestemming hebben wij een proactief instrument ontwikkeld, waarmee binnen (gebieds)opgaven actief herbestemming bij eigenaren is aangejaagd.

3.3 Financieel kader

Het totale financiële kader voor deze activiteiten bedraagt:

	2017	**2018**	**2019**	**2020**
3.1 Kennis en netwerk	337.000	337.000	337.000	337.000
3.2 Stimuleren gebruik	250.000	250.000	250.000	250.000
Totaal (euro)	**587.000**	**587.000**	**587.000**	**587.000**

Noord-Hollands Fonds voor Monumenten en Herbestemming (incidenteel)	**4.000.000**

4. Culturele infrastructuur: Ontwikkelen bovenlokaal netwerk

Doel: Goed regionaal bereikbare en toegankelijke culturele infrastructuur met voldoende diversiteit

De aanwezigheid van cultuur draagt bij aan de kwaliteit van de woon- en leefomgeving en is van grote waarde voor de aantrekkelijkheid van Noord-Holland als toeristische en recreatieve bestemming. Overheden hebben de afgelopen jaren echter veel bezuinigd op cultuur waardoor lokale voorzieningen, zoals theaters en bibliotheken, onder druk komen te staan. Vooral in NHN en aan de randen van de MRA is hierdoor sprake van een verschraling van het culturele aanbod. (Inter)nationale publiekstrekkers, met name gelegen in Amsterdam, vertonen daarentegen groei. Hierdoor neemt de druk op de stad toe waardoor ook het verschil tussen Amsterdam en de rest van de provincie groeit.

Wat is onze opgave?
Het in stand houden van culturele voorzieningen is primair een taak van de gemeenten. Door bezuinigingen zijn vooral gemeenten in het landelijk gebied niet in staat alle (lokale) culturele voorzieningen overeind te houden. Het verdwijnen van deze voorzieningen heeft effect op de leefbaarheid van het gebied, al is het belang van lokale aanwezigheid vaak beperkter dan gedacht. Het effect van culturele voorzieningen op de leefbaarheid en toeristische en recreatieve aantrekkingskracht van een regio is voornamelijk afhankelijk van de bereikbaarheid, toegankelijkheid en de kwaliteit; de kwantiteit en nabijheid van voorzieningen spelen een minder grote rol. Dit vraagt om een andere benadering van de culturele infrastructuur, waarbij de bereikbaarheid en toegankelijkheid van kwalitatief hoogwaardige culturele voorzieningen centraal staan. Dit betekent dat culturele infrastructuur een regionale opgave is met een belangrijke tweedelijnstaak voor de provincie als partner en bemiddelaar.

Voor de provincie is regionale leefbaarheid een belangrijk thema, maar het is aan gemeenten om hierin een afweging te maken en deze opgave regionaal te benaderen. Uit interviews blijkt dat gemeenten voor de provincie vooral een belangrijke kennis- en netwerkrol zien om regionale netwerken te ondersteunen.[3] Maatwerk is hierbij van belang, omdat de behoeften per regio sterk verschillen.

Ten aanzien van culturele infrastructuur zetten wij in op de volgende activiteiten:
- Ontwikkelen van kennis en netwerk culturele infrastructuur
- Stimuleren van en participeren in regionale cultuurnetwerken
- Toegankelijk en bereikbaar houden van het provinciaal bibliotheeknetwerk
- Bevorderen van de kwaliteit van cultuureducatie in het basisonderwijs

4.1 Ontwikkelen van kennis en netwerk culturele infrastructuur

Een scherp beeld van de opgaven is van belang om kennis over te dragen. Door middel van onderzoek maken wij (regionale) opgaven inzichtelijk en agenderen deze opgaven en mogelijke kansen bij gemeenten. Verschillende demografische ontwikkelingen als vergrijzing, mobiliteit, digitalisering en verstedelijking hebben invloed op de ontwikkeling van culturele infrastructuur. Onderzoek naar de staat van culturele infrastructuur en de invloed van verschillende trends en ontwikkelingen geven een goed beeld van regionale opgaven. Dit onderzoek ondersteunt gemeenten bij het maken van keuzes en zoeken naar regionale

[3] In juli 2016 heeft een ambtelijke ronde langs gemeenten plaatsgevonden waarbij gemeenteambtenaren Cultuur en Erfgoed zijn geïnterviewd n.a.v. de resultaten van de 'Quickscan Opgaven Gemeenten' (zie bijlage 6 van Kadernota 2017-2020, zoals vastgesteld door Provinciale Staten op 23 mei 2016).

afstemming. Daarbij helpt het ons om de juiste thema's te agenderen in de regio en aansluiting te zoeken bij provinciale gebiedsprogramma's als OV-knooppunten (bereikbaarheid) en de Regionale Actieplannen Wonen (voorzieningen). Bestaande regionale samenwerkingsverbanden ondersteunen wij door middel van aanvullend onderzoek, zoals bezoekersstromenonderzoeken. Ook brengen wij belangrijke culturele thema's onder de aandacht zoals cultureel ondernemerschap (leefstijlenatlas[4] en crowdfunding) en digitale infrastructuur. De provinciale website gebruiken wij als kennisbank om informatie vrij toegankelijk te maken voor onze partners.

Onze agenderende rol vullen wij onder andere in als partner en bemiddelaar door gesprekken te voeren met gemeenten en de organisatie van netwerkbijeenkomsten. Per onderwerp kan dit netwerk verschillen; soms gericht op heel Noord-Holland, dan weer op de MRA of een kleinere regio. Wij zetten de Uitmarkt als jaarlijkse ontmoeting van bestuurders voort; in ieder geval tot en met het einde van het sponsorcontract van de provincie met de Uitmarkt (2019).

Rol en instrumenten

Rol:

Bemiddelaar

Instrumenten:

- Netwerkbijeenkomsten
- Opdrachten (kansenkaart, onderzoeken, voorbeeldprojecten)
- Monitor

Koppeling programma's en projecten:
Regionale Actieplannen Wonen, OV-knooppunten

Resultaat 2020

Vanuit onze rol als bemiddelaar hebben wij de regionale opgaven en kansen in kaart gebracht en breed gedeeld. Gemeenten zijn zich daardoor meer bewust van het belang van regionale samenwerking op gebied van cultuur en gebruiken ons onderzoek en kennis om tot regionale afstemming te komen.

Concreet hebben wij een kennisbank ontwikkeld voor relevante informatie en onderzoek die aansluit op de wensen van onze partners, met name de gemeenten. Waar nodig, hebben wij aanvullende (regionale) onderzoeken uitgevoerd, waarmee wij ook maatwerk hebben kunnen leveren. Daarnaast hebben wij verschillende netwerkbijeenkomsten georganiseerd en jaarlijks een bestuurlijke bijeenkomst tijdens de Uitmarkt.

4.2 Stimuleren van en participeren in regionale cultuurnetwerken

Wij faciliteren bestaande culturele netwerken van gemeenten om tot duurzame regionale afstemming en efficiënte samenwerking te komen. Bereikbaarheid en toegankelijkheid van culturele infrastructuur is een regionaal vraagstuk en vraagt om een andere benadering van cultuurbeleid door zowel gemeenten, instellingen als provincie. Gemeenten hebben aangegeven behoefte te hebben aan inbreng van kennis en procesbegeleiding om regionale

[4] Meer informatie op: www.noord-holland.nl/leefstijl.

afstemming te bevorderen. Per regio kan de uitvoering, omvang en mate van afstemming van een netwerk sterk verschillen. Afhankelijk van het regionale vraagstuk en de behoefte van het netwerk kiezen wij daarom afwisselend voor een rol als partner of als bemiddelaar waarbij verschillende instrumenten kunnen worden ingezet.

Wij participeren in het samenwerkingsverband van de MRA. Cultuur wordt binnen het hoofdstuk “De leefkwaliteit verbeteren” van MRA Agenda als belangrijk thema benoemd en daarmee verbonden aan andere thema’s binnen de samenwerking zoals economie en landschap. In de werkgroep Cultuurimpuls MRA werken wij samen met alle gemeenten aan een betere spreiding en bereikbaarheid van culturele infrastructuur in de hele regio. De werkgroep heeft drie pijlers benoemd om dit te bereiken: (1) versterking en positionering van kunst en cultuur in de MRA, (2) spreiding toerisme en marketing, (3) metropolitaan erfgoed en landschap. De provincie heeft binnen de Cultuurimpuls een rol als verbinder en als trekker op bepaalde thema’s.

Daarnaast ondersteunen wij regio’s die behoefte hebben om cultuurbeleid regionaal op te pakken. Wij sluiten aan bij bestaande samenwerkingsverbanden of initiatieven van regio’s om tot samenwerking te komen. Dit zien wij onder andere in de regio’s Alkmaar, West-Friesland en Gooi en Vechtstreek. Onze inzet kan bestaan uit bijdragen aan netwerkbijeenkomsten, de opzet van een regionale visie of profiel voor cultuur of een regionale kwartiermaker cultuur. Voorwaarde daarbij is dat de regio zelf ook een bijdrage levert en eigenaar of opdrachtgever van het proces blijft. Dit om de doorwerking en borging van de activiteiten en instrumenten doeltreffender te laten zijn.

Rol en instrumenten

Rol:

Partner

- Eigen provinciale doelen en gelijkwaardige doelen van anderen
- Gelijkwaardig gezamenlijk belang
- Onderhandelen
- Communicatieve inzet om partnership starten
- Financiële- en procesinzet om partnerrol vorm te geven
- Juridische inzet om partnership te bevestigen

Instrumenten:

- MRA Agenda cultuur
- Bijdragen en subsidies (regionale visies/profielen, regionale culturele kwartiermakers)

Koppeling programma’s en projecten:
MRA Agenda

Resultaat in 2020
Vanuit onze rol als partner hebben wij gemeenten dichter bij elkaar gebracht om tot meer regionale afstemming en regionaal gedragen visies op gebied van culturele infrastructuur te komen. De regio´s in NHN hebben we ondersteund door vraaggericht processen te faciliteren die leiden tot regionale samenwerking.

Hoe deze activiteiten er concreet uit gaan zien zal per regio verschillen. In ieder geval zijn in samenwerking met gemeenten in de MRA de acties uit de cultuurimpuls uitgevoerd en hebben geleid tot vervolgacties en afspraken.

4.3 Toegankelijk en bereikbaar houden van het provinciaal bibliotheeknetwerk

Wettelijke taak in bibliotheekstelsel
In de Bibliotheekwet is het takenpakket voor de verschillende overheden vastgelegd. De provincies zijn verantwoordelijk voor het interbibliothecair leenverkeer (IBL, de distributie van fysieke werken tussen de bibliotheken) en de ontwikkeling van innovaties ten behoeve van lokale bibliotheken. Verder draagt de provincie een netwerk-verantwoordelijkheid in samenwerking met andere deelnemers aan het bibliotheeknetwerk.

ProBiblio is onze provinciale ondersteuningsinstelling (POI) voor bibliotheken en voert onze wettelijke taken in het bibliotheekstelsel uit. Wij zien de bibliotheekfunctie als belangrijk onderdeel van de culturele infrastructuur en richten onze activiteiten daarom vooral op het regionaal bereikbaar, toegankelijk en relevant houden van de bibliotheek.

Wij hebben onderzocht in hoeverre het huidig beschikbare budget voldoende is voor de uitvoering van deze taken.[5] Uit het onderzoek blijkt dat er verschillende manieren zijn om dit uit te voeren. Voor het interbibliothecair leenverkeer (IBL) geldt dat ons serviceniveau gemiddeld is. Daarmee concluderen we dat het huidige budget voldoende is om deze wettelijke taak uit te voeren. De andere wettelijke taken (innovaties voor de lokale bibliotheek en netwerkverantwoordelijkheid) zijn deels nieuw en vullen wij in overleg met ProBiblio nader in. Met andere provincies en het Rijk maken wij afspraken of ontwikkelen visies om de uitvoering van de wet zo efficiënt mogelijk in te vullen.

Binnen onze taak op het gebied van innovatie zetten wij in op de regionale bereikbaarheid, toegankelijkheid en kwaliteit van de bibliotheekfunctie en op innovatie van onze wettelijke taak. Wij zien daarom toe op het benutten van innovatie als middel om het IBL in stand te houden en toekomstgericht te maken. Aansluitend op de landelijke innovatieagenda vragen wij ProBiblio een eigen innovatieprogramma op te stellen gericht op de eigen taken. Daarbij stimuleren we dat provinciale kennis van bestaande innovatieve instrumenten worden meegenomen. Hierbij kan gedacht worden aan de leefstijlenatlas en het crowdfunding platform Voordekunst. Daarnaast zien wij dat innovatie gebaat is bij inspiratie en creativiteit van buiten de sector. Wij onderzoeken daarom de mogelijkheid om activiteiten te ontwikkelen om tot nieuwe cross-overs te komen. Dit aanvullend op de subsidierelatie met ProBiblio en in nauwe samenwerking met betrokken partijen uit het netwerk.

Onder de netwerkverantwoordelijkheid verstaan wij dat lokale bibliotheken kunnen profiteren van landelijke trajecten, zoals de digitale infrastructuur en een landelijk collectiebeleid. Daarbij bieden wij ook ondersteuning aan de vorming van een provinciaal bibliotheeknetwerk waarin bibliotheken uitvoering geven aan programma's op basis van de prioriteiten van de landelijke innovatieagenda. Wij vragen aan ProBiblio het regionale bibliotheeknetwerk te ondersteunen en deze te benutten bij de uitrol van landelijke trajecten.

[5] Zie onderzoek 'Provinciale taken in het bibliotheekstelsel' zoals verzonden aan PS op 30 maart 2016 (Kenmerk brief: 711209/776832)

Rol en instrumenten

Rol:

Opdrachtgever

- Doel, eisen en resultaten helder definiëren en toetsen
- Samenwerking met de markt
- Financiële en juridische sturing (geld wettelijke taak)

Instrumenten:
Boekjaarsubsidie aan POI (ProBiblio)

Koppeling programma's en projecten:
Samenwerkingsverbanden gemeenten.

Resultaat 2020

Als opdrachtgever van de provinciale ondersteuningsinstelling hebben wij zorg gedragen voor uitvoering van onze wettelijke taken. IBL is daarbij verder ontwikkeld waardoor het beter aansluit bij de veranderende maatschappij waarin digitalisering steeds belangrijker wordt. Ook zijn landelijke trajecten, die bijdragen aan de bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen, regionaal uitgerold. ProBiblio heeft een innovatieprogramma opgesteld dat in 2018 in werking treedt. Verder hebben wij crossovers met andere sectoren onderzocht om innovatie voor de lokale bibliotheek te stimuleren.

4.4. Bevorderen van de kwaliteit van cultuureducatie in het basisonderwijs

In het Coalitieakkoord hebben wij incidenteel middelen beschikbaar gesteld voor het vervolg van het programma Cultuureducatie met Kwaliteit (CMK). Aansluitend op de landelijke regeling CMK 2017-2020 geven wij invulling aan onze provinciale rol als partner. Onze rol gaan wij, gezien onze andere beleidsprioriteiten, minder sturend invullen dan voorheen. Met het Rijk/OCW hebben wij een intentieovereenkomst gesloten. Wij matchen voor de periode 2017-2020 het programma met in totaal 1 miljoen euro (jaarlijks 250.000).

Binnen het programma Cultuureducatie met Kwaliteit 2017-2020 wordt ingezet op een verdere verdieping van wat in de periode 2013-2016 is gerealiseerd op het gebied van cultuuronderwijs in het primair onderwijs en het vergroten van het aantal deelnemende scholen. Stichting Plein C zal met deelnemende Noord-Hollandse gemeenten en culturele instellingen een plan voor Noord-Holland voor 2017-2020 opstellen en dit indienen bij het Fonds voor Cultuurparticipatie. Als het fonds het plan goedkeurt zal Plein C het programma voor Noord-Holland coördineren en de hieruit voortkomende taken uitvoeren.

Rollen en Instrumenten

Rol:

Partner

- Eigen provinciale doelen en gelijkwaardige doelen van anderen
- Gelijkwaardig gezamenlijk belang
- Onderhandelen
- Communicatieve inzet om partnership te starten
- Financiële- en procesinzet om partnerrol vorm te geven
- Juridische inzet om partnership te bevestigen

Instrumenten:

- Subsidie aan Plein C

Resultaat 2020
Vanuit onze rol als partner hebben wij de bestuurlijke afspraak uitgevoerd en gemonitord op de uitvoering ervan.

4.5 Financieel kader

Het totale financiële kader voor deze activiteiten bedraagt:

	2017	**2018**	**2019**	**2020**
4.1 Kennis en netwerk	100.000	100.000	100.000	100.000
4.2 Ondersteuning netwerk	116.000	116.000	116.000	116.000
4.3 Bibliotheken	2.384.000	2.384.000	2.384.000	2.384.000
4.4 Cultuureducatie	250.000	250.000	250.000	250.000
Totaal (euro)	**2.850.000**	**2.850.000**	**2.850.000**	**2.850.000**

Toelichting: Cultuureducatie betreft incidentele middelen beschikbaar gesteld vanuit het Coalitieakkoord en zijn gekoppeld aan de afspraken Cultuureducatie met Kwaliteit 2017-2020.

5. Instrumenten op maat

Wij kiezen voor een flexibel instrumentarium om maatwerk mogelijk te maken. Dit maatwerk is nodig om de beperkte middelen efficiënt in te zetten en in te kunnen spelen op de sterke regionale verschillen. Daarnaast biedt flexibiliteit ons de mogelijkheid om beter aan te sluiten op initiatieven van onze partners en particulieren. Dit betekent niet dat wij ons huidig instrumentarium volledig herzien. Effectieve bestaande instrumenten zetten wij voort, zoals de uitvoeringsregelingen voor restauratie monumenten, en sturen wij bij op basis van de nieuwe beleidsprioriteiten.

Maatwerk in financiële instrumenten
Per activiteit en bijbehorende rol van de provincie hoort een andere aanpak. Daar waar wij eigenaar zijn (Huis van Hilde) of de rol van beleidsontwikkelaar hebben, zetten wij proactief ons opdrachtenbudget in. Als wij de rol van partner of bemiddelaar hebben en onze partners primair aan zet zijn, kiezen wij voor subsidies. Maatwerk betekent ook dat wij duidelijke keuzes maken. Zo stellen wij industrieel, religieus en agrarisch erfgoed centraal in ons monumentenbeleid en bijbehorende instrumenten. De herbestemmingsopgave vraagt om maatwerk, waarbij ons uitgangspunt is: 'lening waar kan, subsidie waar moet' om hiermee de middelen efficiënt te kunnen inzetten. Subsidie wordt alleen verstrekt daar waar men niet in staat is een lening aan te gaan, maar het project wel maatschappelijk relevant is en de aanvragende partij wel in staat is het gerestaureerde vervolgens te onderhouden. Met leningen voor herbestemmingskosten en duurzaamheidsmaatregelen als nieuw instrument kunnen wij dit uitgangspunt ook beter toepassen. In onderstaand schema is per instrument opgenomen wat maatwerk betekent voor de verschillende type monumenten. Wij zoeken hierbij de aansluiting bij al bestaande financiële instrumenten van onze partners. Zo zijn bij het Nationaal Restauratiefonds bijvoorbeeld al mogelijkheden voor leningen voor restauraties van rijksmonumenten.

Overzicht financiële instrumenten restauratie, onderhoud en herbestemming

	Rijks-monumenten		**Provinciale Monumenten**		**Gemeentelijke monumenten**		**Karakteristiek vastgoed**	
Financiële instrumenten	**Incourant**	**courant**	**incourant**	**courant**	**incourant**	**courant**	**incourant**	**courant**
Leningen (Noord-Hollands Fonds voor Monumenten)								
Lening restauratie				x	x *		x *	
Lening herbestemmingskosten	x		x		x*		x *	
Lening duurzaamheidsmaatregelen	x		x		x*		x *	
Lening onderhoud herstel daken stolpboerderijen					x	x	x	x
Subsidie								
Subsidie restauratie	x		x					
Subsidie onderhoud			x	x				
Subsidie molens	x							
Subsidie haalbaarheidsonderzoeken herbestemming	x		x		x		x	

x* geldt alleen voor industrieel, religieus en agrarisch erfgoed

Gebiedsgerichte aanpak
De reikwijdte van het cultuurbeleid is zowel inhoudelijk als financieel beperkt. Zoals gezegd pakken wij onze opgaven nadrukkelijk niet alleen op en sluiten wij aan bij projecten en programma's van derden. Dit kunnen andere provinciale projecten zijn, maar ook programma's en projecten van partners. Hierbinnen stellen wij ons op als proactieve partner door te participeren. Enerzijds door zelf inzet, instrumenten of middelen in te brengen en

anderzijds om deze van derden te benutten om direct of indirect bij te dragen aan onze doelen. In onderstaand kader is, ter illustratie, opgenomen hoe dit in de praktijk kan uitwerken binnen een gebiedsprogramma (OV-knooppunten).

Voorbeeld gebiedsgerichte uitwerking: Cultuur in OV-knooppunten

Omschrijving programma: In Noord-Holland zijn alle 60 treinstations en 4 grote busstations aangewezen als OV-knooppunten. De OV-knooppunten zijn de entrees van binnensteden en omliggende wijken of toegangspoorten naar recreatieve gebieden. Stationsomgevingen zijn belangrijke schakels in de reis van mensen op weg naar werk, voorzieningen of recreatieve bestemmingen. De provincie wil knooppuntontwikkeling stimuleren.

Inbreng cultuur in gebiedsprogramma:
- Middelen restauratie en onderhoud binnen cirkels knooppunten prioriteren (criteria, eventueel vrijspelen middelen)
- Kansenkaart voor monumenten bij knooppunten (economische benutting)
- Identiteitsvraagstuk lijnen en (stations)gebieden (methode regionaal beeldverhaal)
- Herbestemmingsopgave (alle instrumenten, specifiek middelen van het fonds reserveren voor opgaven binnen het programma en als opdracht voor de Loods Herbestemming om, bottom-up, projecten aan te jagen rondom OV-knooppunten)
- Onderzoek bereikbaarheid culturele voorzieningen (kennis ontwikkelen en delen)

Bijdrage gebiedsprogramma aan cultuurdoelen:
- Aantrekkelijk OV voor spreiding bezoekers MRA (Cultuurimpuls)
- Investeringen van derden in toegankelijkheid en bereikbaarheid monumenten en culturele voorzieningen qua:
a) Stationsgebied: Bijvoorbeeld Huis van Hilde in Castricum
b) Toegangspoort culturele waarden in omliggende landschappen (bijvoorbeeld naamsverandering Station Zaanse Schans of bewegwijzering vanaf station.

Uitvoeringspartners
Niet altijd voeren wij de activiteiten zelf uit. Ook voor de komende periode kiezen wij er voor om voor de uitvoering de samenwerking aan te gaan met een aantal partners:

Met het Rijk hebben wij een bestuurlijke afspraak om een Steunpunt Monumenten en Archeologie voor gemeenten in stand te houden. Hiervoor hebben wij 160.000 euro beschikbaar, waarvan 80.000 euro Rijksmiddelen. In het nieuwe cultuurbeleid willen wij het Steunpunt meer in relatie tot de bredere ruimtelijke opgaven inzetten. Hier liggen ook vaak de vragen van gemeenten om ondersteuning, samen met de consequenties van de Omgevingswet voor het monumenten- en archeologiebeleid. Aanvullend op de bestuurlijke afspraak vragen wij het Steunpunt om voor de thema's transformatie cultuurlandschap (Leidraad Landschap en Cultuurhistorie), Omgevingswet/visie, archeologie en herbestemming activiteiten te ontwikkelen, waarbij gemeenten proactief worden ondersteund in deze opgaven. Hiervoor hebben wij jaarlijks maximaal 300.000 euro subsidie beschikbaar, waardoor het totaal van de meerjarige projectsubsidie (2017 t/m 2020) op maximaal 460.000 euro per jaar uit komt. Op voorhand is er geen partij die kennis en expertise of netwerk (bij gemeenten) heeft op alle bovenstaande onderdelen. Cultuurcompagnie NH en Mooi NH beschikken gezamenlijk wel over deze kennis en expertise. Wij hebben deze partijen gevraagd om voor 1 oktober 2016 te komen tot een voorstel voor de invulling van het Steunpunt met een gezamenlijk opgesteld activiteitenplan. Mocht dit niet lukken dan gaan wij door middel van een uitvoeringsregeling (in de vorm van een tender) een partij selecteren die voor ons deze taken de komende jaren gaat uitvoeren. Deze uitvoeringsregeling zal dan na vaststelling van het beleidskader zo snel mogelijk door ons worden opengesteld.

ProBiblio is en blijft onze uitvoeringsorganisatie voor de wettelijke taken op het gebied van bibliotheken. Met Stichting Plein C maken we voor de periode 2017-2020 afspraken over de uitvoering van Cultuureducatie met Kwaliteit.

Met Stichting Oneindig Noord-Holland (SONH) willen wij afhankelijk van het nieuwe meerjarenplan 2017 en verder, nieuwe afspraken maken over de verdere verzelfstandiging. In ieder geval zal vanaf 2017 geen sprake meer zijn van een instandhoudingssubsidie en zal de eventuele subsidierelatie bestaan uit afspraken over activiteiten die aansluiten op onze opgaven, zoals herbestemming, samenwerking Huis van Hilde en culturele infrastructuur. Dit past ook in het beeld van de verdere verzelfstandiging van de stichting, waar wij en SONH gezamenlijk achter staan. Wij reserveren maximaal 200.000 euro op jaarbasis voor deze activiteiten. Hierover maken wij meerjarige afspraken. Hoe deze afspraken er precies uit komen te zien is afhankelijk van de plannen van SONH. Hierover nemen wij eind 2016/begin 2017 een besluit op basis van het aangeleverde meerjarenplan van SONH (najaar 2016).

Met het Nationaal Restauratiefonds (NRF) zetten wij onze samenwerking voort over de bestaande afspraken voor leningen voor provinciale monumenten en stolpboerderijen. Wij voegen de 4 miljoen euro voor herbestemming toe aan de bestaande middelen in het fonds. Over de invulling van dit Noord-Hollands Fonds voor Monumenten maken wij binnen de kaders van dit cultuurbeleid nieuwe afspraken met het NRF.

De subsidierelatie met de Monumentenwacht Noord-Holland is stopgezet en wordt in goede samenwerking met de Monumentenwacht afgebouwd in 2017 en 2018. Onderdeel van deze samenwerking is een door ons gefacilieerde certificering ter continuering van de kwaliteit van toekomstige inspecties. In de toekomst zal een eventuele samenwerking met de Monumentenwacht in de vorm van opdrachten of projectsubsidies plaatvinden.

6. Monitoring en evaluatie

Per thema is een doel geformuleerd met bijbehorende activiteiten. Wij monitoren deze activiteiten blijvend. Vanuit onze aangescherpte rollen willen wij continue rapporteren over de voortgang van tussentijdse resultaten. Alle openbare onderzoeken publiceren wij op onze website die hierdoor naast kennisbank ook de voortgang van het cultuurbeleid toont. Daarnaast beschikken wij over een aantal inhoudelijke monitoringsinstrumenten, zoals de Monumentenmonitor, die wij uitbreiden met een Leegstandsmonitor en een monitor van energiegegevens van monumenten. Uitkomsten van onderzoeken, de update van de Monumentenmonitor of het opstellen van een leegstandsmonitor kunnen aanleiding zijn voor tussentijdse beleidswijzigingen.

Het flexibele karakter van dit cultuurbeleid geeft ons de mogelijkheid om bij te sturen wanneer dit noodzakelijk is. Eind 2018 stellen wij een voortgangsrapportage op over de eerste twee jaar van het cultuurbeleid. Op basis hiervan doen wij indien nodig een voorstel voor een eventuele beleidswijziging. In de voortgangsrapportage zal in ieder geval worden ingegaan op de stand van zaken van de geformuleerde resultaten. Tevens gaan wij dieper in op de werking van een aantal nieuwe instrumenten, zoals het Steunpunt voor gemeente, de werking van het Noord-Hollands Fonds voor Monumenten en de effectiviteit van de Loods Herbestemming. Eind 2019 volgt een grotere evaluatie van de eerste drie jaar als opmaat naar het nieuwe cultuurbeleid vanaf 2021.

Afspraken monitoring en evaluatie 2020

- Voortgangsrapportage, met daarin inhoudelijke evaluatie nieuwe instrumenten Steunpunt, Noord-Hollands Fonds voor Monumenten en Loods Herbestemming (eind 2018)
- Evaluatie cultuurbeleid als opmaat cultuurbeleid vanaf 2021 (eind 2019)
- Voortgang monumentenmonitor, leegstandsmonitor, kansenkaart (doorlopend)
- Voortgang onderzoeken (doorlopend)

7. Financiën

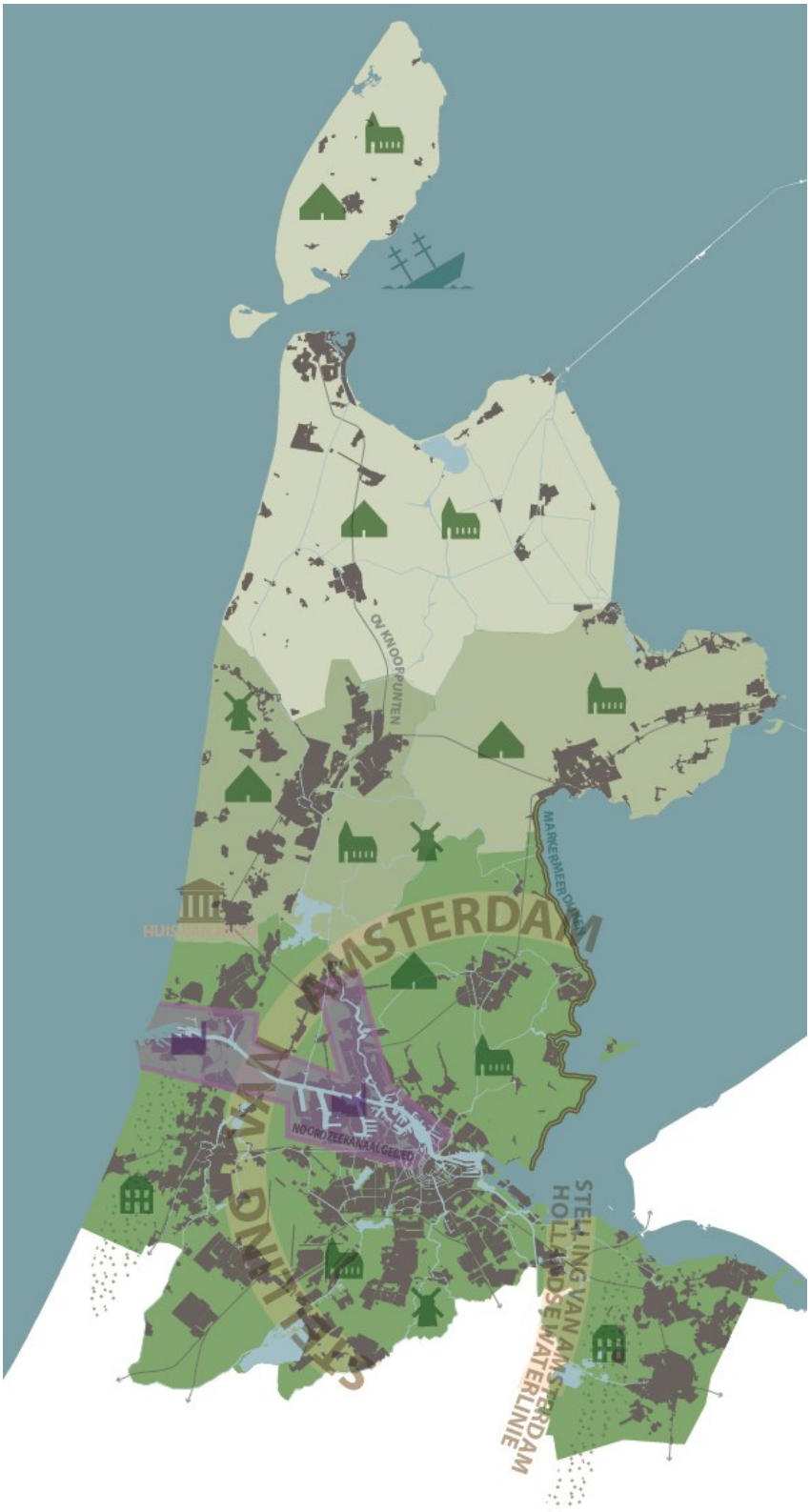
Overzicht verdeling beschikbare middelen.

Activiteiten	2017	2018	2019	2020
Cultuurlandschap				
2.1 Sturing geven aan ruimtelijke ontwikkelingen				
Opdrachten	100.000	100.000	100.000	100.000
Subsidie	100.000	100.000	100.000	100.000
Totaal	**200.000**	**200.000**	**200.000**	**200.000**
2.2 Investeren in provinciale cultuurhistorische structuurdragers				
Opdrachten	338.000	338.000	338.000	238.000
Subsidie	6.202.000	6.094.000	5.982.000	5.982.000
Totaal	**6.540.000**	**6.432.000**	**6.320.000**	**6.220.000**
2.3 Instandhouden en benutten publiekstoegankelijke archeologisch depot				
Opdrachten	1.718.000	1.118.000	1.118.000	968.000
Subsidies	100.000	100.000	100.000	100.000
Totaal	**1.818.000**	**1.218.000**	**1.218.000**	**1.068.000**
Totaal Cultuurlandschap	**8.558.000**	**7.850.000**	**7.738.000**	**7.488.000**
Herbestemming				
3.1 Ontwikkelen kennis en netwerk herbestemming en leegstand				
Opdrachten	237.000	237.000	237.000	237.000
Subsidie	100.000	100.000	100.000	100.000
Totaal	**337.000**	**337.000**	**337.000**	**337.000**
3.2 Stimuleren van gebruik van erfgoed				
Storting aan NRF voor leningen (eenmalig 4.000.000)				
Opdrachten	150.000	150.000	150.000	150.000
Subsidie	100.000	100.000	100.000	100.000
Totaal	**250.000**	**250.000**	**250.000**	**250.000**
Totaal Herbestemming	**587.000**	**587.000**	**587.000**	**587.000**

Culturele Infrastructuur				
4.1 Ontwikkelen van kennis en netwerk culturele infrastructuur				
Opdrachten	100.000	100.000	100.000	100.000
Totaal	**100.000**	**100.000**	**100.000**	**100.000**
4.2 Stimuleren van en participeren in regionale cultuurnetwerken				
Opdrachten	116.000	116.000	116.000	116.000
Totaal	**116.000**	**116.000**	**116.000**	**116.000**
4.3 Toegankelijk en bereikbaar houden van provinciaal bibliotheeknetwerk				
Subsidie	2.384.000	2.384.000	2.384.000	2.384.000
Totaal	**2.384.000**	**2.384.000**	**2.384.000**	**2.384.000**
4.4 Bevorderen van de kwaliteit van cultuureducatie in het basisonderwijs				
Subsidie	250.000	250.000	250.000	250.000
Totaal Culturele Infrastructuur	**2.850.000**	**2.850.000**	**2.850.000**	**2.850.000**
Totaal Cultuurbeleid 2017-2020	**11.995.000**	**11.287.000**	**11.175.000**	**10.925.000**

Uitvoeringspartners	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Steunpunt Monumenten en Archeologie	460.000	460.000	460.000	460.000
Monumentenwacht NH	220.000	112.000	0	0
ProBiblio	2.384.000	2.384.000	2.384.000	2.384.000
Plein C	250.000	250.000	250.000	250.000

8. Bijlagen



Bijlage 1: Kaart

Deze kaart dient ter illustratie van de gebiedsgerichte uitwerking van het beleid. Zo zijn onder andere de landgoederenzones, het industrieel erfgoed bij het Noordzeekanaalgebied en de Markermeerdijken aangegeven.

Bijlage brief GS aan PS (834290/834336): Voorstel beantwoording vragen n.a.v. bespreking Kadernota PS

1. Komt er een website met een overzicht van leegstaande monumenten als instrument om leegstand inzichtelijk te maken?	Ja, zie tekst hoofdstuk 3.1
2. Wordt de monumentenwacht meegenomen bij het opzetten van het fonds Herbestemming?	Ja, begin augustus hebben wij een bijeenkomst georganiseerd met onze partners, waaronder Monumentenwacht, over het brede instrumentarium voor Herbestemming waaronder het fonds.
3.Worden duurzaamheidscriteria opgenomen in het fonds Herbestemming?	Ja, zie tekst Beleidskader hoofdstuk 3.2
4. Hoe draagt de provincie bij aan het terugdringen van de totale achterstand van onderhoud (geschat 280 miljoen euro) van alle rijks- en provinciale monumenten, gezien het beperkt beschikbare budget?	Ja, door middel van prioritering en keuzes binnen onze instrumenten. Zie hoofdstukken 2 en 3 van Beleidskader.
5. Wordt binnen de uitvoeringsregeling voor restauratie en onderhoud van monumenten de ontwikkeling van leer- en stageplekken gestimuleerd?	Ja, al binnen de huidige uitvoeringsregeling zijn kosten voor leerwerkplekken tot 15.000 euro subsidiabel.
6. Is het mogelijk om financiële stromen anders te verdelen, zodat de focus op herbestemming niet leidt tot verwaarlozing van restauratie en onderhoud?	Ja, zie hoofdstukken 2 en 3 van Beleidskader.
7. Kan een taskforce Herbestemming als instrument worden opgenomen bij de uitwerking van het Beleidskader?	Nee, maar wij kiezen voor een gelijksoortig instrument, namelijk een Loods Herbestemming. Zie hoofdstuk 3 van Beleidskader.
8. Worden molens als prioriteit meegenomen in het cultuurbeleid?	Ja, zie hoofdstuk 2.2 van Beleidskader.
9. Wordt groen als aparte waarde bij monumenten benoemd?	Ja, zie nota 2.1 en 2.2 (buitenplaatsen en leidraad Landschap en Cultuurhistorie). In de Leidraad wordt de waarde van groen bij monumenten benoemd, evenals in het uitvoeringsprogramma van de Stelling van Amsterdam.
10. Wordt in het beleidskader aangegeven waarvoor het instrument Regionale Beeldverhalen wordt ingezet en waar dit concreet aan moet bijdragen?	Ja, zie hoofdstuk 2.2 in Beleidskader
11. Is er een rol voor Huis van Hilde en Cultuurcompagnie bij de uitvoering van het cultuurbeleid?	Ja, CCNH is samen met Mooi NH is gevraagd om voor 1 oktober 2016 te komen tot invulling van het Steunpunt Monumenten en Archeologie. Zie hoofdstuk 5 van Beleidskader.
12. Ondersteunt de provincie de gemeenten vanuit het cultuurbeleid bij het voorbereiden en implementeren van de omgevingswet?	Ja, door Steunpunt Monumenten en Archeologie. Zie hoofdstuk 2 in Beleidskader.
13. Bevat het Beleidskader een visie op archeologie?	Ja, zie hoofdstuk 2 in Beleidskader.
14. Is het mogelijk om erfgoedzones op te nemen	Ja, bij de actualisatie van de leidraad worden de

in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie?	provinciale structuurdragers (erfgoedzones) integraal opgenomen in gebiedsbeschrijvingen en bijbehorende ontwikkelprincipes.
15. Hoe wordt de rol van de provincie op gebied van cultuureducatie ingevuld?	De rol van provincie beperkt zich tot de bestuurlijke afspraken over Cultuureducatie met Kwaliteit en de door PS beschikbaar gestelde middelen. Zie hoofdstuk 4.4 in Beleidskader.
16. Onderschrijven GS de wens om de provincie een rol te geven in cultuureducatie in verband met het belang van de culturele infrastructuur? Is dit nog steeds een kerntaak, ja of nee?	Zie hoofdstuk 4.4 in Beleidskader.
17. Heeft de provincie een visie ontwikkeld op de invulling van haar rol binnen de nieuwe bibliotheekwet?	Ja, zie hoofdstuk 4.3 in Beleidskader.
18. De gedifferentieerde gebiedsgerichte aanpak wordt ondersteund, maar is nog te grofmazig. Is het mogelijk om dit te verfijnen?	Ja, zie Beleidskader.
19. Is het mogelijk om in het beleidskader resultaten te benoemen die meetbaar en dus controleerbaar zijn?	Ja, in het Beleidskader zijn per activiteit resultaten geformuleerd. Waar mogelijk zijn deze zo concreet mogelijk beschreven. Flexibiliteit en maatwerk betekenen ook dat wij ruimte moeten laten om in te spelen op actuele ontwikkelingen en specifieke gebiedsopgaven en dat wij dus niet in alle gevallen op voorhand concrete resultaten kunnen formuleren.

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 23 augustus 2016

Onderwerp: Beleidskader Cultuurbeleid 2017-2020

Kenmerk: 834290

Bijlagen: Ontwerpbesluit

1. Inleiding

Eind 2016 loopt de huidige Cultuurnota 'De Waarde van Cultuur´ 2013-2016 af. Op 23 mei hebben PS de Kadernota Cultuurbeleid 2017-2020 vastgesteld. Hierin zijn de inhoudelijke en financiële kaders vastgelegd en is gekozen voor een heroriëntatie van het cultuurbeleid. Het nu voorliggende Beleidskader betreft de concrete invulling van de kadernota. Hierin worden de doelen, activiteiten en de bijbehorende instrumenten beschreven.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Met het nieuwe Cultuurbeleid '*Cultuur in ontwikkeling*' geven wij aan wat de doelstellingen van ons cultuurbeleid voor de periode 2017-2020 zijn en hoe wij deze doelen willen bereiken. De grote regionale verschillen zijn aanleiding om meer differentiatie in het cultuurbeleid aan te brengen. Dit betekent een verschuiving van een meer generiek beleid naar een specifiek beleid per regio en thema. Dit beleid is meer integraal van aard, heeft een sterkere verbinding met brede gebiedsopgaven en daarmee een minder autonoom karakter.

Met het cultuurbeleid zetten wij in op:

Thema	Opgave	Doel
Cultuurlandschap *Ontwikkelen met kwaliteit*	Transformatie van het cultuurlandschap	Versterken en benutten van waardevolle cultuurlandschappen
Herbestemming *Ontwikkeling door behoud*	Leegstand en herbestemming	Duurzame benutting van gebouwd incourant erfgoed
Culturele infrastructuur *Ontwikkelen bovenlokaal netwerk*	Bovenlokale regie op culturele voorzieningen	Goed regionaal bereikbare en toegankelijke culturele infrastructuur met voldoende diversiteit

Het huidige, meer generieke beleid en bijbehorende rollen passen niet bij de opgaven en uitdagingen die voor ons liggen. We kiezen daarom voor een gebiedsgerichte aanpak, waarbij ruimte is voor flexibiliteit en maatwerk. Het nieuwe cultuurbeleid is integraal van aard en heeft een verbintenis met brede gebiedsprogramma's. Wij beseffen dat hiermee enerzijds cultuur als autonoom belang in ons beleid deels kan verdwijnen, maar zien anderzijds deze aanpak ook als een belangrijke kans om de ruimtelijke, economische en maatschappelijke (meer)waarde van cultuur te versterken door een koppeling te leggen met brede maatschappelijke opgaven.

De culturele opgave is vaak onderdeel van een grotere gebiedsontwikkeling waar meerdere partijen aan werken. De koppeling aan gebiedsprogramma's en brede maatschappelijke opgaven draagt bij aan de verbreding van het draagvlak voor cultuur en het versterken van het (integrale) belang van cultuur, zowel inhoudelijk als financieel. De verschillende gebiedsopgaven vragen om een eigen, integrale aanpak en maatwerk. Om maatwerk te kunnen leveren binnen deze gebiedsopgaven hebben wij een beleidskader opgesteld met een flexibel instrumentarium. Flexibiliteit en maatwerk betekenen ook dat wij ruimte moeten laten om in te spelen op actuele ontwikkelingen en specifieke gebiedsopgaven. Waar mogelijk hebben we concrete resultaten geformuleerd, maar door de benodigde flexibiliteit zijn deze niet in alle gevallen op voorhand te benoemen.

Dit cultuurbeleid geeft ons de mogelijkheid om bij te sturen wanneer dit noodzakelijk is. Eind 2018 stellen wij een voortgangsrapportage op over de eerste twee jaar van het cultuurbeleid. Op basis hiervan doen wij indien nodig een voorstel voor een eventuele beleidswijziging. In de voortgangsrapportage worden de per activiteit geformuleerde resultaten gemonitord. Binnen de voortgangsrapportage zal dieper worden ingegaan op de werking van een aantal nieuwe instrumenten, zoals het Steunpunt voor gemeente, de werking van het Noord-Hollands Fonds voor Monumenten en de effectiviteit van de Loods Herbestemming. Eind 2019 volgt een grotere evaluatie van de eerste drie jaar als opmaat naar het nieuwe cultuurbeleid vanaf 2021.

Specifiek voor het Unesco-werelderfgoed Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie (waarschijnlijke werelderfgoed vanaf 2019) wordt een apart uitvoeringsprogramma 2017-2020 opgesteld.

3. Financiering en communicatie

Met de Kaderbrief 2015 hebben Provinciale Staten besloten tot een verdere focus op kerntaken. Hierbij zijn bezuinigingen doorgevoerd op het budget bestemd voor cultuur en cultuurhistorie. In het coalitieakkoord zijn deze bezuinigingen deels teruggedraaid. Met ingang van 2017 zal structureel rond de 11 miljoen euro op jaarbasis beschikbaar zijn. In het coalitieakkoord is incidenteel 5,9 miljoen euro beschikbaar gesteld voor nieuwe taken op het gebied van cultuur en deels om eerdere bezuinigingen terug te draaien. Deze middelen zijn deels verwerkt in de structurele begroting. De incidenteel beschikbaar gestelde 4 miljoen euro voor de herbestemmingsimpuls is buiten de meerjarige cultuurbegroting gelaten, aangezien deze naar verwachting al in 2016 zal worden ondergebracht in het Noord-Hollands Fonds voor Monumenten binnen het Nationaal Restauratiefonds. In het Beleidskader is een verdeling van de financiële middelen over de verschillende activiteiten opgenomen.

Na vaststelling door PS zal het Beleidskader worden uitgewerkt in een publieksvriendelijke versie als onderdeel van de provinciale website.

4. Proces en procedure

In de Startnotitie (675708-675714) is het proces om te komen tot het nieuwe cultuurbeleid vastgelegd. Bij het opstellen van de evaluatie, de verkenningen en de Kadernota zijn diverse interne en externe stakeholders betrokken. Dit is gebeurd in verschillende bijeenkomsten. Van een netwerkbijeenkomst voor wethouders cultuur tijdens de UITmarkt 2015 tot en met een evaluatiebijeenkomst over herbestemming. Ook is de Kadernota in conceptvorm per brief

aangeboden aan de eerder betrokken organisaties op het gebied van cultuur en cultuurhistorie. De schriftelijke reacties zijn meegenomen in de uitwerking van het Beleidskader.

Bij het opstellen het Beleidskader is aanvullend een aantal partners actief betrokken. Wij hebben regiobijeenkomsten georganiseerd voor gemeenten om mee te denken over de concrete invulling van het beleid. Voor het thema herbestemming hebben wij een rondetafelgesprek georganiseerd over de provinciale inzet en bijbehorende instrumenten. Tot slot hebben wij ook onze huidige uitvoeringsorganisaties actief betrokken bij de uitwerking van ons beleid: bij bijeenkomsten en door middel van 1-op-1 gesprekken.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

dhr. H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 58

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 23 augustus 2016;

gezien de bespreking van de Startnotitie Cultuurbeleid 2017-2020 in de Commissie Economie Energie en Bestuur op 5 oktober 2015;

gezien de instemming met de Kadernota Cultuurbeleid 2017-2020 tijdens de Provinciale Staten vergadering op 23 mei 2016;

besluiten:

Het Beleidskader Cultuurbeleid 2017-2020, Cultuur in Ontwikkeling, vast te stellen.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Tbv Statenvergadering d.d	**3 oktober 2016**
Commissie	**Economie, Energie en Bestuur**
Datum commissievergadering	**12 september 2016**
Onderwerp:	Beleidskader Cultuur in ontwikkeling, cultuurbeleid 2017-2020 Voordracht 58

Uw contactpersoon
M.C.A. de Zwart
AD/STG

Doorkiesnummer 023-514 3756
zwartm@noord-holland.nl

22 september 2016

De commissie Economie, Energie en Bestuur adviseert om de Statenvoordracht Beleidskader Cultuur in ontwikkeling, cultuurbeleid 2017-2020 te agenderen voor de PS-vergadering van 3 oktober 2016.

De Visie is onderwerp van discussie geweest in de commissie Economie, Energie en Bestuur van 12 september 2016. Zie onderstaand het uittreksel uit het conceptverslag van die vergadering.

14. A-agenda Energie, Duurzaamheid, Circulaire Economie, Bestuur, Culturele Infrastructuur, Inkoop en Archieven

14a.1 Voordracht Beleidskader Cultuur in ontwikkeling, cultuurbeleid 2017-2020

14a.2 Ingekomen brieven derden bij beleidskader Cultuur

Insprekers:
Mw. **Poulssen** vertelt dat CultureBase pas bestaat sinds 1 januari 2016. De oprichting vond plaats met instemming van de raad van toezicht van de Cultuurcompagnie en de provincie Noord-Holland. De stichting heeft in korte tijd 300 betalende partners aan zich gebonden. Samen met deze instellingen maakt de stichting de culturele identiteit van Noord-Holland zichtbaar. Ze inspireert tot bezoek en heeft een economisch rendement. De partners van CultureBase willen graag opgenomen worden in de Uitwaaier en worden door CultureBase gepresenteerd op de Uitmarkt. CultureBase maakt met behulp van flexwerkers een database met meer dan 30.000 items per jaar, die per maand ongeveer 1 miljoen mensen bereikt. Dit is in de provincie een unieke dienst. Het lukt CultureBase nog niet om op basis van partnerbijdragen in 2017 zelfstandig te kunnen bestaan. Al in het voorjaar heeft CultureBase dit bericht aan de provincie afgegeven. In augustus werd duidelijk dat de stichting niet op provinciale subsidie hoeft te rekenen. Het is te laat om nog in te zetten op gemeentelijke bijdragen in 2017. Voor 2018 is het aanspreken van gemeentelijke middelen wellicht wel een optie. Bovendien zal dan het eigen verdienmodel meer opleveren. CultureBase vraagt dan ook geen structurele subsidie aan de provincie, maar een eenmalige bijdrage. De stichting wil graag een promotiepartner blijven voor de vele culturele instellingen die zelf geen mogelijkheden hebben om promotie vorm te geven. Daarbij blijft CultureBase samenwerken met diverse mediaspelers, met Amsterdam Marketing en met Holland Boven Amsterdam. De stichting gelooft sterk in het eigen product en in samenwerking. Het zou jammer zijn als het potentieel van CultureBase nu verloren gaat. Door CultureBase te steunen, steunt de provincie ook vele kleine culturele instellingen. Op dit moment haalt CultureBase al twee derde van zijn inkomsten uit de markt. Met een eenmalige bijdrage kan de provincie ervoor zorgen dat dat in 2018 honderd procent is.

De heer Hietbrink (GroenLinks) vraag of een provinciale bijdrage van 100.000 euro voldoende is.

Mevrouw **Poulssen** zegt dat dat voldoende zal zijn om het jaar 2017 te overbruggen.

Mevrouw **Keur** (CDA) vraagt of een provinciale lening ook een optie zou zijn.

Mevrouw **Poulssen** zegt dat dit uiteraard afhangt van de voorwaarden bij de lening en de hoogte van het bedrag. Ook met een lening ziet CultureBase mogelijkheden om in 2017 de gewenste samenwerkingen aan te gaan.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vraagt of CultureBase expliciet werkt aan de regionale identiteit binnen de provincie.

Mevrouw **Poulssen** zegt dat CultureBase regionale identiteit op het gebied van erfgoed en cultuur zichtbaar en beleefbaar probeert te maken voor een grote groep mensen. Per regio heeft CultureBase veel partnerorganisaties, die het met elkaar verbindt. Daardoor is zijn bereik heel groot.

De heer **Wiesehahn** (VVD) vraagt of spreekster een toelichting kan geven op de financiële en operationele vereisten voor een succesvolle samenwerking met Amsterdam Marketing.

Mevrouw **Poulssen** licht toe dat al jaren gesproken wordt over de integratie van de databases. Daarbij zijn VVV Nederland, CultureBase, Holland Boven Amsterdam en Amsterdam Marketing betrokken. CultureBase zou dit project op zich kunnen nemen. Het kost ongeveer 30.000 euro om de integratie technisch te verwezenlijken en personeel op te leiden voor invoering van data in een nieuwe tool. Partners die aan het transitieproces willen deelnemen, zal worden gevraagd daaraan een financiële bijdrage te leveren.

De heer **Buijtendorp** (D66) vraagt waarvoor CultureBase een provinciale bijdrage zou gebruiken.

Mevrouw **Poulssen** zegt dat de middelen gebruikt zullen worden om het gat in de begroting te dichten. Daarbij zij opgemerkt dat het onderhouden en ontwikkelen van de database niet rendabel is. Het is voordeliger als zoveel mogelijk partners ineens baat hebben bij de ingevoerde data. Het invoeren van evenementen is namelijk zeer arbeidsintensief.

De heer **Bakker** is vicevoorzitter van Stichting Adapt. Ook spreekt hij namens de Schermer Molens Stichting. Spreker complimenteert allereerst de provincie in algemene zin met het provinciale cultuurbeleid. Hem valt op dat de belangstelling voor cultureel erfgoed zeer groot is. Dat bleek onder andere bij de interesse toen in de gemeente Alkmaar de erfgoednota werd opgesteld, en uit de opkomst tijdens Open Monumentendag. Juist daarom is het verwonderlijk dat de provincie zichzelf niet met beleid op dit terrein op de kaart zet. In het inspraaktraject richting het beleidskader Cultuur in ontwikkeling zijn veel lokale erfgoedorganisaties niet uitgenodigd voor rondetafelgesprekken. Evenmin zijn de startnotitie, de kadernota en het beleidskader ter inzage gelegd. De erfgoedorganisaties hebben daardoor nieuws over het beleid via de kranten tot zich moeten nemen. Nu is het erg laat om nog input te leveren. Spreker meent dat de provincie de opgave op het gebied van behoud en herbestemming van erfgoed ernstig onderschat, of haar rol daarin minimaliseert. De provincie wil tegelijkertijd “de waarde van cultuur versterken en alle monumentale gebouwen, boerderijen, molens en dijken helpen te behouden door restauratie of herbestemming,” aldus de website. Dat is een grote ambitie, ook als deze beperkt blijft tot de drie focusgebieden die de provincie benoemd heeft.
In het beleidskader staat onder andere dat een beperkte bijdrage van iedere inwoner voldoende is voor dit beleidsterrein. Uitgaande van een revolverend fonds wordt slechts gerekend met € 0,20 per inwoner voor herbestemming. Spreker denkt dat dit bedrag veel te laag is en dat de provincie te hoge verwachtingen heeft op basis van dit budget. Een uitgebreider participatietraject met lokale erfgoedpartners had meer inzicht gegeven in de huidige problematiek. Ook was dan meer draagvlak ontstaan om meer belastinggeld aan dit beleidsterrein te besteden.

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) vraagt wat de heer Bakker vindt van het voornemen van de provincie om de generieke bijdrage voor onderhoud aan molens te wijzigen in een meer gerichte bijdrage.

De heer **Bakker** zal daar op een later moment namens de Schermer Molens Stichting op reageren. Hij benadrukt dat hij een dergelijk onderwerp graag had besproken in een inspraakronde voorafgaand aan de totstandkoming van het beleidskader.

De heer **Wiesehahn** (VVD) wil weten wat de commissie EEB in de visie van de heer Bakker aan de gedeputeerde zou moeten vragen.

De heer **Bakker** vindt dat te weinig geld voor erfgoed wordt uitgetrokken. Bovendien bestaat het grootste deel van de provinciale bijdragen uit leningen in plaats van subsidies. Hij vreest dat een groot deel van de middelen terecht zal komen in de regio Amsterdam. Erfgoedstichtingen spreken graag mee over de herijking van provinciale monumenten. Ook jongere architectuur, bijvoorbeeld die uit de wederopbouwperiode, verdient het om beschermd te worden. Dat is nu nog niet vaak het geval.

Eerste termijn commissie:

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vraagt of overleg is geweest met de Noord-Hollandse Molenfederatie over de beleidsverandering ten aanzien van molens, waarbij de generieke bijdrage wordt omgezet in een meer gerichte bijdrage. Zij vraagt naar de reactie van GS op de brief van de Cultuurcompagnie en de inspraak van CultureBase. In het beleidskader is de beschrijving over de regionale beeldverhalen erg breed. Zij vraagt of de beeldverhalen gezien moeten worden als promotie van de gebiedsgebonden identiteit van Noord-Holland.

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) denkt dat het beter zou zijn om de resultaten van het beleid jaarlijks te evalueren. Nu is de eerste evaluatie pas eind 2018 gepland. Hij zou graag zien dat in het veld getoetst wordt wat men vindt van de wijziging van een generieke bijdrage voor monumentale molens naar een bijdrage die alleen verstrekt wordt als de monumentale waarde van de molen in het geding is. ONH vindt het belangrijk dat de provincie zich verbindt met samenwerkingspartners die een voldoende solide bedrijfsvoering hebben. Bij boekjaarsubsidies kan veel onzekerheid blijven bestaan, ook voor werknemers van ondersteunde organisaties. ONH vindt het betoog van CultureBase sympathiek. Een eenmalige bijdrage kan overwogen worden als de integratie van de databases en de samenwerking met Amsterdam Marketing een solide basis krijgen.

De heer **Ceder** (CU/SGP) wil weten wat de gedeputeerde vindt van de suggestie om een renteloze lening aan CultureBase te verstrekken.

De heer **Wiesehahn** (VVD) geeft allereerst zijn complimenten bij het beleidskader, onder andere wat betreft de geformuleerde resultaatsverplichtingen. Hij vraagt naar de stand van zaken van de regionale beeldverhalen en de middelen die daar tot nu toe aan besteed zijn. Van de gedeputeerde wil hij weten of bepaalde erfgoedorganisaties met reden niet voor de inspraakprocedures zijn uitgenodigd. De VVD vraagt welke organisatie verantwoordelijk wordt voor tentoonstellingen en projecten in het Huis van Hilde. Ook is de fractie benieuwd naar het toekomstperspectief voor de Cultuurcompagnie, en naar de manier waarop de provincie ondersteuning kan bieden aan het project rondom de integratie van databases waar CultureBase aan werkt.

De heer **Buijtendorp** (D66) zegt dat D66 op hoofdlijnen tevreden is met voorliggend stuk. D66 wil weten of alleen geld wordt gestoken in religieus, agrarisch en industrieel erfgoed. Het is nuttig als een totaaloverzicht wordt verstrekt van beschermde buitenplaatsen. Ook dient de Monumentenmonitor als kennisbank digitaal beschikbaar te komen, rekening houdend met privacyaspecten. D66 vindt herbestemming en verduurzaming een belangrijk nieuw speerpunt. Dat kan nog nadrukkelijker in het stuk verwerkt worden. Dat geldt ook voor duurzaamheid in erfgoed en de bibliotheken als innovatieve kennisknooppunten. D66 vindt behoud door ontwikkeling beter dan het omgekeerde. Bij ontwikkeling door behoud wordt immers veel meer gedacht vanuit het stimuleren van projectontwikkelaars. Het beleidskader kan op een aantal punten nog meer geschikt worden gemaakt voor een breder publiek, door toevoeging van uitleg over cultuurhistorische cultuurdragers, het kwantificeren van de opgave, de pilot op Texel en het onderscheid tussen schatgraven en toevalsvondsten.

De heer **Pieterman** (50PLUS) zegt dat zijn fractie zich kan vinden in het voorgestelde beleidskader. Het is echter jammer dat de subsidies op cultuur en culturele gezelschappen zijn ingeperkt. 50PLUS vraagt wanneer een transparante methode wordt voorgesteld waarmee bepaald kan worden in welke volgorde monumenten moeten worden aangepakt. 50PLUS vindt die van groot belang, onder meer in verband met de opdracht aan de Loods Herbestemming.

De heer **Wiesehahn** (VVD) vraagt zich af waar extra geld vandaan zou moeten komen als gekozen worden voor meer cultuursubsidies.

De heer **Pieterman** (50PLUS) moet op die vraag het antwoord schuldig blijven.

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) merkt op dat er diverse momenten zijn geweest waarop een aantal fracties, waaronder GroenLinks, heeft aangegeven dat zij liever meer middelen beschikbaar zouden stellen aan cultuur.

De heer **Pieterman** (50PLUS) is benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde op de brief van de Cultuurcompagnie, de inspraak van CultureBase en het aanbod van de Monumentenwacht.

Mevrouw **Boelhouwer** (SP) steunt de betogen van de insprekers en de schriftelijke inbreng van de Monumentenwacht en de Cultuurcompagnie. De SP zou liever een veel ruimer budget aan cultuur besteden door in de begroting andere keuzes te maken. De provincie kiest vooral voor herbestemming. Daarbij is de vraag hoe de toekomst eruitziet voor erfgoed dat niet door de Loods Herbestemming kan worden herbestemd. De SP is benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde op het verzoek van CultureBase. De Cultuurcompagnie zou wat betreft de fractie in ieder geval nog een jaar subsidie moeten krijgen voordat ze op eigen benen moet staan. De heer Bakker gaf in zijn inspraakreactie aan dat meer middelen nodig zijn voor het verwezenlijken van de ambities zoals die in het kader verwoord zijn. Spreekster is benieuwd naar de reactie van de gedeputeerde daarop. Ook wil zij weten of de angst dat een groot deel van de middelen naar de regio Amsterdam gaan gegrond is. Tot slot vraagt ze wat de gedeputeerde vindt van de suggestie om de provinciale monumenten te herijken.

Mevrouw **Keur** (CDA) noemt het beleidskader degelijk, zeker gezien de beperkte middelen die de provincie aan cultuur en cultuureducatie uitgeeft. Op het gebied van de culturele infrastructuur kiest de provincie alleen voor een rol als verbinder, terwijl ze ook regelaar of beleidsontwikkelaar zou kunnen zijn. Het CDA vraagt een toelichting op deze keuze. De bijdrage aan Sportservice komt nergens in het stuk terug. Het CDA krijgt graag de garantie dat deze bijdrage gewaarborgd is. GS willen investeren in cultuurhistorische structuurdragers en willen prioriteit geven aan opgaven die vallen binnen gebiedsprogramma's. Het is belangrijk daarbij rekening te houden met een goede spreiding over de provincie.
Er ligt veel nadruk op het economische belang van cultuurlandschap, structuurdragers en erfgoed. Het CDA zou liever zien dat de nadruk op leefbaarheid ligt. Het is niet duidelijk wie zeggenschap krijgt over het fonds Herbestemming. Het fonds zou volledig revolverend moeten worden. Het CDA mist een onderbouwing bij de haalbaarheid van die opzet en heldere indicatoren voor het beoordelen van plannen. Gestreefd wordt naar het verstrekken van twee leningen per jaar. Het CDA vindt die doelstelling te weinig ambitieus. Het innovatieprogramma van ProBiblio wordt in 2017 verwacht. Spreekster geeft als suggestie mee om cross-overs met het bedrijfsleven te onderzoeken. Zo ging de bibliotheek in Assen een samenwerking aan met de NAM. Ook het CDA vraagt of de gedeputeerde mogelijkheden ziet om een lening aan CultureBase te verstrekken.

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) merkt op dat zijn fractie destijds instemde met de kadernota, maar wel met een aantal kritische kanttekeningen. Naast de slinkende middelen op het gebied van cultuur ging het daarbij om de marginale positie van cultuureducatie in de nota en de manier waarop de provincie omgaat met bestaande culturele infrastructuur in Noord-Holland. Een belangrijk voorbeeld daarvan is de positie van de Cultuurcompagnie. De nieuwe organisaties waarin de Cultuurcompagnie uiteen is gevallen, lijken nu nauwelijks ruimte te krijgen om tot wasdom te komen. GroenLinks vroeg destijds al om snelle duidelijkheid over de ontwikkeling van de bibliotheek. In het beleidskader komen belangrijke uitgangspunten uit de kadernota terug. GroenLinks steunt daarbij het gebiedsgericht werken, ruimte voor maatwerk en aansluiten bij regionale opgaven. Hier en daar ontbreken concrete ambities. Dat bemoeilijkt de controlerende taak van PS. GroenLinks vindt dat de boekjaarsubsidie aan de Cultuurcompagnie gefaseerd zou moeten worden afgebouwd, zoals ook gebruikelijk is. De subsidie is nodig om de instelling de mogelijkheid te geven zich in de overgangsfase naar volledige zelfstandigheid te kunnen redden. Hetzelfde geldt voor CultureBase. Het is belangrijk dat de provincie zorg draagt voor het in stand houden van de bestaande culturele infrastructuur. Tot slot vraagt GroenLinks naar de stand van zaken van het bibliotheekwerk en de samenwerking tussen de provincies Noord- en Zuid-Holland.

De heer **Van der Hoek** (gedeputeerde) merkt wat betreft de inspraakreactie van CultureBase op dat GS het beleid uitvoeren dat PS hebben opgedragen. PS hebben zelf bepaald dat het niet langer een taak van de provincie is om financieel aan dit concept bij te dragen. Als PS wat dat betreft van mening zijn veranderd, zal elders budget vrijgemaakt moeten worden. In een eerder stadium zijn het ook PS geweest die hebben vastgesteld dat boekjaarsubsidies moeten worden losgelaten.
De beeldverhalen zijn niet slechts bedoeld ter promotie van het gebied, maar ook voor een verbinding met de gebiedsopgave en de knooppuntenontwikkeling. Op dit moment wordt gewerkt aan beeldverhalen over de buitenplaatsen en industrieel erfgoed in Noordzeekanaal-gebied. De gedeputeerde zal nazoeken hoeveel

middelen tot nu toe in de beeldverhalen gestoken zijn. Er was een bedrag van 300.000 euro voor begroot. Hij zal ook een korte evaluatie verstrekken. GS denken dat eerst ervaring moet worden opgedaan met het beleid voordat rapportage nuttig is. PS kunnen daarin echter een andere keuze maken.

Mevrouw **Boelhouwer** (SP) zegt dat PS dit inderdaad hebben vastgesteld. Als blijkt dat dat in de praktijk slecht uitpakt, moet het mogelijk zijn om op dat besluit terug te komen. Geconstateerd moet worden dat de Cultuurcompagnie veel waardevol werk verricht.

De heer **Van der Hoek** (gedeputeerde) ontkent dat niet, maar zegt dat GS de visie hebben dat dit niet meer past bij de rol van de provincie. Daar is eerder ook beleid over vastgesteld.

Mevrouw **Keur** (CDA) erkent dat in het coalitieakkoord staat dat wordt ingezet op volledige verzelfstandiging van de Cultuurcompagnie. Nergens staat echter op welke termijn die verzelfstandiging verwezenlijkt moet zijn.

De heer **Van der Hoek** (gedeputeerde) zegt dat daarover in de kadernota nadere afspraken zijn gemaakt.

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) vindt het getuigen van bestuurlijk fatsoen dat bij het stopzetten van subsidies een afbouwperiode wordt gehanteerd, zeker als organisaties in de problemen komen door gewijzigd provinciaal beleid. Dat is bij Cultuurcompagnie niet gebeurd.

De heer **Van der Hoek** (gedeputeerde) vindt dat er wel degelijk sprake is geweest van bestuurlijk fatsoen. Besluiten over het stopzetten van de subsidie zijn al in 2015 genomen. Het is mogelijk om eerder vastgesteld beleid te wijzigen, maar dan moet daar een meerderheid voor zijn. Een afweging moet daarbij zijn dat een keuze om alsnog subsidie ter beschikking te stellen te rechtvaardigen is naar andere partijen die geen middelen meer ontvangen. Ook moet daar dekking bij gevonden worden. Voor de Cultuurcompagnie zijn afspraken over afbouw van de subsidie gemaakt. Tegelijkertijd zijn er uitnodigingen gedaan om verbindingen te zoeken met andere organisaties, waaronder het Huis van Hilde.

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) beaamt dat besloten is om boekjaarsubsidies in te ruilen voor projectsubsidies. Bij het stopzetten van subsidies moet wel de bedrijfszekerheid van samenwerkingspartners van de provincie in ogenschouw worden genomen. Hij vraagt naar de visie van de gedeputeerde daarop.

De heer **Van der Hoek** (gedeputeerde) vindt dat het daarbij aan PS is om te beoordelen of inderdaad alsnog steun gewenst is. De bewering van CultureBase dat slechts eenmalig een bedrag van 100.000 euro nodig is zou hij hoe dan ook nader willen onderzoeken. De gedeputeerde zal op verzoek van enkele commissieleden nagaan of er een mogelijkheid is om een renteloze lening te verstrekken. Wat betreft de Cultuurcompagnie loopt een bezwaartraject, waar de gedeputeerde op dit moment niet op kan ingaan. Daarnaast is een aanbod gedaan om een samenwerking aan te gaan met het Steunpunt.
Voor de inspraakrondes zijn niet alle organisaties uitgenodigd. Over molens is gesproken met de Molenfederatie en Vereniging De Hollandsche Molen. Uitgangspunt daarbij is dat deze vertegenwoordigers ook namens hun achterbannen spreken. Het is simpelweg onmogelijk om met alle organisaties afzonderlijk te spreken. De wethouder denkt dat met de gekozen inrichting voldoende wordt opgehaald ten aanzien van beleidsvoornemens.
De focus op de drie genoemde speerpunten is niet limitatief. GS willen op die gebieden de grootste inzet plegen, maar dat betekent niet dat op andere terreinen geen middelen worden uitgegeven. Er is al in kaart gebracht welke buitenplaatsen een beschermde status hebben. De huidige stand wordt op dit moment herijkt. In 2017 komt de Monumentenmonitor digitaal beschikbaar, rekening houdend met privacyregels.
D66 gaf een aantal suggesties om de nota verder te verduidelijken. De gedeputeerde stelt voor om deze suggesties mee te nemen in de publieksversie en daar het besluitvormingsproces verder niet door te laten vertragen. Eventuele majeure punten kunnen bij amendement worden toegevoegd.
De gedeputeerde blijft erbij dat ontwikkeling door behoud verstandiger is dan behoud door ontwikkeling. Met deze insteek kan een pand dat behouden blijft ontwikkeld en geëxploiteerd worden, maar ook draagt het bij aan de ontwikkeling van het gebied.
De Monumentenwacht krijgt de kans zijn expertise aan de provincie aan te bieden, net als andere marktpartijen.
De SP steunde de bijdragen van de insprekers. De consequentie daarvan zou zijn dat ook extra middelen moeten worden gevonden. Wat er gebeurt met erfgoed dat niet herbestemd wordt, is allereerst aan de eigenaren en de betreffende gemeenten.

De gedeputeerde herkent zich niet in het beeld dat cultuurmiddelen vooral naar de Amsterdamse regio gaan. In de nota is juist benadrukt dat er in het zuiden en het noorden van de provincie verschillende behoeften zijn. Soms zijn subsidies geschikter; in andere gevallen is het juist beter te werken met leningen.
De provinciale monumentenlijst is recent nog herijkt. Dat gebeurt niet op korte termijn nog eens.
Het CDA vond dat de nadruk sterk ligt op het economische belang van erfgoed. De gedeputeerde vindt dat een goede exploitatie de basis vormt voor behoud. Als een monument een functie krijgt binnen de eigen omgeving, heeft dat verschillende positieve effecten. Die zijn niet alleen economisch van aard, maar kunnen ook bijdragen aan bijvoorbeeld leefbaarheid.

Mevrouw **Keur** (CDA) merkt op dat in het stuk de economische factor vaak als eerste genoemd wordt. Zij vraagt GS vanuit die opmerking nog eens naar de (publieks)tekst te kijken.

De heer **Van der Hoek** (gedeputeerde) neemt deze suggestie mee. Het Noord-Hollands fonds, gevuld met een bedrag van 4 miljoen euro, wordt inderdaad volledig revolverend. Daarnaast is 4,7 miljoen euro aan subsidies beschikbaar voor de restauratie van rijksmonumenten. Het vaststellen van indicatoren voor het beoordelen van ingediende plannen en het bepalen van de volgorde waarin herstel en verduurzaming aan monumenten plaatsvindt, hoort bij de uitvoeringfase. De gedeputeerde zal de mogelijkheden voor het aangaan van cross-overs voor ProBiblio onderzoeken.
GroenLinks merkte op dat de doelstellingen in het beleidskader hier en daar te weinig concreet zijn. Dat is een bewuste keuze geweest. GS geven er de voorkeur aan om zowel de kwalitatieve als de kwantitatieve effecten van het beleid te evalueren. Een vergelijking tussen de middelen die in Zuid-Holland en Noord-Holland aan ProBiblio besteed worden is wat betreft de gedeputeerde weinig relevant. Veel interessanter is of met de in deze provincie bestede middelen de gewenste resultaten worden bereikt.

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) begrijpt dat de provincie Noord-Holland wat dat betreft aan haar wettelijke taken voldoet. Er lijkt echter een discussie over de vraag of Noord-Holland zich niet te veel als ‘free rider’ opstelt. GroenLinks ziet graag dat deze discussie wordt beëindigd.

De heer **Van der Hoek** (gedeputeerde) zegt dat sprake is van gescheiden subsidierelaties. De provincie Noord-Holland profiteert in die zin niet van gelden die Zuid-Holland investeert.
Het besluit over de rol van de provincie als kennismakelaar en netwerker in het cultuurbeleid is genomen na consultatie van de gemeenten.

Mevrouw **Keur** (CDA) zegt dat haar fractie een andere indruk had van de insteek van het revolverend fonds. De gedeputeerde lijkt met de middelen volledige herbestemmingsprojecten te willen financieren, terwijl het CDA dacht dat het geld bedoeld was om op meerdere plekken de eerste nood te lenigen en andere financiering te stimuleren. Spreekster vraagt nogmaals of de gedeputeerde kan onderbouwen dat de revolverende insteek een goede vorm zal zijn.

De heer **Van der Hoek** (gedeputeerde) zegt dat op een later moment zal blijken of het revolverend fonds goed functioneert. De vorm is tot stand gekomen in overleg met partners, die aangaven dat daar behoefte aan bestaat.

De heer **Veenboer**, ambtenaar, zegt dat de behoefte werd aangegeven door het Nationaal Restauratiefonds, dat al jaren een belangrijke partner is. Deze partij heeft geadviseerd om leningen te verstrekken voor herstemmingskosten en duurzaamheidsmaatregelen. Stadsherstel en de Monumentenwacht sloten zich daarbij aan.

De heer **Van der Hoek** (gedeputeerde) zegt dat Sportservice niet onder dit beleidsterrein valt. Het hoort bij de portefeuille van gedeputeerde Bond, al wijkt dat mogelijk af van wat het coalitieakkoord doet vermoeden. Als PS dat wensen, is het uiteraard mogelijk om een ambitieuzere doelstelling te formuleren voor het aantal leningen dat in het eerste jaar vanuit het revolverend fonds verstrekt wordt.

Tweede termijn commissie:

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) is benieuwd wat de commissieleden vinden van de suggestie om het beleid eerder dan na twee jaar te evalueren.

De heer **Wiesehahn** (VVD) neemt de opmerkingen van de gedeputeerde mee over hoe PS moeten omgaan met wijzigingen ten opzichte van eerder gemaakte keuzes.

De heer **Buijtendorp** (D66) wil weten wanneer een publieksversie van het beleidskader verschijnt.

De heer **Pieterman** (50PLUS) overlegt in zijn fractie over de behoefte om eerdere beslissingen over subsidies aan te passen.

Mevrouw **Boelhouwer** (SP) verwijst naar pagina 16 en 17 van de het beleidskader, waarin geen termijn wordt genoemd voor verzelfstandiging van onder meer de Cultuurcompagnie. Voor haar is daarmee niet vanzelfsprekend dat vanaf 2017 geen boekjaarsubsidie meer wordt verstrekt.

De heer **Van der Hoek** (gedeputeerde) doelde wat betreft de verzelfstandiging van CultureBase op de kaderbrief 2015, en niet op de kadernota. De publieksversie van het beleidskader wordt opgesteld na de vaststelling van het beleid in PS.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN - 6 JULI 2016

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M. Kölliker
BEL/NRL

Doorkiesnummer +31235143790
kollikerm@noord-holland.nl

Betreft: Visie en Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie Noord-Holland

Verzenddatum
- 6 JULI 2016

Kenmerk
820402/820405

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de Visie en het Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie Noord-Holland.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
J.W. Remkes

Bijlage(n):
1) Voordracht
2) Brief koers voor visie waterrecreatie aan commissie Economie, Energie en Bestuur
3) SWOT-analyse waterrecreatie
4) Concept Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland 2030
5) Concept Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie provincie Noord-Holland 2016-2019

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Provincie
Noord-Holland

Water, bron van recreatie

Visie op waterrecreatie in Noord-Holland 2030

Eindconcept

VISIE

INHOUD

3 | Voorwoord

4 | Samenvatting

9 | 1 Inleiding

11 | 2 Algemene opgave

12 | 2.1 Het toekomstperspectief

13 | 2.2 De deelproducten van deze visie

15 | 2.3 De strategie

17 | 3 Thematische opgaven

18 | 3.1 Water is van ons allemaal

21 | 3.2 Water doet de economie stromen

21 | 3.2.1 Ondernemend vermogen en innovatie

23 | 3.2.2 Marketing en promotie

24 | 3.3 Water verbindt

24 | 3.3.1 Verbinding tussen water- en landrecreatie

26 | 3.3.2 Recreatief personenvervoer over water

27 | 4 Gebiedsgerichte opgaven

29 | 4.1 Amsterdam en Metropoolregio Amsterdam

31 | 4.1.1 Amsterdam

32 | 4.1.2 Haarlem, Haarlemmermeer, Amstelland en Westeinderplassen

34 | 4.1.3 Laag Holland en Zaanstreek

36 | 4.1.4 Gooi en Vechtstreek

38 | 4.2 Noord-Holland Noord

40 | 4.3 Noordzeekust

43 | 4.4 Waddenzee en IJsselmeergebied

46 | 4.5 Provincie overschrijdend

51 | 5 Samen richting uitvoering

52 | 5.1 Organisatie van de samenwerking

53 | 5.2 Beheeragenda

53 | 5.3 Verkenning aquapunctuurpunten

53 | 5.4 Financiën

53 | 5.5 Monitoring en evaluatie

53 | 5.6 Uitvoeringsprogramma 2016 - 2019 provincie Noord-Holland

56 | Bijlage 1 Betrokken partijen

58 | Bijlage 2 Leefstijlatlas

60 | Colofon

VOORWOORD

Met trots presenteer ik u de Visie Waterrecreatie Noord-Holland 2030. Bijna een jaar geleden, tijdens SAIL 2015, spraken de waterrecreatiepartners in Noord-Holland met elkaar de ambitie uit om te komen tot deze gezamenlijke visie. Een visie gemaakt en gedragen door alle partners, waarbij de provincie gevraagd is de regie te voeren.

Deze ambitie sluit naadloos aan op de ambitie die in het huidige coalitieakkoord “Ruimte voor Groei“ is verwoord. Deze coalitie wil uitdragen dat wij een vooraanstaande waterprovincie zijn en wil dit voor de toekomst vasthouden. Zij ziet daarbij tal van mogelijkheden om onze aantrekkelijkheid te versterken. Hier stellen we ook financiën voor beschikbaar.

Door als organisaties samen te werken zijn de afgelopen periode al diverse resultaten geboekt. In januari zijn de “Verkenningen Waterrecreatie Noord-Holland 2016“ in een brede bijeenkomst besproken om grip te krijgen op de cijfers, trends en ontwikkelingen rondom waterrecreatie. Daarnaast zijn de regionale en lokale plannen en ambities opgenomen in de regionale ambitiekaarten. Daarmee is het inzichtelijk welke plannen de waterrecreatiepartners in de regio hebben. Verder hebben ook de beherende organisaties de handen ineengeslagen om te komen tot een gezamenlijke beheeragenda, die de komende tijd verder wordt uitgewerkt.

Dat we elkaar, als waterrecreatiepartners, goed weten te vinden zien we ook terug in resultaten in de regio’s. In de Gooi en Vechtstreek bijvoorbeeld, hebben de betrokken bestuurders het convenant ‘Naarden Buiten de Vesting’ ondertekend. Waterrecreatie vormt hierin een belangrijke opgave, waaronder de aanleg van de nieuwe vaarverbinding tussen de Naardertrekvaart en het Gooimeer!

Ook in Noord-Holland Noord is een belangrijke vooruitgang geboekt door de bedieningstijden van sluizen en bruggen te verruimen en beter op elkaar aan te laten sluiten. Dit werd door de watersporter aan het begin van dit proces echt als knelpunt neergezet. Een mooi voorbeeld van samenwerking waardoor al voor dit vaarseizoen concrete resultaten zijn bereikt!

Met deze visie, hebben we de opgaven voor de komende jaren in beeld gebracht. Deze kunnen alleen gerealiseerd worden wanneer de partners met elkaar blijven samenwerken en ambities worden verankerd in investeringen. Van praten naar verankeren en uitvoeren!

Ik kijk er naar uit om dit met u de komende jaren op te pakken!

Cees Loggen
Gedeputeerde Water, Waterrecreatie en Europa

SAMENVATTING

Noord-Holland is sinds jaar en dag verweven met het water: door de strijd tegen het water, maar ook door het gebruik van het water. Het resultaat is een provincie met een variëteit aan kustlandschappen, uniek buitenwater, karakteristieke binnenwateren en belangrijke vaarwegen. Vaak is het water gecombineerd met cultuurhistorische elementen in het landschap. Een "walhalla" voor de waterrecreant! Zowel vanuit het economisch als het maatschappelijk belang willen we deze positie van Noord-Holland behouden en versterken.

Inleiding
Daarom is het afgelopen jaar intensief samengewerkt in de totstandkoming van de waterrecreatievisie van Noord-Holland. Het is een visie voor de langere termijn (tot en met 2030), want de opgaven en ontwikkelingen op het gebied van waterrecreatie vragen een langetermijnplanning en -sturing. De betrokken partijen zijn groot in aantal, met een diversiteit aan belangen. In het proces naar de visie toe is in gezamenlijkheid opgetrokken onder regie van de provincie Noord-Holland. De visie is daarmee van de betrokken overheden, de beherende partijen, belangenbehartigers, ondernemers en ook van de waterrecreant zelf. Gezamenlijk zijn wij verantwoordelijk voor het oppakken van de opgaven in deze visie. Ieder vanuit een eigen verantwoordelijkheid. Dit doen wij op thema's die ons binden, zoals innovatie, ondernemerschap en beheer. Dit doen wij ook gebiedsgericht. We hebben vier gebieden gedefinieerd met elk een eigen karakteristiek en opgave: de Metropoolregio Amsterdam (MRA), Noord-Holland-Noord, de Noordzeekust en ten slotte de Waddenzee en het IJsselmeergebied.

De ambitie voor 2030
Onze ambitie voor 2030 is dat Noord-Holland een vitale waterrecreatieprovincie is. Waarbij kansen zijn benut en gebruikers, ondernemers en overheden met elkaar zijn gekomen tot slimme, aantrekkelijke en duurzame mogelijkheden voor waterrecreatie. Uiteraard afgestemd op de kwaliteiten, kenmerken en draagkracht van de omgeving. De diversiteit aan mogelijkheden voor waterrecreatie is aantrekkelijk voor zowel de inwoners als de waterrecreant van buiten. Er is ingespeeld op trends en ontwikkelingen, zoals klimaatverandering, digitalisering, gezondheidsbewustzijn, vergrijzing, de trek naar de stad, toenemend internationaal toerisme, waardering van lokale en duurzame initiatieven en de tendens 'van bezit naar delen'.

Zowel vanuit het economisch als het maatschappelijk belang willen we de positie van Noord-Holland als vooraanstaande waterprovincie behouden en versterken. De maatschappelijke en economische waarden moeten optimaal hand-in-hand gaan. Waterrecreatie vertegenwoordigt een belangrijke economische waarde voor Noord-Holland, in bestedingen en werkgelegenheid. De strandrecreatie en het kusttoerisme in Noord-Holland zijn hierin het meest omvangrijk (zo'n 756 miljoen euro aan bestedingen per jaar). Maar de pleziervaart en de andere watersporten zijn bij elkaar opgeteld goed voor een gelijke omvang aan bestedingen. Voor de inwoners van Noord-Holland is het wonen bij water en de mogelijkheid om op diverse manieren te recreëren op en aan het water van grote maatschappelijke waarde.

Door de enorme diversiteit van ons water kennen we ook zeer diverse vormen van waterrecreatie. Waterrecreatie kenmerkt zich aan de ene kant door activiteit, sportiviteit, beweging en beleving. En aan de andere kant door het ervaren van ruimte, rust, cultuurhistorie, natuur, landschap en stilte. Van durfsporten tot kanovaren. Het is van belang dat de diverse vormen, daar waar passend, gefaciliteerd worden. Hierbij moet tevens aandacht zijn voor de mogelijkheden voor mindervalide inwoners van Noord-Holland.

De werkwijze
In het proces om te komen tot deze visie zijn in de afgelopen maanden drie deelproducten opgeleverd: de Verkenningen, de Regionale Ambitiekaarten en de Beheeragenda. De inhoud van deze deelproducten is meegenomen bij het opstellen van deze visie.

Het rapport 'Verkenningen' levert belangrijke feitelijke input voor de visie. In de Verkenningen zijn per recreatievorm de feiten en cijfers, de trends en ontwikkelingen en het economisch en maatschappelijk belang van deze vormen op een rij gezet.

Op de Regionale Ambitiekaarten zijn de lokale en regionale ambities in alle regio's letterlijk in kaart gebracht*. Deze kaarten zijn een hulpmiddel voor alle betrokken partners om elkaar vroegtijdig te informeren over de ambities die leven, teneinde plannen op elkaar af te stemmen en waar mogelijk met elkaar kansen te benutten ten behoeve van waterrecreatie. De kaarten zijn dynamisch en hebben geen formele status. De kaarten worden jaarlijks geactualiseerd.

De Beheeragenda is door de waterschappen, Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland, als beherende partijen, gezamenlijk opgesteld. De agenda beschrijft de onderwerpen waarop met elkaar afstemming nodig is om te kunnen komen tot een meer effectieve en efficiënte aanpak.

De koers

De visie richt zich met name op de ambities en opgaven op een hoger (regionaal) schaalniveau. Deze worden thematisch en gebiedsgericht uitgewerkt, uitgaande van de huidige situatie. Goede verbindingen in het vaarnetwerk en het varen van rondjes zijn randvoorwaarden voor waterrecreatie. Een goed ontsloten routenetwerk is tevens aantrekkelijk voor kansrijke verbindingen tussen water- en landrecreatie.

Bij de aanpak van knelpunten en het benutten van kansen moeten keuzes worden gemaakt. Niet alles kan in één keer. Om uit de hoeveelheid van kansen en opgaven juist die kansen te selecteren die voor een groter gebied en voor meerdere doelgroepen winst opleveren, worden principes geïntroduceerd die leidend zijn bij de uitwerking van de strategie: verbinding water-land, zonering en aquapunctuur. We spreken van een aquapunctuur-opgave wanneer het gaat om een opgave van regionale betekenis, dat zorgt voor verbindingen van netwerken en combinaties van water- en landrecreatie, waarbij meer dan één waterrecreatievorm wordt bediend, met duidelijke ambities van meerdere stakeholders, waar aantoonbare kansen voor ondernemers aanwezig zijn en waar bij voorkeur cultuurhistorie een onderdeel is van een aantrekkelijke bestemming.

Afbeelding 1 | Principes bij de uitwerking van de strategie: verbinding water-land, aquapunctuur en zoneren

* (http://waterrecreatienederland.nl/regionale-ambitiekaarten)

De thematische opgaven

De thematische opgaven omvatten overkoepelende ambities en opgaven die in de hele provincie Noord-Holland, dus in elk van de vier regio's, spelen. De thema's zijn:

1 *'Water is van ons allemaal'.* Hierbij gaat het om de diversiteit van water(recreatie) en de samenwerking tussen de daarbij betrokken partijen. Het water kent vele en diverse gebruikers. De combinatie van het verschillende gebruik kan de levendigheid en de economie versterken, maar de combinatie van gebruikersgroepen kan soms ook tot problemen leiden. Veiligheid is daarom een belangrijk aandachtspunt, vooral waar beroepsvaart en recreatievaart elkaar ontmoeten. Het water kent ook meerdere functies. Zonering is een belangrijk instrument om verschillende gebruikersgroepen een optimale beleving te kunnen bieden, te zorgen dat waterrecreatie en natuur goed samen gaan en waar het nodig is kwetsbare natuur te beschermen. Aandacht voor elektrisch varen en op een duurzame wijze investeren is nodig om te komen tot een verduurzaming van jachthavens en waterrecreatie. Daarnaast kent het water vele beheerders. Het Rijk, provincies, waterschappen, gemeenten en recreatieschappen hebben allen deelverantwoordelijkheden in het beheer van en rond het water. Dit vraagt om afstemming, overleg en heldere afspraken, welke worden vastgelegd in de beheeragenda.

2 *'Water doet de economie stromen'.* Centraal hierin staat de wijze waarop de economische waarden van waterrecreatie worden geoptimaliseerd. Wij werken aan het vergroten van de economische waarde van waterrecreatie. Versterken van het ondernemend vermogen, innovatie en het verbeteren van de marketing en promotie zijn hiervoor de belangrijkste invalshoeken. Het doel is om in te spelen op veranderingen in de markt en om water en land beter te verbinden, de duurzaamheid van de sector te verbeteren en het ondernemerschap te ontwikkelen. Ondernemers slaan regionaal de handen ineen om gezamenlijk een ontwikkelingsplan voor hun regio op te stellen. We zetten in op routenetwerken, ontwikkeling van (meerdaagse) vaarroutes en arrangementen en herontwikkeling en verbreding van watersportbedrijven.

3 *'Water verbindt'.* Dit thema richt zich op de versterking van de verbindende functie van het water. Goede verbindingen in het vaarnetwerk zijn daarbij een randvoorwaarde. Vanuit de visie zetten wij in op de verbinding tussen water- en landrecreatie, en de rol die cultuurhistorie hierbij speelt. De ontwikkeling van het recreatief personenvervoer over water is een voorbeeld van hoe wij in willen spelen op de verbindende functie van het water.

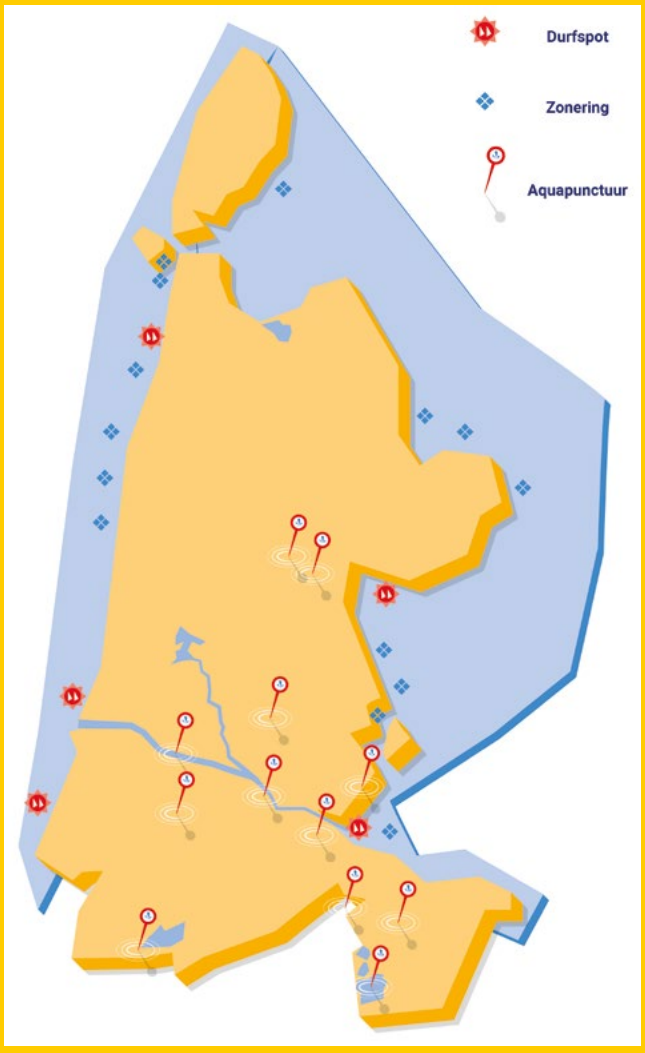
Afbeelding 2 | Sfeerbeelden van de gebieden: Noordzeekust (linksboven), Wadden en Ijsselmeergebied (rechtsboven), MRA (linksonder) en Noord-Holland Noord (rechtsonder)

De gebiedsgerichte opgaven

In de visie worden vier gebieden onderscheiden. Voor elk van deze gebieden zijn in de visie de ambitie, huidige situatie en de opgaven verwoord. Daarbij geldt de volgende essentie:

- Voor de *Metropoolregio Amsterdam* (MRA) liggen de belangrijkste ambities in het spreiden van waterrecreatie, het creëren van (veilige) verbindingen tussen vaargebieden en mogelijk een nieuwe vaarverbinding met het Markermeer. Verder is er de opgave om het aantal zwemwaterplekken uit te breiden. De deelgebieden binnen de MRA hebben daarbij elk hun eigen identiteit. Hier zien wij kansen voor het ontwikkelen van recreatief personenvervoer over water en meekoppelkansen met integrale gebiedsontwikkelingen.
- Voor de *Noordzeekust* is zonering van de verschillende recreatievormen de grootste opgave in relatie tot de kustplaatsen, natuurgebieden en het achterland. De ontwikkeling van minimaal drie durfspots voor durfsporten, zoals bij de locaties Julianadorp/Huisduinen, IJmuiden/Wijk aan Zee en bij Zandvoort, geeft hier een belangrijke invulling aan.
- In *Noord-Holland Noord* zetten we in op het creëren van verbindingen in de verschillende netwerken. We zien hier met name kansen voor de sloepenmarkt. Ook geldt een opgave om het aantal zwemplekken uit te breiden en heeft de regio potentie voor de hengelsport.
- Voor de *Waddenzee en IJsselmeergebied* is bij de ontwikkeling van nieuwe surf- en zwemlocaties, waaronder de durfspot-ontwikkeling bij Hoorn en mogelijk IJburg, afstemming met natuurwaarden belangrijk. We willen nieuwe oeverrecreatie mee koppelen met ontwikkelingen als de versterking van de Markermeerdijk. Voor vaarrecreatie in het Blauwe Hart willen we de Hoornse Hop en het Gooi- en Eemmeer goed bevaarbaar houden. We zien in het zuiden van het gebied de noodzaak voor herontwikkeling van jachthavens.

Water en waterrecreatie houden niet op bij de provinciegrens. Zo delen we de grote wateren als het IJsselmeer en de Waddenzee met onze buurprovincie Fryslân en het Markermeer, IJmeer en het Gooi- en Eemmeer met onze buurprovincies Flevoland en Utrecht. Samen met de provincies Zuid-Holland en Utrecht delen we de Hollandse Plassen en beschikken we over het grootste aaneengesloten sloepennetwerk van Nederland. Met deze provincies zijn gezamenlijke opgaven benoemd.



In de gebiedsgerichte opgaven hebben wij dertien aquapunctuur-punten benoemd (zie afbeelding). Vanwege het grote boven-regionale belang van deze opgaven krijgen deze opgaven extra prioriteit. Ook de ontwikkeling van durfspots aan de Noordzeekust en in de regio Waddenzee en IJsselmeergebied hebben vanuit het oogpunt van zonering extra prioriteit.

Afbeelding 3 | Overzichtskaart aquapunctuurpunten, durfspots en zonering

De uitvoering
De visie is een gezamenlijke ambitie van de verschillende partners. Ook de realisatie van de opgaven is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De opgaven zijn agenderend en nog niet financieel gedekt door beschikbare financiën bij de verschillende partners. De gezamenlijke uitvoering vindt plaats op basis van:

Een gezamenlijk Programma Waterrecreatie: Om te kunnen sturen in deze complexe omgeving wordt een programmatische aanpak voorgesteld. Hierbij neemt de provincie de rol van regisseur op zich. Het programma waterrecreatie wordt in een nieuwe vorm gecontinueerd. Andere organisaties worden uitgenodigd om, naast de provincie Noord-Holland, capaciteit te leveren in het integrale programmateam. Voor de hele sector, zowel de gebruiker, de beheerder als de ondernemer, zijn collectief en continu leren van grote waarde. Voorgesteld wordt een waterrecreatieschool en een innovatiepanel waterrecreatie op te richten. Om grip te kunnen houden op de voortgang van de waterrecreatievisie kunnen partijen deelnemen in de klankbordgroep. Ook stellen wij voor dat jaarlijks door de verschillende partijen gezamenlijk een brede waterrecreatiebijeenkomst Noord-Holland wordt georganiseerd. Overheden, ondernemers en gebruikers kunnen elkaar hier ontmoeten en tot kennisuitwisseling komen. Voor de onderlinge communicatie en informatie-uitwisseling ontwikkelen wij een website.

Een gezamenlijke beheeragenda: De grootste vaarwegbeheerders werken samen in een gezamenlijk opgestelde Beheeragenda. Hierin zijn onderwerpen benoemd waarvoor afstemming en actie nodig zijn om tot een meer effectieve en efficiënte aanpak te kunnen komen. De provincie en de grootste vaarwegbeheerders organiseren hiervoor een nieuwe manier van programmatisch samenwerken. Daarbij bespreken zij periodiek de voortgang van de Beheeragenda, sturen deze zo nodig bij en wisselen ervaringen en kennis uit. In de Beheeragenda zijn de volgende onderwerpen benoemd: veiligheid, duurzaamheid, taken en bevoegdheden, bediening, programmering, voorzieningen en waterplanten. De bestuurders bepalen welke acties zij prioritair vinden om gezamenlijk op te pakken en wie de trekker van deze actie is. De prioriteit is in eerste instantie gelegd bij onderwerpen die de gebruiker rechtstreeks raken. Dit betekent dat er dat er gezamenlijk wordt gewerkt aan de waterplantenproblematiek en aan de verkeersveiligheid op het water.

Een gezamenlijke afstemming van plannen en werkzaamheden: Om opgaven te kunnen realiseren, is het vaak efficiënt om bij geplande onderhoudswerkzaamheden en planningen aan te sluiten en met gebiedsprocessen mee te liften. Het realiseren van de opgave vraagt afstemming van planningen, inzet van menskracht en financiën.

Monitoring en evaluatie: Om de gepleegde inspanningen goed te kunnen monitoren en inzicht te krijgen in hoeverre geformuleerde doelstellingen worden bereikt, wordt een monitor- en evaluatieprogramma opgesteld. Jaarlijks wordt daarnaast een activiteitenoverzicht gemaakt en zullen de regionale ambitiekaarten geactualiseerd worden. Halverwege de planperiode zullen de Verkenningen geactualiseerd worden, aangezien de waterrecreatiesector dynamisch is.

1 INLEIDING

Noord-Holland is sinds jaar en dag verweven met het water: door de strijd tegen het water, maar ook door het gebruik van het water. Het resultaat is een provincie met een variëteit aan kustlandschappen, uniek buitenwater, karakteristieke binnenwateren en belangrijke vaarwegen. Vaak is het water gecombineerd met cultuurhistorische elementen in het landschap. Een "walhalla" voor de waterrecreant! Zowel vanuit het economisch als het maatschappelijk belang willen we deze positie van Noord-Holland behouden en versterken.

Het afgelopen jaar is door alle partijen die betrokken zijn bij waterrecreatie intensief samengewerkt aan de totstandkoming van de waterrecreatievisie van Noord-Holland. Het is een visie voor de langere termijn (tot en met 2030), want de opgaven en ontwikkelingen op het gebied van waterrecreatie vragen een langetermijnplanning en -sturing. De betrokken partijen zijn groot in aantal met een diversiteit aan belangen (zie bijlage 1). In het proces naar de visie toe is in gezamenlijkheid opgetrokken onder regie van de provincie Noord-Holland.

De visie is daarmee van ons allemaal: de gezamenlijke overheden, de beherende partijen, belangenbehartigers, ondernemers, maar ook de waterrecreant zelf. Gezamenlijk zijn wij verantwoordelijk voor het oppakken van de opgaven in deze visie. Ieder vanuit een eigen verantwoordelijkheid. Dit doen wij aan de hand van thema's die ons binden zoals innovatie, ondernemerschap en beheer. Dit doen wij ook heel gericht, in de prachtige gebieden die Noord-Holland kent.

Leeswijzer
Hoofdstuk 2 beschrijft het toekomstperspectief waar we naar streven en de drie deelproducten die bij de ontwikkeling van deze visie tot stand zijn gebracht. Vervolgens gaat hoofdstuk 3 in op de thematische opgaven, deze gelden voor alle regio's van de provincie Noord-Holland. Hoofdstuk 4 geeft de ambities, huidige situatie en de opgaven weer voor de vier gebieden die we in deze visie onderscheiden: Metropoolregio Amsterdam (MRA), Noord-Holland Noord, de Noordzeekust, de Waddenzee en het IJsselmeergebied. Daarbij wordt tevens aandacht besteed aan de provincies grenzend aan onze provincie. Tot slot geven we in hoofdstuk 5 aan hoe we samen richting uitvoering willen gaan.

2 ALGEMENE OPGAVE

De provincie Noord-Holland staat bekend om haar grote en gevarieerde aanbod op het gebied van waterrecreatie. Met drie kusten (Noordzee, Waddenzee en IJsselmeergebied) en de enorme diversiteit aan binnenwater heeft Noord-Holland blauw goud in handen!

2.1 Het toekomstperspectief

Onze ambitie voor 2030 is dat Noord-Holland een vitale waterrecreatieprovincie is. Waarbij kansen zijn benut en gebruikers, ondernemers en overheden met elkaar zijn gekomen tot slimme, aantrekkelijke en duurzame mogelijkheden voor waterrecreatie. Uiteraard afgestemd op de kwaliteiten, kenmerken en draagkracht van de omgeving. De diversiteit en de kwaliteit van de waterrecreatiemogelijkheden zijn aantrekkelijk voor zowel onze inwoners als voor de waterrecreant van buiten. Er is ingespeeld op trends en ontwikkelingen, zoals klimaatverandering, digitalisering, gezondheidstrends, vergrijzing, trek naar de stad, toenemend internationaal toerisme, waardering van lokale en duurzame initiatieven en de tendens 'van bezit naar delen'.

Streefbeeld 2030

Waterrecreatie in Noord-Holland staat op de kaart. Het gevarieerde aanbod is toegankelijk voor iedereen. Digitaal is informatie beschikbaar over de verschillende vormen van waterrecreatie. Ook bij aankomst op een locatie ontvangt de waterrecreant informatie over de mogelijkheden in het gebied. Deze passen altijd bij het karakter van het gebied. Ook waterrecreatie-evenementen zijn afgestemd op voor de regio typische karakteristieken en waterrecreatiemogelijkheden. Ondernemers hebben aantrekkelijke arrangementen ontwikkeld voor combinaties van land- en waterrecreatie. Bijvoorbeeld om al varend de forten van de Stelling van Amsterdam, industrieel erfgoed langs de Zaan of een museum te bezoeken. Of om rechtstreeks met een veerverbinding naar een toeristische bestemming te varen.

De vaargebieden zijn goed en veilig met elkaar verbonden, waardoor leuke afwisselende rondjes te varen zijn in een groot gebied. De vaarwegbeheerders hebben daarvoor de bediening van bruggen en sluizen op elkaar afgestemd. De oversteek van het drukke Noordzeekanaal, het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal is een stuk veiliger geworden. Afmeren kan op verschillende plaatsen aan de route. Er zijn diverse vismogelijkheden bij pieren, langs kanalen en vaarten en aan de plassen.

Er zijn enkele nieuwe vaarverbindingen gerealiseerd, in ieder geval tussen Naarden en het IJmeer. Motorboten kunnen nu met slecht weer via binnenwater van Muiden naar het Gooimeer varen of een stop maken bij de passantenhaven van Naarden voor een bezoek aan Naarden Vesting. Elders in de Vechtstreek is een route langs historische buitenplaatsen in ontwikkeling.

De mogelijkheden om historische (trek)vaarten weer beter bevaarbaar te maken, zijn verder uitgewerkt. Hierbij is gekeken naar kansen voor een bredere gebiedsontwikkeling. Ook bij andere opgaven zijn meekoppelkansen ten volle benut. Aan de Noordzeekust en in het IJsselmeergebied zijn spots ontwikkeld voor durfsporten. De kitesurfers en strandzeilers hebben hun eigen gemarkeerde plekken langs de kust. Op andere plekken komt zo ruimte voor rust of een strandwandeling.

Op de plassen en meren wordt volop gezeild en gevaren. Onderweg en na afloop zoeken de watersporters het terras op. De jachthavens zijn een prettige verblijfplek en vormen een goede uitvalsbasis voor recreatie op het land. In een sloep, fluisterboot of kano geniet men van de natuur in Laag Holland en de Vechtstreek.

Bij de toeristische overstappunten die in heel Noord-Holland te vinden zijn, kan de vaarrecreant voor de afwisseling ook een wandeling of fietstocht maken door de natuur of door een stedelijke omgeving. Juist deze combinatie water-land geeft het varen een nieuwe dimensie.

Er zijn extra zwemplekken gerealiseerd, ook binnen de ring van Amsterdam. Elke Noord-Hollander kan nu in de buurt waterpret beleven. Bij Hoorn is zelfs een groot stadsstrand verrezen. Vanaf de Markermeerdijk is het water goed te beleven: strandjes, bankjes voor oeverrecreatie en aanlegsteigers. Op het Markermeer is het gezellig druk. Je kunt de Marker Wadden bezoeken en bij de luwteplekken in de Hoornse Hop liggen boten aangemeerd. In Amsterdam wordt emissievrij gevaren door de motorvaart.

De ondernemers in de waterrecreatie blijven zichzelf vernieuwen en spelen zo goed in op de veranderende vraag. De identiteit van de regio wordt benut voor duurzame productontwikkeling. Onder het motto "samen sterk" bundelen ondernemers, brancheorganisaties en gemeenten in een regio de krachten om tot een sterk product en een goede productpresentatie te komen.

We willen de positie van Noord-Holland als vooraanstaande waterrecreatieprovincie behouden en versterken, zowel vanuit het economisch als het maatschappelijk belang. De maatschappelijke en economische waarden moeten optimaal hand-in-hand gaan. We zetten daarmee in op de volgende twee doelstellingen:

1 Versterken van de economische waarde van waterrecreatie in Noord-Holland

Waterrecreatie vertegenwoordigt een belangrijke economische waarde voor Noord-Holland, zowel in bestedingen als werkgelegenheid. Economische waarde ontstaat met name waar water- en landrecreatie samenkomen. De strandrecreatie en het kusttoerisme in Noord-Holland zijn dan ook het meest omvangrijk en beslaan zo'n 756 miljoen euro aan bestedingen per jaar. De pleziervaart en de andere watersporten zijn afzonderlijk economisch minder omvangrijk, maar leveren bij elkaar opgeteld een gelijke omvang aan bestedingen. Uit de Verkenningen[1)] blijkt dat zeecruises, riviercruises, strandrecreatie, kanovaren, roeien en sloepvaren de belangrijkste groeimarkten in Noord-Holland zijn. Ook geeft de verkenning aan dat aandacht nodig is voor de pleziervaart (motor- en zeilboten, jachthavens), vanwege ontwikkelingen als vergrijzing en verandering in vaargedrag en botenbezit. Het is van belang dat we bij de groeimarkten de economische potentie kunnen verzilveren en bij de aandachtmarkten de weg naar vitaliteit inzetten. Uiteraard afgestemd op andere belangen in de omgeving.

2 Versterken van de maatschappelijke waarde van waterrecreatie in Noord-Holland

Voor de inwoners van Noord-Holland is het wonen bij water en de mogelijkheid om op diverse manieren te recreëren op en aan het water een grote kwaliteit. Door de enorme diversiteit van ons water, kennen we ook zeer diverse vormen van waterrecreatie. Waterrecreatie kenmerkt zich aan de ene kant door activiteit, sportiviteit, beweging en beleving en aan de andere kant door het ervaren van ruimte, rust, cultuurhistorie, natuur, landschap en stilte. Van durfsporten tot kanovaren. Het is van belang dat de diverse vormen, daar waar passend gefaciliteerd worden. Hierbij moet ook aandacht zijn voor de mogelijkheden voor minder mobiele inwoners van Noord-Holland. Dit geldt ook voor de inzet van vrijwilligers.

2.2 De deelproducten van deze visie

Naast deze visie zijn in het proces van de afgelopen maanden verschillende zelfstandige deelproducten opgeleverd. Dit zijn het rapport 'Verkenningen Waterrecreatie Noord-Holland 2016' (kortweg aangeduid als Verkenningen), de Regionale ambitiekaarten en de Beheeragenda. Een nog op te stellen deelproduct is het Uitvoeringsprogramma provincie Noord-Holland 2016-2019. Per deelproduct wordt hier een korte toelichting gegeven. Deze visie is gebaseerd en afgestemd op deze deelproducten.

Afbeelding 4 | Schema visie en deelproducten

Verkenningen

Het rapport 'Verkenningen' levert de basisinformatie voor de visie. Het geeft een overzicht van de cijfers, trends en ontwikkelingen op het gebied van waterrecreatie in Noord-Holland. Het beschrijft het economische en maatschappelijk belang van de verschillende vormen van waterrecreatie in Noord-Holland en schetst daarbinnen aandachtsgebieden en groeimarkten. Tot slot geeft het rapport per regio gebiedskenmerken en typologieën. Het rapport is opgesteld met input vanuit alle betrokkenen en is in januari 2016 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. De informatie uit de Verkenningen is gebruikt bij de totstandkoming van deze visie. In de hoofdstukken wordt hier ook regelmatig naar verwezen.

In de Verkenningen zijn vier gebieden gedefinieerd, die in de visie als uitgangspunt worden gehanteerd bij de gebiedsgerichte opgaven:

- Metropoolregio Amsterdam (MRA);
- Noord-Holland-Noord;
- Noordzeekust;
- Waddenzee en IJsselmeergebied.

Naast bovenstaande beschrijft het rapport Verkenningen de maatschappelijke trends en ontwikkelingen die de komende 10-15 jaar hun impact hebben op de waterrecreatie in Noord-Holland. De belangrijkste trends en ontwikkelingen zijn: klimaatverandering, digitalisering, diverse gezondheidstrends, bevolkingskrimp, verstedelijking en trek naar de stad, toenemend internationaal toerisme, waardering van lokale en duurzame initiatieven en de tendens 'van bezit naar delen'. De belangrijkste te verwachten effecten van deze trends zijn: verandering van de vraag naar waterrecreatie en een kwantitatieve groei van de vraag (met name binnen de MRA).

1) Verkenningen Waterrecreatie Noord-Holland 2016, Provincie Noord-Holland, 2016.

Tot slot zijn uit de visies van de bij waterrecreatie betrokken partijen de belangrijkste opgaven en strategieën gedestilleerd. In deze 'visies van derden' signaleren we vijf hoofdlijnen (in willekeurige volgorde):

1 *Spreiden:* het gaat hierbij om het 'ontlasten' van de toeristische druk op Amsterdam en het bieden van economische kansen voor toeristisch-recreatieve voorzieningen en mogelijkheden buiten Amsterdam. Verder gaat het ook om het spreiden van de gebruikers op het water.
2 *Verbinden:* aandacht voor het belang van routenetwerken, het kunnen (blijven) maken van 'rondjes', de bedieningsregimes, hoogte van bruggen, de doorvaarbaarheid van waterwegen (diepgang, waterplanten etc.) en het ontbreken van fysieke schakels. Verder gaat het om het beter verbinden van het waternetwerk met het vaste land.
3 *Innoveren:* het benutten van kansen die geboden worden door nieuwe, digitale en technologische ontwikkelingen. Maar ook, het vergroten en verbeteren van het ondernemerschap binnen de waterrecreatiesector.
4 *Faciliteren:* het gaat hierbij om basisvoorzieningen, het op orde hebben van het 'eigen huis'. Bijvoorbeeld het op peil houden van en het verbeteren van de kwaliteiten van voorzieningen, netwerken en de wensen voor 'schoon, heel, veilig en duurzaam'.
5 *Communiceren:* het belang van interne (binnen de sector, waaronder afstemming) en externe (promotie, marketing, imago) communicatie.

Regionale ambitiekaarten

De regionale ambitiekaarten zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor de uitvoering van deze visie. Zij helpen alle betrokken partners om elkaar vroegtijdig te informeren over de ambities die leven, zodat zij plannen op elkaar kunnen afstemmen en mogelijk met elkaar kansen kunnen benutten om meerwaarde te creëren ten behoeve van de waterrecreatie.

In alle regio's zijn veel lokale en regionale ambities. In de afgelopen maanden zijn alle ingebrachte ambities op de regionale ambitiekaarten geplaatst. Meer dan de helft van de ambities ligt in de MRA en ongeveer een kwart van de ambities in Noord-Holland Noord. De overige ambities zijn verdeeld over de twee kuststroken. De kaarten zijn niet statisch, maar juist dynamisch. Ambities veranderen, vallen weg en nieuwe plannen ontstaan. De ambities kunnen ook variëren op het gebied van gedeeld draagvlak, beschikbare financiën en planning. De kaarten hebben in die zin dan ook geen formele status. Om het doel, vroegtijdig communiceren om kansen te benutten, te kunnen borgen worden de kaarten jaarlijks geactualiseerd [1)].

Beheeragenda

Een goed beheer van het water vormt een essentiële basis voor de verdere ontwikkeling van de economische en maatschappelijke waarde van waterrecreatie in Noord-Holland. Daarom is al tijdens het proces van het opstellen van de visie de vraag gesteld, of en hoe deze basis door middel van een gezamenlijk beheer door alle betrokken partijen kan worden versterkt. De waterschappen, Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Holland hebben, als beherende partijen, de handschoen opgepakt en gezamenlijk een beheeragenda opgesteld. De Beheeragenda beschrijft de onderwerpen waarop met elkaar afstemming nodig is om te kunnen komen tot een effectieve en efficiënte aanpak van het beheer van vaarwegen. Dit zijn:

- Veiligheid;
- Duurzaamheid;
- Taken en bevoegdheden;
- Bediening ten behoeve van doorstroming;
- Gezamenlijke programmering;
- Voorzieningen ten behoeve van gebruik;
- Waterplantenproblematiek.

Uitvoeringsprogramma provincie Noord-Holland 2016-2019

Op basis van deze gezamenlijke visie waterrecreatie stelt de provincie Noord-Holland voor de periode 2016-2019 een eigen uitvoeringsprogramma op. Met het uitvoeringsprogramma bepaalt het provinciebestuur welke taken, verantwoordelijkheden en rollen de provincie de komende periode invult en waar de beschikbare middelen voor worden ingezet. Om tussentijds bij te kunnen sturen, wordt jaarlijks aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten de voortgang van de visie waterrecreatie en het uitvoeringsprogramma gerapporteerd. Bij het vormen van een nieuwe coalitie wordt opnieuw de inzet van de provincie Noord-Holland voor de visie waterrecreatie bepaald.

2) http://waterrecreatienederland.nl/regionale-ambitiekaarten

2.3 De strategie

Samen vooruit

De verschillende partijen moeten de ambitie van een vitale waterrecreatieprovincie tot 2030 gezamenlijk vormgeven en uitvoeren. De driehoek overheid-ondernemer-gebruiker in hun onderlinge samenhang staat hierbij centraal. Deze partijen hebben verschillende belangen, taken en verantwoordelijkheden. 'Samen vooruit' betekent, met respect en begrip voor die verschillen, in overleg en afstemming tot meerwaarde komen voor het waterrecreatiebelang in Noord-Holland. Daarbij moeten de economische en maatschappelijke meerwaarde worden afgezet tegen de mogelijke investeringen en ambities van de partijen. Deze visie is tot stand gekomen door samen aan de slag te gaan. Ook de uitvoering valt of staat bij een goede samenwerking.

Afbeelding 5 | Waterrecreatiepartners

Koers

Regionaal schaalniveau: Uit de ambitiekaarten en de input vanuit de werkbijeenkomsten blijkt dat ambities op het gebied van waterrecreatie op verschillende niveaus liggen: van heel concreet (een steiger aanleggen om een bepaalde doelgroep te faciliteren) tot grotere thema's (bevordering van doorstroming of onduidelijkheid in bevoegdheden). Omdat dit een visie voor de lange termijn is die de gehele provincie Noord-Holland betreft, richt deze visie zich met name op de ambities en opgaven op een hoger schaalniveau.

Drie thematische opgaven: We zien drie thematische opgaven die generiek spelen in heel Noord-Holland: het gebruik en beheer van water, de economische waarde van waterrecreatie en de verbindende functie van waterrecreatie. Het betreft hier opgaven die op korte en lange termijn om aandacht en oplossingen vragen van diverse partijen.

Maatwerk voor vier gebieden: Aangezien de vier gebieden in Noord-Holland zeer verschillend zijn en maatwerk is vereist, zijn naast de thematisch opgaven ook de regionale gebiedsgerichte opgaven benoemd. De hoofdlijnen 'spreiden, verbinden, innoveren, faciliteren en communiceren' zijn in deze opgaven verwerkt.

Leidende principes bij prioritering: Goede verbindingen in het vaarnetwerk en de mogelijkheid van het varen van rondjes zijn randvoorwaarden voor waterrecreatie. Een goed ontsloten routenetwerk is tevens aantrekkelijk voor kansrijke verbindingen tussen water met land. Tot 2030 moeten knelpunten in de routenetwerken binnen en tussen de vier gebieden worden opgelost en moeten kansen worden benut. Hierbij moeten keuzes worden gemaakt: niet alles kan in één keer. Ook bij de uitwerking van de thematische opgaven is prioritering van de belangrijkste kansen en opgaven nodig. We introduceren hiervoor een aantal principes en termen om ontwikkeling en groei in waterrecreatie te faciliteren en op gang te brengen. Deze principes zijn leidend bij de uitwerking van onze strategie in deze visie.

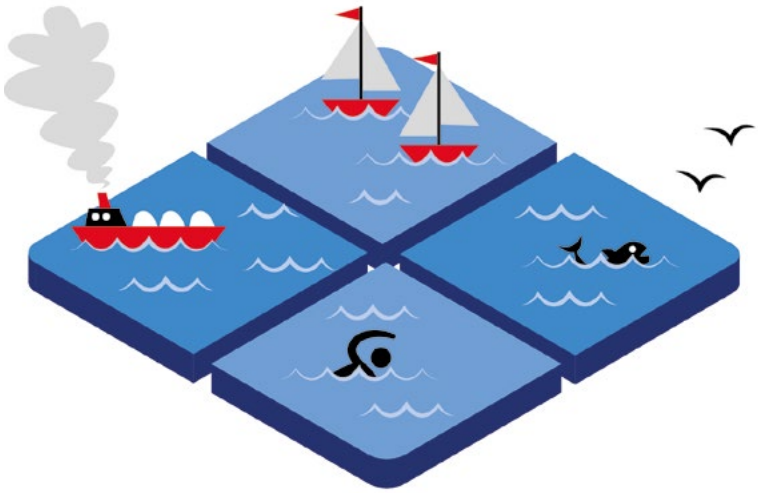
Principe 1: Verbinding water - land

Waterrecreatie is sterk verbonden aan water én land. Waar recreatievormen van water en land nauw verweven zijn en samenkomen, zijn kansrijke overgangen en aantrekkelijke bestemmingen te ontwikkelen. Aanlegplaatsen, jachthavens, overstapplekken en knooppunten, oeverrecreatie en historische binnensteden zijn voor water- en landrecreanten en ondernemers aantrekkelijke locaties.

Afbeelding 6 | Verbinding water - land

Principe 2: Zonering
De verschillende vormen van waterrecreatie, activiteiten, voorzieningen en faciliteiten worden van elkaar gescheiden én verbonden. Zonering van waterrecreatie houdt rekening met veiligheid, kwetsbare gebruikers en natuur of andere belangen. Tegelijkertijd concentreert zonering het gebruik en maakt de betreffende waterrecreatie toegankelijk en biedt het mogelijkheden voor ondernemerschap. Dit geldt met name voor de durfspots, waar ruimte voor extreme wind- en watersporten wordt geboden.

Afbeelding 7 | Zonering



Afbeelding 8 | Durfspots

Principe 3: Aquapunctuur
Voor prioritering van kansen die voor een groter gebied en voor meerdere doelgroepen winst opleveren, wordt 'aquapunctuur' geïntroduceerd. Het resultaat van dit 'prikje' is nooit slechts een lokale, individuele oplossing voor een knelpunt of kans, maar werkt als effect door en is daardoor altijd van grote regionale betekenis. Bij aquapunctuur is sprake (van een combinatie) van:

- Verbindingen van netwerken en combinaties van water- en landrecreatie;
- Meervoudige opgave met meer dan één waterrecreatievorm, waar slimme combinaties mogelijk zijn;
- Ambities van meerdere stakeholders, waar wensen van gebruikers en eisen van beheerders duidelijk zijn;
- Aanwezigheid van aantoonbare kansen voor ondernemers;
- Kansen voor koppeling met cultuurhistorie, als onderdeel van een aantrekkelijke bestemming.

Afbeelding 9 | Aquapunctuur

3 THEMATISCHE OPGAVEN

De thematische opgaven omvatten overkoepelende ambities en opgaven die in de hele provincie Noord-Holland, dus in elk van de vier regio's, spelen. De thema's zijn:

1. **'Water is van ons allemaal'. Hierbij gaat het om de diversiteit van water(recreatie) en de samenwerking tussen de daarbij betrokken partijen;**
2. **'Water doet de economie stromen'. Centraal hierin staat de wijze waarop de economische waarden van waterrecreatie worden geoptimaliseerd;**
3. **'Water verbindt'. Dit thema richt zich op de versterking van de verbinding tussen water- en landrecreatie.**

3.1 Water is van ons allemaal

Het water is van ons allemaal! Het water kent dan ook veel diverse gebruikers. Beroepsvaart, beroepsrecreatievaart, maar ook de individuele inwoners van Noord-Holland en de toeristen genieten allemaal van, op en aan het water op hun eigen manier. De combinatie van het verschillende gebruik kan de levendigheid en de economie versterken, maar het kan soms ook tot overlast en conflicten tussen verschillende typen gebruikers leiden. In deze paragraaf gaan we hier nader op in.
Naast de hoeveelheid en diversiteit van de gebruikers kent het water ook vele beheerders. Het Rijk, provincies, waterschappen, gemeenten, recreatieschappen hebben allen deelverantwoordelijkheden in het beheer van en rond het water. Dit vraagt om afstemming, overleg en heldere afspraken. Het is belangrijk om hier in deze visie apart aandacht aan te besteden.

Ambitie 2030

Waterrecreatie voor iedereen
Waterrecreatie is in deze visie breed gedefinieerd. Het omvat alle vormen van recreatie die op, aan of in het water worden gedaan, bijvoorbeeld: zwemmen, vissen, roeien, kanovaren, sloepvaren, zeilen, pleziervaart, schaatsen, duiken, cruisevaart (zee en rivier), windsurfen, golfsurfen, kitesurfen, blokarten en andere durfsporten. Voor al deze vormen van recreatie is een plek op, in of aan het water. Voorzieningen zijn toegesneden op de wensen en eisen van de gebruikersgroep. Ook voor minder-validen zijn er voldoende mogelijkheden voor waterrecreatie. De betrokken overheden erkennen het belang van de diverse gebruikers van het water en betrekken deze belangen bij de plannen voor gebiedsontwikkeling, herstructurering of groot onderhoud.

Veiligheid op het water
Waterrecreanten kunnen genieten van het water zonder hinder of gevaar door andere vormen van waterrecreatie. Een goede zonering van activiteiten geeft hier invulling aan. Ook beroepsmatig gebruik van het water en waterrecreatie hinderen elkaar niet. Gevaarlijke situaties worden voorkomen door aandacht te geven aan het thema veiligheid en het oplossen van knelpunten, bijvoorbeeld door inrichtingsmaatregelen.

Waterrecreatie en natuur gaan goed samen
Waterrecreatie in natuurgebieden versterkt de beleving van de natuurgebieden en het draagvlak voor de natuur. Zonering is aangegeven om duidelijkheid te geven over hoe waterrecreatie en natuur optimaal naast elkaar kunnen bestaan. Ontwikkeling van durfspots is gefaciliteerd waar dit mogelijk is. Kwetsbare natuur (KRW en Natura 2000) wordt beschermd, er is een goede gevarieerde waterplantenstand en visstand in het water. Schoon water met waterplanten en vissen zijn een belangrijke randvoorwaarde voor waterrecreatie en een robuust onderdeel van het watersysteem. De Hoornse Hop en het Gooi- en Eemmeer zijn goed bevaarbaar.

Duurzame waterrecreatie
Er is sprake van een toekomstbestendig gebruik van het water. Zo is er een optimale balans tussen natuurwaarden en het gebruik van het water door verschillende gebruikers, wordt er in Amsterdam emissieneutraal gevaren en vinden investeringen op een duurzame wijze plaats. Jachthavens en ondernemers richten zich ook op verduurzaming van het bedrijf.

Afgestemd beheer
De verschillende beheerorganisaties weten elkaar in gezamenlijke opgaven goed te vinden en werken samen om de kansen voor waterrecreatie te versterken. Zij stemmen de programmering af en zorgen ondanks de complexe verdeling van taken en bevoegdheden voor helderheid voor de gebruiker. Bij groot onderhoud en nieuwe projecten treden de beheerders in overleg met de regio, om hun ambities vanuit de regionale ambitiekaarten, met inachtneming van financiële dekking en beheerafspraken, bij de planvorming te betrekken.

Waar staan we nu?

Waterrecreatie voor iedereen

- In de Verkenningen zijn per recreatievorm de feiten en cijfers, de trends en ontwikkelingen en het economisch en maatschappelijk belang van waterrecreatievormen op een rij gezet. Voor een aantal van deze waterrecreatievormen ligt op regionaal niveau in Noord-Holland voor 2030 geen specifieke opgaven. Het betreft vooral lokale wensen en ambities. Dit geldt bijvoorbeeld voor schaatsen, duiken en roeien.
- Vanuit verschillende waterrecreatievormen is er behoefte aan meerdere en betere voorzieningen. Dergelijke voorzieningen kunnen de verbinding tussen water en land versterken, als koppeling tussen waterrecreatie en land- en oeverrecreatie of als toegangspunt tot aantrekkelijke bestemmingen.
- Voor ouderen en mindervaliden die willen vissen, roeien, (kano)varen, zeilen, duiken en waterskiën is er lokaal een groeiend aanbod van mogelijkheden bij verenigingen.
- Durfsporten op strand en water zijn in opkomst en populair bij een groeiende gebruikersgroep.

Veiligheid op het water

- Bij grotere wateren en aan de kusten zien we dat de combinatie van de verschillende recreatievormen en faciliteiten op het land een gebied aantrekkelijk maakt voor de recreant. Lokaal vraagt dit goede afspraken over zonering, zodat veilig gerecreëerd kan worden. Op veel plaatsen wordt al van het instrument zonering gebruik gemaakt.
- De combinatie van beroepsvaart met recreatievaart op hetzelfde vaarwater kan spanning opleveren. Voor de waterrecreant die zich tussen waterrecreatiegebieden wil verplaatsen, is met name het Noordzeekanaal en het Amsterdam Rijnkanaal een kwetsbare oversteek. Daarnaast wil de beroepsvaart ook geen hinder van de (regelmatig minder ervaren) waterrecreant op belangrijke doorvaarroutes.

Waterrecreatie en natuur gaan goed samen

- Zonering in tijd (broedseizoen) en ruimte wordt al ingezet bij bescherming van natuurgebieden. Wij zoeken naar de optimale balans tussen de bescherming van kwetsbare natuur (Natura 2000 en Kaderrichtlijn Water) en het belang van de waterrecreant. Dit levert bijvoorbeeld op dat aan de kust van het IJsselmeergebied plekken zijn aangewezen waar kitesurfen is toegestaan, maar ook stukken kust waar het (tijdelijk) verboden is.
- Via een folder wordt door de sector gecommuniceerd om natuurvriendelijk te varen in het IJsselmeergebied (een gedragscode) om te voorkomen dat kwetsbare plekken in het Markermeer voor varen gesloten worden.
- Waterplanten zorgen voor hinder bij de vaarrecreant in de Hoornse Hop en het Gooi- en Eemmeer. De pilot maaien Hoornse Hop is met twee jaar verlengd tot aan de realisatie van de luwtemaatregelen. Op beide locaties kan een beperkt waterplantenoppervlak eens per jaar gemaaid worden, overheden financieren dit en gebruikers helpen het maaisel te verzamelen.
- Voor vismigratie staan maatregelen geprogrammeerd en zijn al veel maatregelen genomen door waterbeheerders. De waterkwaliteit verbetert door maatregelen, waterplanten en vissen worden gemonitord (KRW).

Duurzame waterrecreatie

- Duurzaamheid is een breed begrip. Dit gaat deels over het ondernemend vermogen en innovatie in de waterrecreatiesector (paragraaf 3.2.1.), maar ook over het samengaan van natuurontwikkeling en vormen van waterrecreatie, waar middels zonering naar een optimale balans wordt gezocht.
- In natuurgebieden wordt al elektrisch gevaren. Een wens van de sector is om het elektrisch varen in natuurgebieden te bevorderen.
- Amsterdam gaat tweetakt motoren verbieden (verkeersbesluit). Waternet zal in 2018 geen eigen vaartuigen met dieselmotoren meer hebben en in 2020 emissieneutraal varen.
- De sector is aan het verduurzamen.

Afgestemd beheer

- De beheerorganisaties komen elkaar op diverse terreinen tegen, waar waterrecreatie maar een onderdeel van alle werkzaamheden is. In het landelijk overleg ‘Water ontmoet water’ worden door beheerorganisaties diverse wateronderwerpen geagendeerd waaronder waterrecreatie.
- Specifiek voor het programma waterrecreatie Noord-Holland is een bestuurlijk en ambtelijk beheeroverleg ingericht om met elkaar tot afstemming op activiteiten te komen en te leren van elkaar. Er ligt een beheeragenda met onderwerpen waar de beheerorganisaties gezamenlijke acties hebben verwoord.

Wat is de opgave?

Waterrecreatie voor iedereen

- Tijdig inbrengen van de (soms lokale) ambities en wensen van waterrecreatie als meekoppelkans bij grotere ontwikkelingen (zoals de zeesluis) of groot onderhoud.
- Faciliteren van voorzieningen voor de waterrecreant (bijvoorbeeld een visplek), waar mogelijk geschikt voor meerdere doelgroepen (bijvoorbeeld door een deel van een steiger te verlagen voor de roeisport) en koppelen aan lokale ambities bij verenigingen.
- Oog hebben voor het benutten van kansen om waterrecreatie ook voor ouderen en mindervaliden toegankelijk te maken. Bovendien de aandacht voor aangepaste voorzieningen voor mindervaliden (onder andere via Sportservice) vergroten door deze beter bekend te maken. De zorgrecreatie is een groeimarkt waar ondernemers op in kunnen springen.

Veiligheid op het water

- Voortzetten van het inzetten van zonering als instrument om verschillende typen waterrecreatie op een goede manier met elkaar te combineren, om zo de aantrekkelijkheid en veiligheid van kusten en grote wateren voor de verschillende recreatievormen te behouden.
- Per locatie waar beroepsvaart en recreatievaart samenkomen en dit leidt tot onveilige situaties, zoeken naar een oplossing op maat. Dit doen we door hieraan te werken via de gezamenlijke Beheeragenda van de beherende organisaties en in het lopende project 'Veiliger Kruisen Amsterdam-Rijnkanaal'.
- Blijven aansluiten op het project 'Varen doe je samen!', waarin partijen door middel van voorlichting gezamenlijk werken aan het vergroten van de verkeersveiligheid op het water. Dit project is erop gericht dat beroepsvaart en recreatievaart veilig op hetzelfde vaarwater naast elkaar kunnen plaatsvinden.

Waterrecreatie en natuur gaan goed samen

- De inzet van zonering voor het goed combineren van waterrecreatie en natuur verder verbeteren. Dit heeft onder meer betrekking op informatievoorziening voor de waterrecreanten.
- Samen werken met partners aan een goede gevarieerde waterplanten- en visstand, zodat een robuust ecosysteem ontstaat. Daarbij monitoren we de voortgang.
- Een duurzame oplossing vinden voor het beheer van de waterplanten in de Hoornse Hop en het Gooi- en Eemmeer. Indien er geen betere oplossing dan maaien is, dan is de uitdaging om ook de gebruiker te laten bijdragen aan de kosten van het maaien en het maaisel te benutten.

Duurzame waterrecreatie

- Vanuit het programma waterrecreatie faciliteren om met elkaar en van elkaar te leren onder meer op het gebied van duurzaamheid.
- Duurzaamheid opnemen als randvoorwaarde voor investeringen voor de waterrecreatie.

Afgestemd beheer

- De beheeragenda nader uitwerken met een uitvoeringsagenda.

3.2 Water doet de economie stromen

Waterrecreatie vertegenwoordigt een belangrijke economische waarde voor Noord-Holland, zowel in bestedingen als in werkgelegenheid. Ook draagt waterrecreatie bij aan het woon- en vestigingsklimaat. Het vergroten van de economische waarde van waterrecreatie is één van de twee centrale doelstellingen van het programma waterrecreatie. Versterken van het ondernemend vermogen, innovatie en het verbeteren van de marketing en promotie zijn hiervoor de belangrijkste invalshoeken. Voor het vergroten van het economisch effect zien we daarbij ook specifieke kansen in het versterken van de combinatie van waterrecreatie met landrecreatie (paragraaf 3.3 gaat hierop in).

3.2.1 Ondernemend vermogen en innovatie

Ambitie 2030

Versterken van het ondernemerschap en innovatiekracht
De vitale waterrecreatiesector levert een belangrijke bijdrage aan de bestedingen, werkgelegenheid en het vestigingsklimaat in de provincie Noord-Holland. Met nieuwe producten is ingespeeld op de kansen die de dynamische waterrecreatiemarkt biedt. Naar 2030 toe voeren de private initiatieven steeds meer de bovenhand in de ontwikkeling van waterrecreatie. De overheden dragen zorg voor infrastructuur, onder meer door beheer goed te regelen en gerichte 'aquapunctuur'-investeringen te doen in de fysieke omgeving (opheffen van knelpunten in verbindingen en aanlegvoorzieningen op die plekken waar een grote spin-off wordt verwacht). Het bedrijfsleven anticipeert daarop met eigen investeringen en productontwikkeling. Met name de locaties waar land- en waterrecreatie samenkomen, bieden daarvoor interessante kansen.

Bedrijven zijn vitaal. Er is voortdurend aandacht voor het doorvoeren van marktgerichte, duurzame innovaties. Door met en van elkaar te leren komt kwaliteitsverbetering tot stand. Bedrijven hebben bij dit alles een scherp oog voor de ontwikkelingen in de directe omgeving van het bedrijf: zo mogelijk benutten ze meekoppelkansen. Dit geldt ook voor de kansen die een bredere gebiedsontwikkeling kan bieden. Bedrijven kunnen deze ook zelf initiëren. Zo levert clustering met nautische industrie synergievoordelen op met een grotere economische spin-off.

Groeimarkten
Ondernemers spelen optimaal in op de vraag van de waterrecreant. Groeimarkten als strandrecreatie, kanovaren, roeien en hengelsport zijn hierdoor de afgelopen jaren goed gefaciliteerd. Het populaire sloepvaren is als markt verder ontwikkeld, waarbij duurzaamheid een belangrijk kenmerk is. De riviercruisevaart heeft voldoende voorzieningen en heeft zich vanuit Amsterdam gespreid naar andere bestemmingen in de regio, zoals Haarlem, Enkhuizen, Hoorn en Huizen. De logistieke druk in Amsterdam is daarmee in goede banen geleid.

Duurzaamheid als onderscheidend vermogen
Ondernemers staan open om met en van elkaar te leren, onder meer op het gebied van verdere verduurzaming van het bedrijf. Deze ondernemers leggen de lat hoger dan de eisen die bijvoorbeeld het keurmerk Blauwe Vlag aan hen stelt; landelijk lopen ze daarmee voorop.

Verbeteren regionale samenwerking
Ondernemers hebben regionaal de handen ineen geslagen om gezamenlijk een ontwikkelingsplan voor hun regio op te stellen. De regionale ambitie-kaarten bieden hierbij een overzicht van de ambities die er al in de regio leven. De ontwikkelingsplannen geven duidelijk aan waar ondernemers voor aan de lat staan en wat zij daarbij van de overheid verwachten. Ook op andere terreinen weten veel ondernemers elkaar steeds beter te vinden. Bij ondernemers is het belang van ketendenken prominent aanwezig. Deze samenwerking tussen de schakels in de keten om processen te verbeteren, is onder meer tot uiting gekomen in verschillende gezamenlijke (keten)innovatietrajecten.

Waar staan we nu?

Versterken van het ondernemerschap en innovatiekracht

- Uit de Verkenningen blijkt dat de markt sterk in ontwikkeling is. We zien bijvoorbeeld vergrijzing en een verschuiving van bezit naar gebruik. Ondernemers anticiperen hierop verschillend. De echte innovators springen hier direct op in. Dit zijn ondernemers die continu op zoek zijn naar verbetering van hun product en dienstverlening. Hun bedrijf is gevestigd op plekken die kansen bieden voor een verdere ontwikkeling (bijvoorbeeld in stedelijk gebied of op plekken met een groeiende marktvraag).
- We zien ook dat het ondernemerschap in delen van de waterrecreatiesector achterblijft of stagneert. Enerzijds ontbreekt het deze ondernemers soms aan inzichten, toekomstvisie of investeringsbereidheid (bijvoorbeeld doordat infrastructuur of andere randvoorwaarden nog niet op orde zijn). Anderzijds is het voor de ondernemer soms onvoldoende mogelijk om te ondernemen en in te kunnen spelen op ontwikkelingen in de markt (bijvoorbeeld een dalende bezettingsgraad). Dit kan worden veroorzaakt door juridische of fysiek-ruimtelijke beperkingen of omdat de plek minder kansen biedt. Daardoor loopt het aanbod het risico achter de markt aan te lopen. Op enkele plaatsen lijkt daar al sprake van te zijn.
- Bedrijven aan de plassen die van oudsher bekend zijn als watersportgebied, zoals de Loosdrechtse Plassen, Westeinderplassen en het Alkmaarder- en Uitgeestermeer oriënteren zich op het creëren van nieuw elan in hun gebied.

Groeimarkten

- Uit de Verkenningen blijkt dat de belangrijkste groeimarkten in Noord-Holland zeecruises, riviercruises, strandrecreatie, kanovaren, roeien, sloepvaren en hengelsport zijn. Met name de ontwikkelingen op de riviercruisevaart en de sloepennetwerken leveren regionale opgaven op.

Duurzaamheid als onderscheidend vermogen

- Hoewel in Noord-Holland 24 Blauwe Vlaggen zijn toegekend, als de onderscheiding voor schone en veilige jachthavens en stranden, kan de sector op het gebied van duurzaamheid nog grote stappen maken. Verbetering van de duurzaamheid van de sector maakt onderdeel uit van het ondernemerschap en innovatiekracht.
- In het provinciale subsidieprogramma WED is sterk ingezet op cofinanciering van projecten op het gebied van duurzaamheid jachthavens en riviercruises[3)].

Verbeteren regionale samenwerking

- De ondernemers in het Hollands Plassengebied hebben een gemeenschappelijk ontwikkelingsplan (water)recreatie opgesteld welke gebruikt wordt als agenda voor uitvoeringsprojecten. In andere regio's zijn deze plannen nog niet opgesteld.

Wat is de opgave?

Versterken van het ondernemerschap en innovatiekracht

- Herontwikkeling van watersportbedrijven (met name jachthavens) op kansrijke locaties. Doel is om in te spelen op veranderingen in de markt en om water en land beter te verbinden. Hierbij kan gedacht worden aan de ontwikkeling van overnachtingsmogelijkheden of dagrecreatie. Ook kan een koppeling met nautische industrie kansrijk zijn. Zo mogelijk maakt de transformatie onderdeel uit van een bredere gebiedsontwikkeling.
- Met alle waterrecreatiepartners invulling geven aan de ontwikkeling van het ondernemerschap en het leren van en met elkaar, bijvoorbeeld door de organisatie van Innovatietafels (paragraaf 5.1). Thema's daarbij kunnen zijn: verhoging van efficiency, arbeidsmarkt, onderwijs en scholing en ontwikkeling van netwerken.

Groeimarkten

- Groeimarkten brengen de vraag naar extra of soms andere voorzieningen met zich mee, om de groei te kunnen faciliteren. Dit kan spanningen opleveren met andere maatschappelijke belangen en vraagt om lokale afwegingen.
- De riviercruisevaart levert capaciteitsdruk en logistieke druk op in Amsterdam en Hoorn, en uitdagingen voor Haarlem en Enkhuizen om de riviercruisevaart optimaal te bedienen. Amsterdam is blijvend in overleg met de directe regio om deze druk op te kunnen vangen. Met de laatste investering in Huizen voor de riviercruisevaart (met behulp van WED subsidie) zijn er op dit moment voldoende aanmeervoorzieningen in de regio. De opgave richting 2030 is het continue monitoren van de groei. Daaruit kan de behoefte aan aanvullende voorzieningen voor de toekomst blijken.
- Vanuit het bedrijfsleven wordt geïnvesteerd om aan de vraag naar sloepen te kunnen voldoen. Het creëren van netwerken voor sloepen en interessante water-land verbindingen zijn van belang om de economische en maatschappelijke waarden te vergroten. Daarnaast is het van belang dat ingezet wordt op verduurzaming van deze markt.

3) WED: Water als Economische Drager: subsidieprogramma van de provincie Noord-Holland ter stimulering van gebruik van het water met als doel versterking van de economie

Duurzaamheid als onderscheidend vermogen

- Het verder verbeteren van de duurzaamheid van bedrijven in de waterrecreatiesector. Duurzaamheid voorwaardelijk maken als onderdeel van de bedrijfsvoering en duurzaamheid als belangrijk thema om van elkaar te leren. Doel is om aantoonbaar en zichtbaar landelijk tot de koplopers te behoren.

Verbeteren regionale samenwerking

- Het opstellen van een gemeenschappelijk ontwikkelingsplan voor de toekomst van waterrecreatie voor alle regio's van Noord-Holland. Het initiatief hiervoor ligt bij de bedrijven. In de plannen nemen zij een agenda op voor projecten die door de overheid opgepakt kunnen worden en projecten waar ondernemers aan zet zijn. Regionale partijen kunnen hierbij een rol spelen om ondernemers kansen te laten zien, te verbinden en best practices van innoverende en toekomstgerichte bedrijven te delen om anderen te inspireren.

3.2.2 Marketing en promotie

Ambitie 2030

Voor bezoekers zijn de waterrecreatiemogelijkheden medebepalend geweest in de bestemmingskeuze. Waterrecreatie vormt een onlosmakelijk onderdeel van het regionale toeristisch-recreatief product. De diversiteit en kwaliteit van het aanbod komen in de positionering van de bestemmingen tot uiting. De regio's profileren zich onderling op basis van hun eigen specifieke kwaliteiten als een toeristisch-recreatieve bestemming. Waar dat versterkend werkt, is samenwerking gezocht met partijen van buiten de provincie. Per gebied is voor elk van de waterrecreatievormen een keuze gemaakt voor specifieke doelgroepen waar ondernemers zich op richten bij de ontwikkeling van passende recreatiemogelijkheden. Hierbij is gebruik gemaakt van de mogelijkheden die leefstijlsegmentatie biedt (zie bijlage 2 voor uitleg over leefstijlsegmentatie). De keuze is gebaseerd op de vraag uit de markt en de beleef- en gebruiksmogelijkheden van het water in het gebied. Bij de uitwerking is ingezet op de ontwikkeling van (meerdaagse) vaarroutes, die de watersporter uitnodigen tot een bezoek aan andere recreatieve bestemmingen in de regio.

Met marketing en promotie is invulling gegeven aan de regionale profilering vanuit de identiteit. Partijen in de regio hebben de handen hiervoor ineengeslagen. Regionale marketingorganisaties hebben hierin een leidende rol vervuld. Zij zorgen voor samenwerking in strategie en uitvoering tussen lokale overheden, ondernemers en andere stakeholders.

De georganiseerde evenementen sluiten aan bij de identiteit van de regio. Ook de evenementen dragen die identiteit verder uit en slaan de brug tussen waterrecreatie enerzijds en landrecreatie anderzijds. Met topwatersportevenementen blijft Noord-Holland zich op de kaart zetten.

De waterrecreant wordt op een overzichtelijke wijze geïnformeerd over de waterrecreatiemogelijkheden in Noord-Holland. Er is optimaal gebruik gemaakt van de mogelijkheden die nieuwe ICT-ontwikkelingen hebben geboden. Ook op het water is het voor de waterrecreant steeds duidelijk waar hij aan toe is.

Waar staan we nu?

- De waterrecreatiesector in de verschillende regio's is nog te veel gericht op 'voor elk wat wils'. Er worden geen of nauwelijks keuzes in (leefstijl)doelgroepen gemaakt, daar waar dit de branding en beleving van het gebied juist kan versterken. In de branding van de toeristische regio's wordt nog onvoldoende de koppeling gemaakt met de kwaliteiten van het water, zowel in gebruik als beleving. Ook ontbreekt het aan een totaaloverzicht van bestaande routestructuren in de provincie, en de mogelijkheden voor een overstap op andere routes (overstappen van de fiets op de boot of de combinatie met wandelpaden).
- Doelgroepgericht werken is een opgave voor de regio's en bedrijven. Te vaak wordt in onvoldoende mate een duidelijke keuze gemaakt in doelgroepen vanuit het aanbod zelf en richting de markt. Leefstijlsegmentatie kan hierbij een leidraad zijn (zie bijlage 2). In de regio's zijn sterke organisaties waarop kan worden aangesloten, zoals Holland boven Amsterdam en Amsterdam Marketing.
- In Noord-Holland worden diverse evenementen georganiseerd, daarvan is SAIL Amsterdam verreweg de grootste. Maar ook de HISWA, Ronde van Texel, de Regatta in Medemblik en de Havendagen van Den Helder zijn goed bezochte evenementen.

Wat is de opgave?

- Opzetten van doelgroepgerichte gebiedsmarketing en -promotie. In de regio's werken het bedrijfsleven en de lokale overheden daarin samen. Belangrijke onderdelen van marketing en promotie zijn de bekendheid van routestructuren, ontwikkeling (meerdaagse) vaarroutes en arrangementvorming.
- Provinciegrensoverschrijdende samenwerking in marketing van de waterrecreatiebestemmingen Waddenzee, IJsselmeergebied en de Hollandse Plassen.
- Organiseren van evenementen die de provincie Noord-Holland als waterrecreatieprovincie op de kaart zetten. Regionale afstemming is daarbij gewenst.

3.3 Water verbindt

In het streven naar het vergroten van de economische en maatschappelijke waarde van waterrecreatie is de versterking van de verbindende functie van het water een belangrijke ambitie. Goede verbindingen in het vaarnetwerk en de mogelijkheid van het varen van rondjes zijn randvoorwaarden voor waterrecreatie. Noord-Holland biedt voor de pleziervaart een uitgebreid recreatief vaarroutenetwerk, dat onderdeel uitmaakt van het landelijke basisrecreatietoervaartnet (BRTN). Daarnaast zijn al verschillende sloepennetwerken uitgerold in Noord-Holland en zijn deze in sommige regio's nog in ontwikkeling. Ook hier wordt de aansluiting met aangrenzende provincies gezocht. Samen met de provincies Zuid-Holland en Utrecht beschikken we zelfs over het grootste aaneengesloten sloepennetwerk in Nederland.

In deze visie gelden goede verbindingen in het vaarnetwerk als randvoorwaarde, om een aantrekkelijk routenetwerk te kunnen bieden voor de waterrecreant, en om de maatschappelijke en economische waarde van waterrecreatie te vergroten. Het optimaliseren van deze verbindingen en het oplossen van knelpunten in het vaarnetwerk komen terug bij de gebiedsgerichte opgaven in hoofdstuk 4.

De verbindingen in het vaarnetwerk bieden tevens kansen voor voorzieningen en faciliteiten voor recreatie op zowel het water als het land. In de visie geven wij verder invulling aan dit thema via de volgende twee invalshoeken: versterking van de relatie water- en landrecreatie en ontwikkeling van het recreatief personenvervoer over water.

3.3.1 Verbinding tussen water- en landrecreatie

Ambitie 2030

Verbetering aanbod leidt tot verlenging van de verblijfsduur
De relatie water- en landrecreatie is versterkt, waarmee het economisch effect van waterrecreatie is vergroot. Waar recreatievormen van water en land nauw samenkomen, zijn kansrijke overgangen en aantrekkelijke bestemmingen ontwikkeld. Er is succesvol invulling gegeven aan de tweeledige uitdaging om waterrecreanten 'aan wal' te krijgen en landrecreanten 'op en aan het water' te brengen. De bestedingen zijn toegenomen als gevolg van een groeiend aantal bezoekers mede door een langere verblijfsduur.

Waterrecreatie is als onderdeel van brede gebiedsontwikkelingen (op het land) meegenomen. Combinatie van functies, aanwezigheid van ondernemerschap en marktpotentieel zijn belangrijk om voorzieningen op een hoger niveau aan te bieden. Zo heeft bijvoorbeeld de opgave van de versterking van de Markermeerdijk extra mogelijkheden voor oeverrecreatie en watersport opgeleverd.

Cultuurhistorie als basis voor verbinding
De verbinding tussen water en land is eveneens gemaakt door aan te sluiten op de historische functie van waterwegen. Voorbeelden zijn de historische trekvaarten, zoals de trekvaarten die voorheen landgoederen en buitenplaatsen in het Gooi en

Kennemerland met Amsterdam verbonden. Ook interessant zijn watergangen in agrarische gebieden, die in het verleden door boeren en tuinders voor transport van gewassen en vee zijn gebruikt. De Broekerveiling is een voorbeeld van een in het oog springende bezienswaardigheid betreffende de historische functie van waterwegen.

De historische functie van water verbindt. Het biedt recreanten op water en land bezienswaardigheden: de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder en de gemalen die voor de drooglegging zorgden, de veenontginning die bepalend is geweest voor het landschap en de vaarmogelijkheden in Broek in Waterland; de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie, waar het water een belangrijke functie vervulde in de verdediging van Noord-Holland tegen invallen van buitenaf.

Door de verbinding van water- en landrecreatie zijn meer clusters van (waterrecreatie)voorzieningen en activiteiten ontstaan; in de diverse havens en aanlegplaatsen in en nabij de historisch aan het water gelegen dorpen en steden. Dit geldt voor grotere steden als Alkmaar, Zaandam en Haarlem maar ook voor kleinere kernen als Den Oever, Enkhuizen, Medemblik, Kolhorn en Edam. Hier zijn naast de faciliteiten en voorzieningen cultuurhistorische bezienswaardigheden beleefbaar.

Ontwikkelen van schakels tussen water- en landrecreatie
Jachthavens vormen een cruciale schakel in de verbinding van water- en landrecreatie. Op kansrijke locaties (dat wil zeggen: met een groot marktpotentieel) hebben jachthavens zich verbreed met nieuw aanbod gericht op nieuwe vormen van water-recreatie en dag- en verblijfsrecreatie. Tevens zijn specifieke toeristische overstappunten (TOP's) en Openbaar Vervoerknoop-punten (OV-knooppunten) gemaakt waar water- en landrecreanten goed bediend worden in de overstap op wandel-, fiets-, vaar- en ruiterroutenetwerken in de provincie. De oeverrecreatie en aanwezigheid van horeca maken deze locaties extra aantrekkelijk.

Waar staan we nu?

Verbetering aanbod leidt tot verlenging van de verblijfsduur
- We zien dat de 'traditionele watersporter', de watersporter die actief en lang varend op zijn boot doorbrengt, langzaam in omvang afneemt. Daarvoor in de plaats is de opkomst van de watersporter die het varen afwisselt met activiteiten op het land. Ook voor een verlenging van het verblijf (en daarmee vergroten van het economisch effect) zijn betere voorzieningen op de wal noodzakelijk. De markt vraagt om de koppeling. We zien zowel dagtochten in sloepvaren en kanovaren als meerdaagse tochten opkomen.

Cultuurhistorie als basis voor verbinding
- Een aantal van de historische verhalen van de vaarwegen wordt ingezet voor toeristisch-recreatieve productontwikkeling, voorbeelden zijn de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Zo is in fort Abcoude een viscentrum voor mindervaliden gevestigd en herbergt fort Bezuiden Spaarndam een café, minimuseum en kanovereniging.

Ontwikkelen van schakels tussen water- en landrecreatie
- In Noord-Holland is bij een aantal toeristische overstappunten al een koppeling gelegd met waterrecreatie, bijvoorbeeld TOP Kortenhoef. De koppeling van waterrecreatie met OV-knooppunten biedt kansen voor verdere ontwikkeling.

Wat is de opgave?

Verbetering aanbod leidt tot verlenging van de verblijfsduur
- Verkennen van de mogelijkheden om bij integrale gebiedsontwikkelingen (natuurontwikkeling, stedelijke ontwikkeling, waterveiligheidsopgaven) waterrecreatie als onderdeel op te nemen. Mogelijk kansrijke locaties kunnen zich voordoen bij Halfweg (tevens OV-knooppunt) en Markermeerdijk.

Ontwikkelen van schakels tussen water- en landrecreatie
- Herontwikkeling en verbreding van watersportbedrijven (zie ook paragraaf Ondernemend vermogen en innovatie).
- Ontwikkeling van TOP's en OV-knooppunten die ook gericht zijn op de mogelijkheden die het water biedt voor recreanten. In diverse regio's worden TOP's uitgewerkt, vanuit waterrecreatie kan hierop worden aangesloten.
- Ontwikkelen van routenetwerken BRTN, sloepen en kano, die aansluiten op de andere knooppunten in het netwerk (fiets, wandel, OV) en cultuurhistorie van Noord-Holland.

Cultuurhistorie als basis voor verbinding
- Toeristisch-recreatieve productontwikkeling gebaseerd op de (vroegere) functie van water en vaarwegen in Noord-Holland.

3.3.2 Recreatief personenvervoer over water

Ambitie 2030

Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) kan de toerist via een veerdienst gemakkelijk toeristische bestemmingen bereiken. De reis over water geeft al een geheel nieuwe beleving van het gebied. In korte tijd krijgt de toerist een goed beeld van de cultuurhistorische waarde van Noord-Holland. De tocht gaat relatief snel en er is sprake van een goede frequentie over de dag. In samenwerking met een regionale marketingorganisatie zijn afspraken gemaakt tussen gemeenten, rederijen, tour-operators, hotels en toeristische attracties. Mede hierdoor wordt een groot publiek bereikt en is de exploitatie rendabel.

Waar staan we nu?

- In het Coalitieakkoord Noord-Holland 2015-2019 is beschreven dat de provincie geen kansrijke ontwikkelingsmogelijkheden ziet voor utilitair personenvervoer over water. Wel ziet zij mogelijkheden voor recreatief personenvervoer over water naar toeristisch-recreatieve bestemmingen. Recreatief personenvervoer over water kan bijdragen aan de verbinding van water en land, een koppeling maken tussen waterrecreatie, natuur en cultuurhistorische bestemmingen en meehelpen in de spreiding van toeristen in de MRA.
- Binnen Noord-Holland, en dan met name in de MRA, wordt nu een beperkt aantal toeristische vaarverbindingen naar attracties geëxploiteerd. De exploitatie is over het algemeen moeizaam, vanwege de hoge kosten en beperkte bezoekers-aantallen. Subsidies, inzet van vrijwilligers of het aanbieden van gratis ligplaatsen zijn noodzakelijk om de vaarverbinding in de vaart te houden. Voor een succesvolle exploitatie van recreatief personenvervoer over water zijn snelle verbindingen naar toeristische bestemmingen en “massa” nodig. Dit stelt onder meer eisen aan de toeristische attracties die met de vaarverbinding bereikt kunnen worden: zij moeten voldoende potentieel hebben. Alleen binnen de MRA lijkt een kansrijke combinatie van vaarverbinding, bezoekerspotentieel en toeristische attracties voorhanden te zijn.

Wat is de opgave?

- Bevorderen van nieuwe toeristische vaarverbindingen (vaarverbindingen over water naar toeristisch-recreatieve bestemmingen), met een sluitend businessplan, die worden geëxploiteerd door ondernemers. Door het uitschrijven van een prijsvraag willen we ondernemers (met name rederijen) stimuleren om sluitende businessplannen op te stellen voor de exploitatie van dergelijke vaarverbindingen. Een hierop aansluitende subsidieregeling moet de daadwerkelijke realisatie van deze verbindingen stimuleren.
- Versterken van de samenwerking tussen gemeenten, rederijen, toeristisch bedrijfsleven en regionale marketing-organisaties gericht op ontwikkeling van toeristische vaarverbinding.

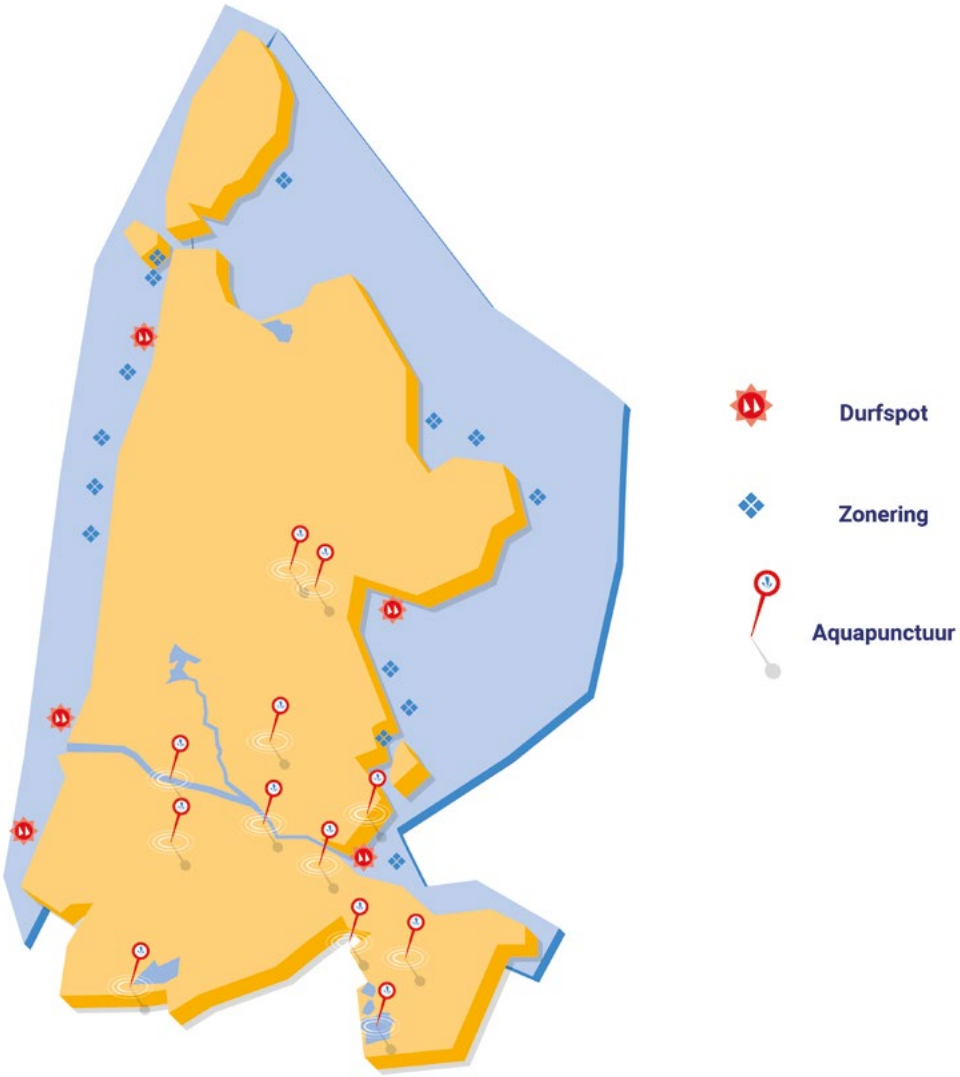
4 GEBIEDSGERICHTE OPGAVEN

In de Verkenningen Waterrecreatie Noord-Holland 2016 is Noord-Holland grofweg verdeeld in een viertal regio's: de Metropoolregio Amsterdam (MRA), Noord-Holland Noord, de Noordzeekust en het gebied Waddenzee en IJsselmeergebied. Per regio wordt in dit hoofdstuk een ambitie voor 2030 neergelegd, wordt aangegeven waar we op dit moment staan en worden de gezamenlijke opgaven benoemd om te komen tot het streefbeeld dat we samen hebben neergezet.

In sommige gevallen komen dezelfde opgaven naar voren bij verschillende regio's, bijvoorbeeld doordat de opgave een verbinding betreft tussen twee gebieden. In andere gevallen hoort een opgave eerder bij het binnenwater en de bijbehorende gebruikersgroepen, dan bij het buitenwater, waardoor de keuze is gemaakt de opgave enkel daar te benoemen.

Omdat de MRA een grote regio beslaat, is deze verdeeld in vier gebieden met elk zijn eigen gebieds- en waterrecreatiekenmerken:
- Amsterdam;
- Haarlem, Haarlemmermeer, Amstelland en Westeinderplassen;
- Laag Holland en Zaanstreek;
- Gooi en Vechtstreek.

Afbeelding 10 | Overzichtskaart aquapunctuurpunten, durfspots en zonering Noord-Holland



4.1 Amsterdam en Metropoolregio Amsterdam

Ambitie 2030

Gevarieerd en ruimtelijk goed gespreid aanbod
Water draagt bij aan de aantrekkingskracht op bewoners, bezoekers en bedrijven. In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) genieten veel mensen van het water, ieder op zijn eigen manier: door te varen, te zwemmen, te recreëren langs de kant, surfen, zeilen, durfsporten etc. De MRA beslaat een grote regio waarbinnen meerdere waterrecreatiegebieden liggen. Enerzijds Amsterdam als centrale stad, anderzijds de poldergebieden met kleine sloten en de grote plassen met een aantal kleinere historische steden. Amsterdam kenmerkt zich duidelijk als spil in de regio. De toeristische druk in Amsterdam is de afgelopen jaren in goede banen geleid door spreiding van toeristen en recreanten naar de omliggende gebieden. Dit geldt voor verschillende vormen van waterrecreatie, zoals de riviercruise en de pleziervaart, maar ook voor het bezoek en verblijf van toeristen. Zo bieden veerdiensten de mogelijkheid en beleving aan recreanten om over het water gemakkelijk toeristische en cultuurhistorische bestemmingen te bereiken.

Intensief gebruikte en veilige vaarroutes
Er wordt intensief gebruik gemaakt van de vaarroutes die de MRA biedt, in het oog springen de staande mastroutes door Amsterdam, Haarlem en over de Vecht. Voor sloepen en kleine motorboten is een ruim aaneengesloten netwerk dat naadloos aansluit op de vaarroutes in de aangrenzende provincies. Zij kunnen veilig oversteken over de druk bevaren kanalen om ook naastgelegen watersportgebieden te bezoeken.

Alle kansen worden benut
Bij gebiedsontwikkelingen benutten en creëren overheden en ondernemers volop kansen voor waterrecreatie. In projecten, zoals nieuwe woonwijken aan het water, natuurontwikkeling of opgaven om het risico van wateroverlast te beperken, is ook nadrukkelijk gekeken naar de betekenis voor waterrecreatie.

Afbeelding 11 | Sfeerbeeld MRA

Waar staan we nu?

Gevarieerd en ruimtelijk goed gespreid aanbod
- In een deel van de MRA, meer specifiek in Amsterdam, is sprake van grote drukte op het water. De druk is zo groot dat het verdere groei kan belemmeren. Deze drukte in de stad kan spanningen met zich mee brengen. Enerzijds wil Amsterdam de toeristen en waterrecreanten in de stad behouden, anderzijds is het een noodzaak om de drukte te spreiden naar de omliggende regio's. Zo maken Amsterdam en Zaanstad momenteel afspraken over het verspreiden van de riviercruise.
- Personenvervoer over water met recreatieve bestemming anders dan Volendam en Marken komt nauwelijks van de grond.
- De (rivier)cruisevaart groeit door en maakt rondjes langs Noord-Hollandse steden en Lelystad. De Passenger Terminal Amsterdam zit echter bijna op zijn maximumcapaciteit en ook de afvaartmogelijkheden voor de riviercruises zijn beperkt.
- De waterrecreatiemogelijkheden worden niet overal optimaal benut. Verschillende type gebruikers zitten elkaar in de weg door het ontbreken van zonering.

Intensief gebruikte en veilige vaarroutes
- Uitbreiding en verdere ontwikkeling van het sloepenknooppuntennetwerk in de MRA.
- De oversteek van de pleziervaart over de drukke kanalen, als snelwegen voor de beroepsvaart, zijn soms lastig te maken en worden daardoor als relatief onveilig ervaren.

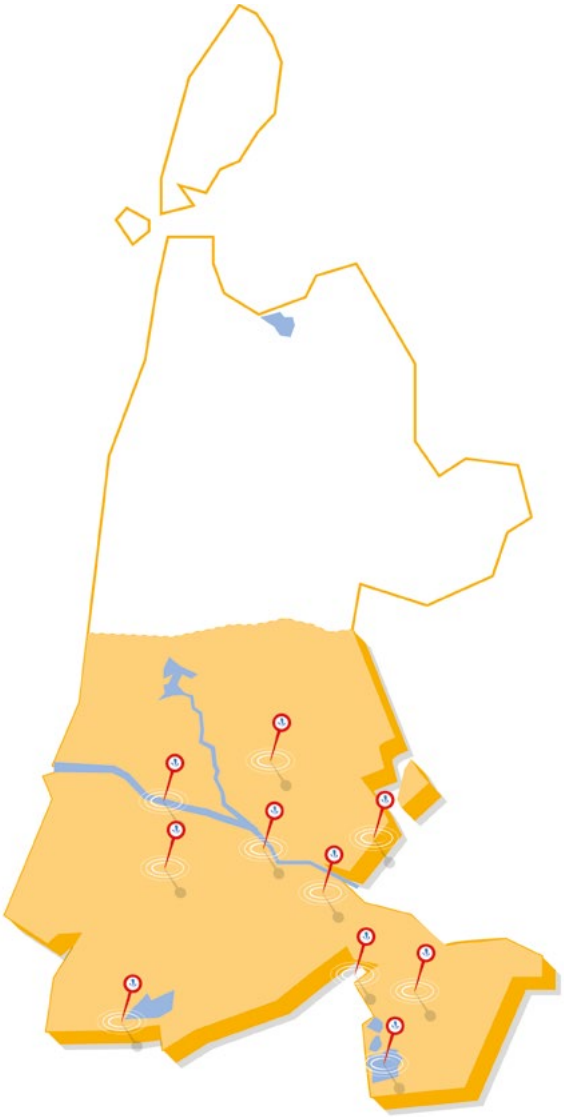
Alle kansen worden benut
- De meekoppelkansen van waterrecreatiemogelijkheden en –voorzieningen op (gebieds)ontwikkelingen binnen de MRA zijn groot.

Wat is de opgave?

Gevarieerd en ruimtelijk goed gespreid aanbod
- Balans zoeken tussen enerzijds het behouden van de toeristen en waterrecreanten in de stad en anderzijds het spreiden van deze drukte op het water naar omliggende waterrecreatiegebieden. Dit gaat zowel over het beter benutten van de mogelijkheden van het water, als over het spreiden van de waterrecreant door watersportgebieden beter aan elkaar te verbinden.
- Het realiseren van recreatief personenvervoer over water naar toeristische bestemmingen, als beleving van het gebied, maar ook om de drukte in Amsterdam via het water te spreiden.

Intensief gebruikte en veilige vaarroutes
- Afspraken maken over zonering om te zorgen dat er veilig gerecreëerd kan worden.
- Het creëren van veilige oversteekplaatsen voor de pleziervaart over de druk bevaren kanalen.

Alle kansen worden benut
- Bij gebiedsontwikkelingen moeten kansen voor waterrecreatie worden meegenomen.



Afbeelding 12 | IOverzichtskaart aquapunctuurpunten, durfspots en zonering MRA

4.1.1 Amsterdam

Ambitie 2030

Gevarieerd en ruimtelijk goed gespreid aanbod
Het water in Amsterdam wordt volop benut voor verschillende vormen van waterrecreatie. Het aanbod van waterrecreatiemogelijkheden sluit kwantitatief en kwalitatief goed aan bij de vraag van de verschillende typen waterrecreanten en toeristen. Het recreatieverkeer op het water heeft zich meer gespreid naar de stadsranden en maakt ook goed gebruik van de verbindingen naar aangrenzende gebieden en provincies. De doorvaart door Amsterdam is een belevenis op zich. Met staande mast is een nachtdoorvaart mogelijk. Voor de historische trekvaart van Amsterdam naar Haarlem wordt verkend of deze middels innovatieve oplossingen bevaarbaar is te maken. Ten slotte worden de mogelijkheden verkend van een nieuwe vaarroute vanuit Amsterdam via de Diem naar het IJmeer. Het personenvervoer over water met recreatieve bestemming groeit en wordt ook ingezet voor het bezoek aan festivals en evenementen.

Goede kwaliteit en veiligheid
De vele verschillende vormen van waterrecreatie vinden veilig naast elkaar plaats. De vaarroutes zijn goed en veilig bevaarbaar. De pleziervaart kan veilig oversteken over het drukke IJ en Amsterdam-Rijnkanaal. De cruisevaart en de passagiersvaart zetten in op verduurzaming en werken aan het spreiden van de groei.

Veilig zwemmen
Zwemmen in oppervlaktewater gebeurt veilig, op officiële zwemplekken. Andere locaties zijn beperkt en zijn zo veilig als mogelijk gemaakt. De plekken waar het echt niet gezond of veilig is om te gaan zwemmen zijn als zodanig aangeduid.

Waar staan we nu?

Gevarieerd en ruimtelijk goed gespreid aanbod
- Dominant in Amsterdam is de grote drukte op het water in de binnenstad en verschillend gebruik van water zonder zonering. Er zijn vele typen gebruikers, grote drukte bij alle vormen van gebruik en een verwachte demografische groei die dit nog zal versterken. Naast internationaal watertoerisme (cruises en rondvaarten) gaat het om recreatiemogelijkheden voor de eigen bewoners en binnenlandse toeristen (vaartochten met sloepjes en rondvaarten).
- Amsterdam verkent met partijen de verbetering van de IJ-oeververbindingen door IJbruggen. In dit kader worden ook een mogelijke tweede passenger terminal voor de zeecruise en nieuwe locaties voor de riviercruisevaart onderzocht. Ook voor de chartervaart zijn grotere locaties gewenst.
- De staande mastroute door Amsterdam is enkel 's nachts (in konvooi) te bevaren en staat onder druk door het (spoor) wegennet.
- Het personenvervoer over water met een recreatieve bestemming komt nauwelijks tot niet op gang. Een pilot is gestart over de Amstel van Amsterdam naar Ouderkerk aan de Amstel.
- De gemeente Amsterdam heeft, mede om de waterrecreatie toekomstbestendig te maken, de Watervisie Amsterdam (2016) opgesteld. Veel opgaven betreffen een lokale verantwoordelijkheid, sommige betreffen gebiedsontwikkeling zoals bij Zeeburgereiland. Regionale ambities worden regionaal opgepakt.

Goede kwaliteit en veiligheid
- De oversteek van de pleziervaart over het IJ en Amsterdam-Rijnkanaal, als snelwegen voor de beroepsvaart, is soms lastig te maken en wordt daardoor als relatief onveilig ervaren. Rijkswaterstaat, de provincies Utrecht en Noord-Holland, het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeenten Weesp, Stichtse Vecht en Amsterdam zijn binnen het project 'Veiliger Kruisen Amsterdam-Rijnkanaal' met elkaar in overleg hoe de oversteek over dit kanaal veiliger kan worden gemaakt. Hiervoor zijn twee pilotlocaties aangewezen: de oversteek Driemond/Weesp en de oversteek Nieuwersluis (in de provincie Utrecht). De provincie Noord-Holland is trekker van dit project. De uitkomsten en leereffecten van beide pilots kunnen vervolgens ook worden toegepast op andere drukke oversteken op het water. Daarnaast sluiten we aan op het project 'Varen doe je samen!', waarin partijen gezamenlijk werken aan de verkeersveiligheid op het water.
- Spreiden en verduurzamen van de riviercruisevaart en passagiersvaart is gewenst.

Veilig zwemmen
- Het zwemmen in oppervlaktewater gebeurt nog te vaak op onveilige plekken, vooral binnen de ring van Amsterdam.

Wat is de opgave?

Gevarieerd en ruimtelijk gespreid aanbod

- De drukte op het water in Amsterdam spreiden door waterrecreatiegebieden aan elkaar te verbinden en bestaande verbindingen beter te benutten.
- De nachtelijke staande mastroute door Amsterdam (Kostverlorenvaart) behouden.
- Aquapunctuur: Mogelijkheden onderzoeken om de historische trekvaart van Haarlem naar Amsterdam bevaarbaar te maken.
- Aquapunctuur: Het verkennen van de haalbaarheid van het bevaarbaar maken van de Diem, als extra verbinding tussen Amsterdam en IJburg en het IJmeer, rekening houdend met een veilige oversteek over het Amsterdam-Rijnkanaal.
- Het onderzoek naar de IJ-oeververbindingen volgen in relatie tot effecten op waterrecreatie in de regio. De toekomstige IJ-bruggen vormen een risico voor de bevaarbaarheid van het IJ.
- Verdere ontwikkeling van recreatief personenvervoer over water, als middel om recreanten en toeristen te spreiden.
- Voor Amsterdam en omgeving moet gezocht worden naar voldoende capaciteit in Amsterdam en alternatieve locaties voor chartervaart en riviercruises.

Goede kwaliteit en veiligheid

- Aquapunctuur: Om gebieden beter aan elkaar te verbinden is het nodig om een veilige oversteek te creëren over het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal. Voor het Amsterdam-Rijnkanaal zijn hiervoor twee pilotlocaties aangewezen: Driemond/Weesp en Nieuwersluis.
- Spreiden en verduurzamen van de riviercruisevaart en passagiersvaart.

Veilig zwemmen

- Het realiseren van voldoende officiële zwemplekken.

Afbeelding 13 | Overzichtskaart aquapunctuurpunten, durfspots en zonering Amsterdam

4.1.2 Haarlem, Haarlemmermeer, Amstelland en Westeinderplassen

Ambitie 2030

Optimale verbinding met omliggende gebieden

Het vaargebied Haarlem, Haarlemmermeer, Amstelland en Westeinderplassen is optimaal aangesloten op de omliggende gebieden en draagt zo bij aan een betere spreiding van de recreatiedruk over de MRA. De riviercruisevaart vindt zijn weg naar Haarlem en sloepvaarders kunnen gebruik maken van het omvangrijke sloepennetwerk dat de stedelijke gebieden verbindt aan het waterrijke Groene Hart, dat zich kenmerkt door rust en openheid. De Ringvaart om de Haarlemmermeerpolder en de Amstel zijn hierbij twee belangrijke blauwe slagaders, die vaargebieden aan elkaar verbinden.

Ook de Westeinderplassen zijn goed ontsloten. Via de staande mastroute kan de waterrecreant naar Haarlem, Amsterdam of naar Zuid-Holland varen. Via de Zuid-Hollandse plassen kan naar het zuiden worden gevaren, over de Amstel naar Amsterdam, en via de Oude Waver, de Weespertrekvaart en de Gaasp naar de provincie Utrecht en richting de Gooi en Vechtstreek. Er wordt

gevaren op de historische trekvaarten van Haarlem naar Amsterdam en naar Leiden. Daarnaast wordt gewerkt aan het realiseren van een nieuwe vaarverbinding van de Zuid-Hollandse Drecht naar de Westeinderplassen.

Ondanks de vele kruisingen met zowel spoor- als wegverkeer is de vaarroute via Haarlem overdag aantrekkelijk als staande mastroute, vanwege een optimale doorstroming van het scheepvaartverkeer. Door het toenemend gebruik van deze vaarroute zijn maatregelen genomen om de pleziervaart optimaal te faciliteren.

Veelzijdig en toekomstgericht waterrecreatiegebied
Het provincie overstijgende Hollandse Plassengebied staat bekend als veelzijdig watersportgebied. De watersportbedrijven die gelegen zijn aan de Westeinderplassen spelen goed in op veranderingen in de markt. Het diverse aanbod van de Westeinderplassen maakt het waterrecreatiegebied een aantrekkelijke bestemming om te zeilen, kanoën en te waterskiën maar ook om te overnachten of over te stappen op de fiets om de omgeving te verkennen. De sterke combinatie van landrecreatie en watersportvoorzieningen maakt het vaargebied Haarlem, Haarlemmermeer, Amstelland en Westeinderplassen aantrekkelijk als vaardoel.

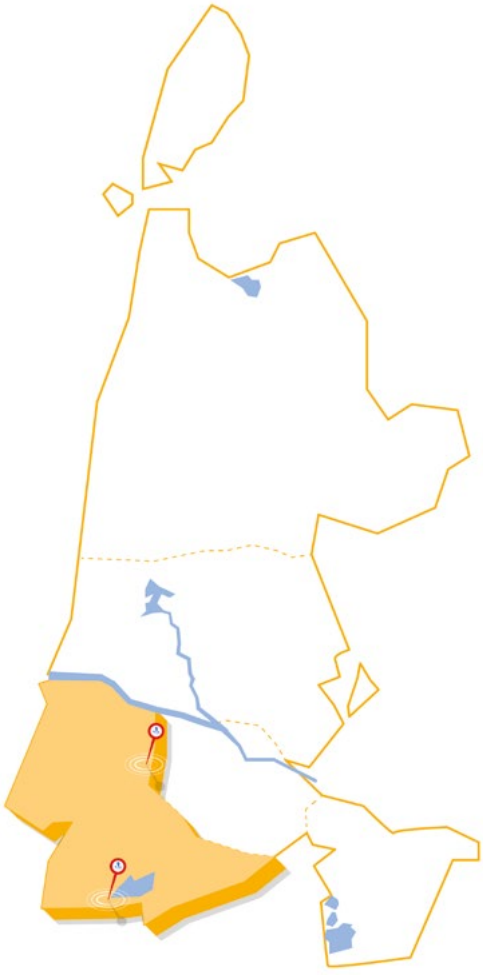
Waar staan we nu?

Optimale verbinding met omliggende gebieden
- Haarlem komt steeds meer in beeld als riviercruise bestemming.
- De doorstroming van de staande mastroutes wordt niet overal als optimaal beschouwd en op piekmomenten zijn er te weinig wachtplaatsen doordat iedereen samenkomt voor de brugopening.
- Ontwikkeling van het sloepennetwerk Amsterdam-Amstelland, naar verwachting in 2017 gereed.

Veelzijdig en toekomstgericht waterrecreatiegebied
- De Westeinderplassen maken onderdeel uit van het watersportgebied Hollandse Plassen, ondernemers hebben voor de ontwikkeling van dit gebied gezamenlijk een kansenkaart opgesteld.
- De regio rondom de Westeinderplassen ziet de realisatie van een nieuwe vaarverbinding tussen de Drecht en de Westeinderplassen als een kans om de waterrecreatie in het plassengebied een stimulans te geven en te koppelen aan het vaarnetwerk in de omgeving. De regio wil samen met de ondernemers een vervolg geven aan eerder uitgevoerd haalbaarheidsonderzoek, vanuit een integrale benadering.
- In de regio wordt gewerkt aan het realiseren van TOP's, deze zijn naar verwachting in 2017 gereed.

Wat is de opgave?

Optimale verbinding met omliggende gebieden
- Het spreiden van de riviercruisevaart drukte in Amsterdam richting Haarlem en het faciliteren van voldoende voorzieningen voor de riviercruisevaart, zoals aanlegsteigers die ook voor mindervaliden goed te bereiken zijn.
- Ontwikkeling van het sloepennetwerk Amsterdam-Amstelland, aansluitend op het reeds bestaande sloepenknooppuntennetwerk.
- Aquapunctuur: Gezamenlijk met de regio en de provincie Zuid-Holland de mogelijkheden verkennen om (doorstroming op) vaarverbindingen en vaarnetwerken te optimaliseren, vanuit een integrale benadering. Zo wordt de Leimuiderbrug door de waterrecreatiesector als knelpunt benoemd voor de pleziervaart en schepen met staande mast. Een ander punt van aandacht is een mogelijke nieuwe vaarverbinding van de Drecht naar de Westeinderplassen (Drechtdoorsteek).
- Vanwege de toenemende drukte op een aantal vaarroutes de pleziervaart beter faciliteren door de aanleg van extra wachtplaatsen.
- Aquapunctuur: Mogelijkheden onderzoeken om de historische trekvaarten van Haarlem naar Amsterdam en naar Leiden bevaarbaar te maken.



Afbeelding 14 | Overzichtskaart aquapunctuurpunten, durfspots en zonering Haarlem, Haarlemmermeer, Amstelland en Westeinderplassen

Veelzijdig en toekomstgericht waterrecreatiegebied

- Ontwikkeling van de Westeinderplassen als veelzijdig watersportgebied met goede land-waterverbinding en een toekomstgerichte waterrecreatiesector. Dit als onderdeel van het Hollandse Plassengebied.
- De Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder verder ontwikkelen als aantrekkelijke vaarroute, met voldoende overstapmogelijkheden op het land.
- Aansluiten bij de ontwikkeling van TOP's, waarbij water ook een belangrijke rol kan spelen.

4.1.3 Laag Holland en Zaanstreek

Ambitie 2030

Natuurbeleving in aantrekkelijk vaargebied voor kleine recreatievaart

De eigen gebiedskwaliteiten, zoals de ringvaarten om de polders en de fijnmazige waterstructuren in de natuurgebieden, maken Laag Holland tot een aantrekkelijk waterrecreatie- en vaargebied voor de kleine recreatievaart. Hier kan in alle rust en harmonie met de natuurgebieden worden gevaren met een fluisterboot of sloep, of worden gekanood en geroeid. Mensen voelen zich welkom door goede bewegwijzering van het vaarnetwerk, aanlegplaatsen en een gastvrij onthaal. Voor mindervaliden is de bereikbaarheid ook goed door een hellingbaan of lift. Door het sloepvaren is een economische ontwikkeling op gang gebracht en is een brede diversiteit aan kleinschalige voorzieningen ontstaan, zoals horeca, cultuurhistorische bezienswaardigheden, agrotoerisme en watersportbedrijven. Al recreërend op het land kan de watersporter hier de accu opladen. De kleine vaarnetwerken zijn de afgelopen jaren beter onderling verbonden, waardoor een vaargebied is ontstaan dat bij uitstek ook geschikt is voor een meerdaags bezoek. Voor het beheer van de kleine vaarnetwerken is naar innovatieve vormen van samenwerking gezocht.

Het Alkmaarder- en Uitgeestermeer als aantrekkelijk waterrecreatiegebied

Het Alkmaarder- en Uitgeestermeer is een aantrekkelijk recreatiegebied voor zowel de kleinere recreatievaart als voor grotere schepen, die via de staande mastroute door dit recreatiegebied heen varen. Het biedt mogelijkheden voor verschillende watersporten die binnen de zonering hun eigen plek hebben, zoals zwemstranden, kanoroutes en een snelvaargebied. Hier is voor ieder wat wils. Waterrecreatie is hier ook prima vanaf de wal te beleven vanaf de wandelroutes en de pontjesroute voor fietsers. Ondernemers rondom het Alkmaarder- en Uitgeestermeer zijn zich bewust van veranderingen in de markt en de veranderende vraag van de waterrecreant en weten daar naar te handelen. Zo zijn er goede verbindingen tussen water- en landrecreatie, voldoende mogelijkheden om in het gebied te verblijven en hebben ondernemers aandacht voor duurzaamheid. Door de combinatie van jachthavens en verblijfsaccommodaties richt dit gebied zich ook op een meerdaags verblijf.

Industrieel en cultureel erfgoed te beleven vanaf het water

Het gebied ten zuiden van het Alkmaarder- en Uitgeestermeer kenmerkt zich juist door het stedelijke karakter met een rijk industrieel en cultureel erfgoed. Zaandam en Amsterdam zijn de belangrijkste bestemmingen. Zaandam en de Zaanse Schans vormen een niet te missen ankerplaats voor de toenemende riviercruisevaart op weg naar Amsterdam of via het Noordhollandsch Kanaal naar Alkmaar.

Goede verbindingen met omliggende regio's

Via meerdere verbindingen kun je vanuit Laag Holland naar het noorden varen, met een klein motorbootje maar ook met een zeilboot met staande mast. De staande mastroute loopt van Zaandam dwars door het Alkmaarder- en Uitgeestermeer richting Den Helder. De verbinding naar het zuiden is middels een veilige oversteek over het Noordzeekanaal en het IJ te bereiken. Bij de dijkversterking van de Markermeerdijk zijn de kansen voor waterrecreatie, kleinschalige oeverrecreatie en meer zwemmogelijkheden optimaal meegenomen. De wens om nieuwe vaarverbindingen wordt nader verkend voor de kleine recreatievaart tussen het Markermeer en het bestaande vaarnetwerk in het binnenwater van Laag Holland te realiseren, zodat er aantrekkelijke vaarrondjes voor de kleine recreatievaart ontstaan.

Waar staan we nu?

Natuurbeleving in aantrekkelijk vaargebied voor kleine recreatievaart

- Er is een sloepenknooppuntennetwerk in de regio uitgerold, dat nog om meer voorzieningen en verdere afspraken rondom het beheer vraagt.

Het Alkmaarder- en Uitgeestermeer als aantrekkelijk waterrecreatiegebied

- Het Alkmaarder- en Uitgeestermeer is voor de regio van belang als watersportgebied.
- In Laag Holland zijn 16 toeristische overstappunten gerealiseerd, de koppeling met waterrecreatie speelt bij een aantal TOP's een rol, de horeca aan het water is kleinschalig.

Industrieel en cultureel erfgoed te beleven vanaf het water

- De riviercruise in Zaandam en Amsterdam blijft naar verwachting in volume groeien. Dit wordt gezamenlijk opgepakt.

Goede verbindingen met omliggende regio's

- De oversteek van de pleziervaart over het drukke Noordzeekanaal vormt een barrière in de verbinding van Laag Holland en de Zaanstreek met Haarlem en Amsterdam. Vanuit het project 'Varen doe je samen!' werken partijen gezamenlijk aan voorlichting over verkeersveiligheid op het water.
- De dijkversterking van de Markermeerdijk biedt kansen voor waterrecreatie, oeverrecreatie en meer zwemmogelijkheden.

Wat is de opgave?

Natuurbeleving in aantrekkelijk vaargebied voor kleine recreatievaart

- Optimaliseren van verbindingen (sloepennetwerk) in Laag Holland, waardoor ook kleine recreatievaart uit Amsterdam naar dichtbij gelegen gebieden in Laag Holland kan varen. Dit betreft het realiseren van duidelijke bewegwijzering voor het sloepen(knooppunten)netwerk, het maken van duidelijke afspraken over het beheer en de bediening van kunstwerken in dit netwerk, en het realiseren en aanvullen van benodigde voorzieningen, zoals het plaatsen van elektrische oplaadpunten.
- Aquapunctuur: Bediening van de Engewormerbrug. Deze brug wordt door de waterrecreatiesector als knelpunt voor de bevaarbaarheid van het bestaande sloepennetwerk aangegeven.

Het Alkmaarder- en Uitgeestermeer als aantrekkelijk waterrecreatiegebied

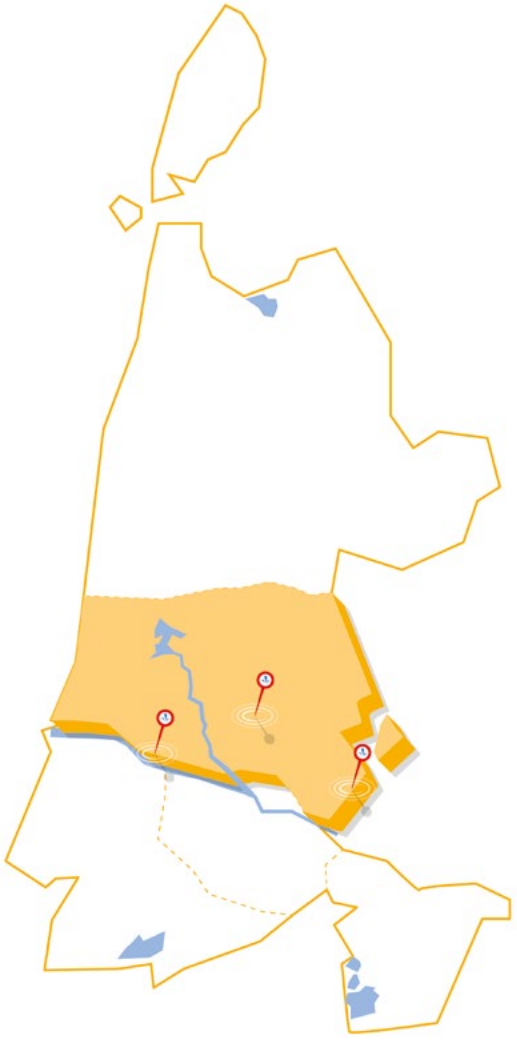
- Verdere ontwikkeling van het Alkmaarder- en Uitgeestermeer en versterking van de waterrecreatiesector tot een vitale, duurzame en toekomstgerichte sector.

Industrieel en cultureel erfgoed te beleven vanaf het water

- Spreiden van de toekomstige riviercruisevaart drukte in Amsterdam richting Zaandam en Alkmaar en het faciliteren van voldoende voorzieningen voor de riviercruise, zoals aanlegsteigers die ook voor mindervaliden goed toegankelijk zijn.

Goede verbindingen met omliggende regio's

- Aquapunctuur: Het creëren van een veilige oversteek over het IJ en het Noordzeekanaal, voor verschillende doelgroepen: de beroepsvaart die op het kanaal vaart, de staande mastroute, grote motorboten en ook sloepen die willen oversteken om naar andere vaargebieden te varen.
- Aquapunctuur: Mogelijkheden verkennen voor vaarverbindingen voor de kleine recreatievaart tussen het Markermeer als buitenwater en het binnenwater in Laag Holland. Het Kinselmeer lijkt hiervoor een kansrijke locatie te zijn die nader onderzocht wordt.



Afbeelding 15 | Overzichtskaart aquapunctuur-punten, durfspots en zonering Laag Holland Zaanstreek

4.1.4 Gooi en Vechtstreek

Ambitie 2030

Gevarieerd aanbod
Het gebied biedt ruime mogelijkheden voor de pleziervaart, sloepvaren, roeien, maar ook voor SUPpen (stand up paddling) of waterskiën en durfsporten op de Loosdrechtse plassen. Ook mindervaliden kunnen goed terecht voor aangepast roeien, zeilen, waterskiën of een meerdaags verblijf.
De plassen bieden volop mogelijkheden om te zeilen. Er vinden (inter)nationale zeilwedstrijden plaats en er zijn zeilopleidingen en zeilkampen voor jong en oud. De jachthavens zijn aantrekkelijk, vitaal en duurzaam. In een kano kun je genieten van natuurgebieden als de Vuntus, varend langs de waterplantenvelden waar de zwarte stern weer broedt, of aanleggen bij een natuureiland in de Loosdrechtse Plassen en Breukeleveense Plas. Je kunt zigzaggen door het doolhof van legakkers van de Kievitsbuurt of kanoën op de Kortenhoefse plassen. In de winter wordt al snel op de Ankeveense en Kortenhoefse plassen geschaatst. Bij een strenge winter worden schaatstochten op de Loosdrechtse plassen georganiseerd.
Toerroeiers kunnen tochten roeien over de Vecht, langs mooie buitenplaatsen, oude forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en onderweg stoppen bij horecagelegenheden aan de wal. Ze kunnen een veilige oversteek maken over het Amsterdam-Rijnkanaal richting Amsterdam of via de Loosdrechtse Plassen terugroeien. De Spiegelplas biedt een afgezet gebied voor duikers, die daar eenvoudig via de duiksteiger het water in kunnen. Ook ‘s nachts wordt hier gedoken om onder andere palingen te zien.

Voldoende vaarverbindingen en routes
Dankzij het project ‘Naarden buiten de Vesting’ hebben partijen de handen ineengeslagen waardoor een nieuwe vaarverbinding is gerealiseerd. Sloepen en kleine motorboten kunnen nu binnendoor van Muiden via de Naardertrekvaart naar het Gooimeer varen. Bovendien kunnen ze aanleggen in de passantenhaven bij de vesting Naarden.
Met een sloep zijn verschillende tochten en rondjes te varen. Over de plassen richting de haven van Hilversum, over de Vecht of langs de buitenplaatsen van ´s Graveland. Je kunt ook naar het iconisch recreatie-eiland varen of overstappen op verschillende vormen van recreatie op het land. Doordat mogelijkheden zijn ontstaan om op een veilige wijze het Amsterdam-Rijnkanaal over te steken, kan een bezoek worden gebracht aan Amsterdam, de Vinkeveense Plassen of aan de andere Hollandse plassen.
De Vecht vormt een aantrekkelijke staande mastroute.

Aantrekkelijk en vitaal Loosdrechtse Plassengebied
De Oostelijke Vechtplassen en in het bijzonder de Loosdrechtse Plassen zijn levendig en vitaal. Het beleven van de natuur en de historie vanuit het water is een belangrijke reden geworden om het gebied te bezoeken. Watersportondernemers hebben hierop ingespeeld door het aanbieden van kort verblijf, sloepverhuur en het aanbieden van een unieke beleving. Het gebied staat voor bezoekers aangegeven als waterrecreatiegebied.

Waar staan we nu?

Gevarieerd aanbod
- Er is een gevarieerd aanbod aan waterrecreatie.
- Er zijn al diverse mogelijkheden voor mindervaliden, bijvoorbeeld bij SAILWISE Loosdrecht en Kortenhoef en voor vakantie op het eiland Robinson Crusoe.
- De Vecht speelt een belangrijke rol bij Boat & Bike vakanties richting Rotterdam, de Hanzesteden, België en Duitsland.

Voldoende vaarverbindingen en routes
- In 2015 is een convenant ondertekend voor ‘Naarden buiten de Vesting’. Dit betreft afspraken (en budget) om de nieuwe vaarverbinding tussen de Naardertrekvaart en het Gooimeer te realiseren, een passantenhaven aan te leggen bij de vesting Naarden en vanuit deze haven wandelverbindingen te maken naar het stadje en naar het bezoekerscentrum van het Naardermeer.
- Sinds 2015 heeft de regio Gooi en Vechtstreek een sloepennetwerk. Dit netwerk beslaat het Loosdrechtse Plassengebied met aansluitend de Vecht en voert vanaf Muiden verder over de Naardertrekvaart richting de vesting Naarden. Er zijn wensen om de ’s-Gravelandse Vaart en de Karnemelksloot aan het sloepennetwerk toe te voegen. Er is echter spanning met Natura 2000 en Kaderrichtlijn Water opgaven. Het netwerk van Gooi en Vechtstreek sluit aan op het sloepennetwerk van het Groene Hart waardoor het grootste aaneengesloten sloepennetwerk van Nederland is gerealiseerd van in totaal 280 km lang.
- De oversteek van de pleziervaart over het Amsterdam-Rijnkanaal, als snelweg voor de beroepsvaart, is soms lastig maken en wordt daardoor als relatief onveilig ervaren. Rijkswaterstaat, provincies Utrecht en Noord-Holland, het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeenten Weesp, Stichtse Vecht en Amsterdam zijn binnen het project ‘Veiliger Kruisen

Amsterdam-Rijnkanaal' met elkaar in overleg hoe de oversteek over dit kanaal veiliger kan verlopen. Hiervoor zijn twee pilotlocaties aangewezen: de oversteek Driemond/Weesp en de oversteek Nieuwersluis (in de provincie Utrecht). De provincie Noord-Holland is trekker van dit project. De uitkomsten en leereffecten van beide pilots kunnen vervolgens ook worden toegepast op andere drukke oversteken op het water. Daarnaast sluiten we aan op het project 'Varen doe je samen!', waarin partijen gezamenlijk werken aan de verkeersveiligheid op het water.

Aantrekkelijk en vitaal Loosdrechtse Plassengebied

- In 2016 is door de provincie Noord-Holland het planproces Oostelijke Vechtplassen gestart. Provincie, gemeenten en waterschap werken daarin samen met betrokkenen uit het gebied aan een integraal masterplan. Dit plan geeft aan op welke wijze bovenstaande ambitie, tezamen met de opgaven voor natuur en verbetering van waterkwaliteit, gerealiseerd wordt.
- In de Loosdrechtse Plassen zijn vele jachthavens en er is intensief gebruik van de plassen door de pleziervaart (motor- en zeilboten). Er zijn drie Blauwe Vlag jachthavens en een TOP in Kortenhoef bij jachthaven Ottenhome.

Wat is de opgave?

Gevarieerd aanbod

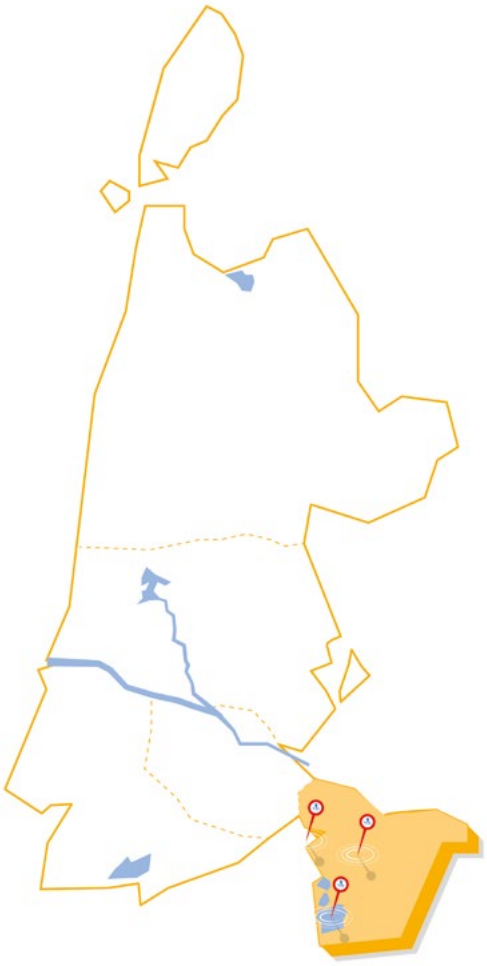
- Het aanbod eigentijds houden, onderscheidend en passend bij de identiteit van het gebied.

Voldoende vaarverbindingen en routes

- Vaarverbinding Naarden buiten de vesting realiseren.
- Passantenhaven Vesting Naarden realiseren, inclusief goede overstap mogelijkheden water-landrecreatie.
- Nader onderzoek naar verbetering bevaarbaarheid en toegankelijkheid van dit gebied over het water:
  - Aquapunctuur: Mogelijkheden voor vaarverbinding van Hilversum naar Naarden door de ´s- Gravelandse Vaart en Karnemelksloot verkennen.
  - Aquapunctuur: Vaarverbinding tussen de Wijde Blik en de Loosdrechtse Plassen onderzoeken.
  - Aquapunctuur: Het creëren van een veilige oversteek over het Amsterdam-Rijnkanaal, om vaargebieden beter aan elkaar te verbinden en het sloepvaren te faciliteren. Hiervoor zijn twee pilotlocaties aangewezen: Driemond/Weesp en Nieuwersluis.
- Bevaarbaarheid en toegankelijkheid van het gebied behouden voor de staande mastroute, in verband met de bediening van de spoorbrug Weesp voor de recreatievaart en gepland hoogfrequent spoorvervoer op dit traject Schiphol-Amsterdam-Almere. Dit onderwerp op de agenda houden, in overleg blijven met partijen om tot de meest optimale bediening van de spoorbrug te komen en duidelijk te communiceren naar de recreatievaart.

Aantrekkelijk en vitaal Loosdrechtse Plassengebied

- Transitie en verduurzaming van de watersportsector in Oostelijke Vechtplassen voor betere aansluiting met marktontwikkeling. Vechtplassen als instapgebied voor verschillende vormen van waterrecreatie, met als accenten: verjonging van doelgroepen, inzetten op kort verblijf, beleving en sloepvaren.
- Natuureilanden in de Loosdrechtse Plassen en Breukeleveense Plas met bagger aanleggen, met aandacht voor duurzaam regelen beheer.
- Openbare ruimte met kwaliteit realiseren, onder andere zicht op water en toegankelijke waterkant.
- De horeca ontwikkelt de verbinding land-water verder.
- Onderzoeken haalbaarheid iconisch recreatie-eiland, bijvoorbeeld het eiland Markus Pos (inclusief veerpont en sluitende business case voor beheer en onderhoud).



Afbeelding 16 | Overzichtskaart aquapunctuurpunten, durfspots en zonering Gooi en Vechtstreek

4.2 Noord-Holland Noord

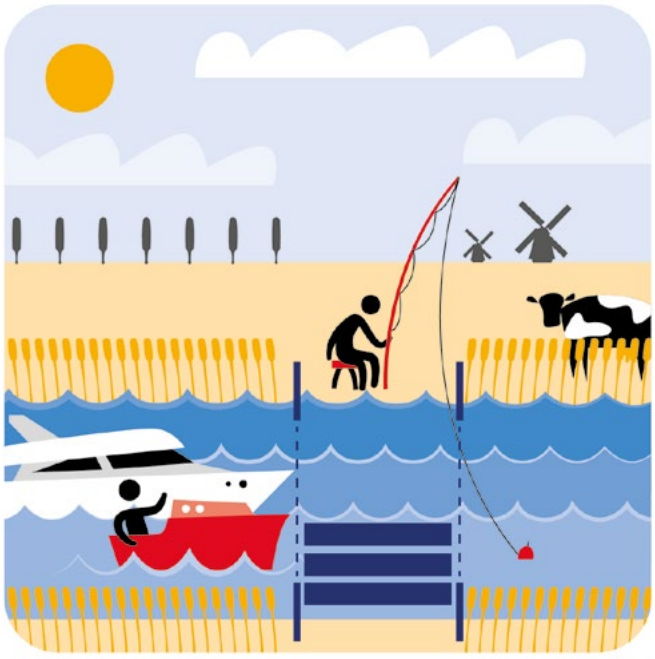
Ambitie 2030

Grenzeloos varen: een samenhangend vaarnetwerk met goede verbindingen naar omliggende gebieden
Noord-Holland Noord staat op de kaart als waterrijke bestemming, met een divers, goed functionerend en samenhangend vaarnetwerk. Het hoofdvaarwegennet biedt goede mogelijkheden voor de grotere pleziervaart en er zijn goede verbindingen met het buitenwater (Waddenzee, IJsselmeer en Markermeer). Het Noordhollandsch Kanaal, met zijn kenmerkende vlotbruggen, biedt een vaarroute voor zeilboten die met staande mast van de 'watermetropool' Amsterdam via Den Helder naar de Noordzee en Waddenzee kunnen varen. De vaarroutes in de Kop van Noord-Holland en de regio Westfriesland vormen belangrijke verbindingen met het IJsselmeergebied en het Markermeer. Maar ook de riviercruisevaart vindt hier zijn weg, voor een bezoek aan Den Helder en Alkmaar. In het voorjaar kun je hier genieten van een 'bollencruise' langs de weidse bollenvelden. Er zijn meerdere verbindingen met het zuidelijk gelegen Laag Holland en nieuwe oost-west verbindingen tussen Alkmaar en Westfriesland hebben daarvoor gezorgd. De pleziervaart kan terecht bij de, vaak kleinschalige, recreatiehavens in het binnenwater of bij de grotere jachthavens aan het buitenwater.

Zorgeloos varen: goede doorstroming op het vaarwater
De verschillende beheerders in Noord-Holland Noord hebben al in 2016 de handen ineengeslagen om de waterrecreatie te bevorderen. Rekening houdend met de wensen van de vaarrecreant zijn de bedieningstijden van bruggen en sluizen verruimd en beter op elkaar afgestemd en is het watersportseizoen verlengd. De ontwikkeling van innovatieve systemen en vormen van samenwerking tussen overheid, ondernemers en gebruikers, hebben gezorgd voor een verbeterde doorstroming en bereikbaarheid. De watersporter kan zorgeloos en grenzeloos met plezier varen.

Aantrekkelijk en duurzaam netwerk voor de kleine recreatievaart
De trend van het populaire sloepvaren heeft zich de afgelopen jaren doorgezet. Sloepvaren is laagdrempelig, een vaarbewijs is niet nodig, waardoor het toegankelijk is voor iedereen. Zowel de verhuur als de verkoop van sloepen is enorm toegenomen. Bij de lokale MKB- en familiebedrijven kun je een elektrische sloep huren om in het uitgebreide fijnmazig waternetwerk te varen. Bijvoorbeeld in het (cultuur)historische waterlandschap van Langedijk of in de wateren in de regio Westfriesland. Duurzaamheid is hierbij een speerpunt. Dit aaneengesloten netwerk van kleine waterwegen leent zich ook uitstekend voor de hengelsport, voor het roeien, kanovaren en (in de winter) voor schaatsen. Authenticiteit is hierbij een belangrijk en aantrekkelijk kenmerk: kleinschalige horeca en overnachtingsplaatsen, het beleven van cultuurhistorie in de oude kleine steden of het bezoeken van culturele highlights zoals de Broekerveiling. Toeristische overstappunten bieden mogelijkheden om van het water over te stappen op het land en vice versa.

Zwemmen en watersporten in Noord-Holland Noord
Waterrecreatie is breder dan varen. Het biedt zowel sportiviteit en beweging als stilte en rust in de natuur en weidse landschappen. Voor iedereen is er op een afstand van maximaal 10 km een officiële zwemlocatie gerealiseerd. Voor buitenlandse toeristen is de Noordzeekust de grootste trekpleister om te zwemmen. Zij weten ook steeds vaker het waterrijke achterland te vinden, waar ze graag een bootje huren om in de karakteristieke wateren van Noord-Holland Noord te varen. Het Amstelmeer biedt naast een zwemstrand mogelijkheden voor diverse vormen van waterrecreatie; zoals windsurfen, kitesurfen en zeilen. Vissers kunnen ook terecht op het Amstelmeer of op de vele kanalen en vaarten in Noord-Holland Noord.



Afbeelding 17 | Sfeerbeeld Noord-Holland Noord

Waar staan we nu?

Grenzeloos varen: een samenhangend vaarnetwerk met goede verbindingen naar omliggende gebieden

- De regio Noord-Holland Noord kenmerkt zich door een netwerk voor de grotere pleziervaart. Alkmaar vormt daarbij een knooppunt waar vaarwegen uit Laag Holland en vaarwegen naar Noord-Holland Noord samen komen. De wens bestaat om meer verbindingen te realiseren naar omliggende gebieden en bestaande verbindingen te optimaliseren.
- Via het binnenwater vinden riviercruisebezoeken aan Den Helder en Alkmaar plaats. Gelet op ontwikkelingen in de markt is de verwachting dat het volume blijft groeien, dus potentieel ook voor riviercruisesteden in Noord-Holland Noord.

Zorgeloos varen: goede doorstroming op het vaarwater

- Het vaargebied in de Kop van Noord-Holland is kwetsbaar, in die zin dat er spanning bestaat tussen het aantal gebruikers en de bereidheid om in het vaarnetwerk te investeren. Dit zien we terug in de beperkte bediening van bruggen en sluizen in de Kop, die ook als opgave naar voren komt in het klanttevredenheidsonderzoek vaarwegen, in bestaande route-overleggen en in het verkenningsproces van deze visie. Door de beperkte bediening wordt ook de toegang vanaf het buitenwater beperkt. Dit maakt het (gebruik van het) vaargebied in deze regio extra kwetsbaar. Voor 2016 hebben de vaarwegbeheerders in dit gebied de bedieningstijden van de bruggen en sluizen verruimd en op elkaar afgestemd. De een doet dit als proef voor het vaarseizoen 2016, de ander voor een periode van 4 jaar om daarna te evalueren.

Aantrekkelijk en duurzaam netwerk voor de kleine recreatievaart

- De regio Alkmaar, waaronder ook Langedijk valt, en Westfriesland kennen beiden een fijnmazig vaarnetwerk voor de kleinere pleziervaart. In Noord-Holland Noord is nog geen sloepennetwerk uitgerold, zoals in de regio Laag Holland is gedaan. De wens bestaat om deze groeimarkt ook in het noorden van Noord-Holland een plek te geven. Voor dit fijnmazige netwerk ontbreekt nog een goede aansluiting op de recreatieve vaarwegen. Er zijn nog enkele knelpunten die moeten worden opgelost om de route goed bevaarbaar te maken. Doordat vaarroutes in deze kleinere waterwegen niet altijd als zodanig in ruimtelijke plannen zijn benoemd, is de vaarfunctie soms verloren gegaan door infrastructurele ingrepen. Hierdoor worden de waterrecreatiemogelijkheden niet optimaal benut. Naast het bestaande netwerk bestaat, bijvoorbeeld in Langedijk, de wens om een aantal (cultuur)historische vaarverbindingen te herstellen en deze toe te voegen aan het sloepennetwerk.
- In de regio Noord-Holland Noord worden TOP's ontwikkeld.

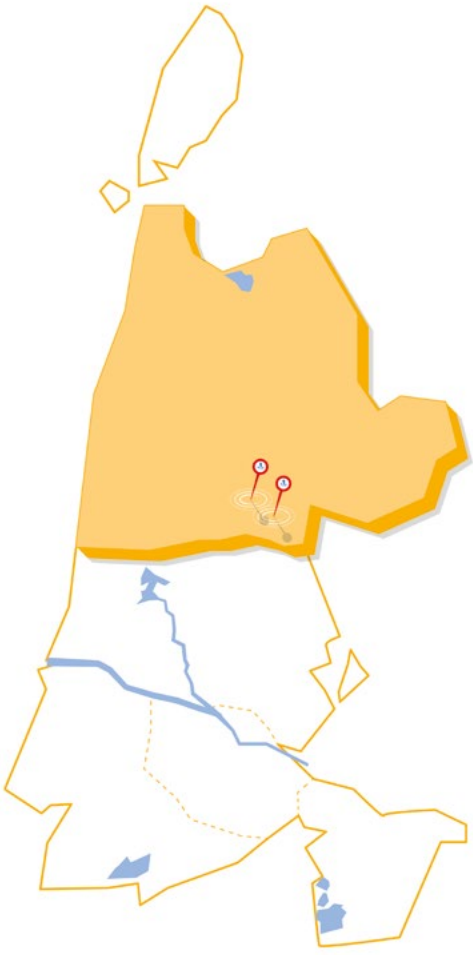
Zwemmen en watersporten in Noord-Holland Noord

- In Noord-Holland Noord is nog niet voor iedereen op 10 km afstand een officiële zwemplek gerealiseerd.

Wat is de opgave?

Grenzeloos varen: een samenhangend vaarnetwerk met goede verbindingen naar omliggende gebieden

- Met elkaar de afspraak maken om de bestaande vaarverbindingen in Noord-Holland Noord te behouden, om zo de kwetsbaarheid van het gebied weg te nemen en de aantrekkelijk van de regio als vaargebied te behouden.
- Faciliteren van de ontwikkeling van de riviercruisevaart in Noord-Holland Noord.
- Het verkennen en zoeken naar innovatieve mogelijkheden voor verbindingen tussen het buitenwater en binnenwater in Westfriesland (door middel van een sluisje, overhaal, e.d.).
- Aquapunctuur: Het bevaarbaar maken van de vaarroute Rustenburg-Verlaat voor de kleine pleziervaart, als extra vaarroute van en naar Laag Holland (noord-zuid verbinding) en aansluitend op het landelijke basisrecreatietoervaartnet. Hierbij gaat het concreet om het vaarwegbeheer en bediening van de Rustenburgersluis.
- Aquapunctuur: Het verkennen van de mogelijkheden voor een oost-west verbinding voor de kleine recreatievaart van Alkmaar (bestaande recreatieve vaarwegen) naar Westfriesland (kleinschalige waterwegen). Avenhorn lijkt hierbij een plaats te zijn waarbij beide netwerken bij elkaar komen. Hierbij moet gezocht worden naar innovatieve mogelijkheden, zoals een overhaal. Voor de grotere pleziervaart is een dergelijke verbinding niet haalbaar, omdat het fijnmazige vaarnetwerk in Westfriesland beperkte doorvaartmaten kent. De verkenning zal ook een relatie leggen met de eventuele mogelijkheden om het binnenwater met het buitenwater te verbinden.



Afbeelding 18 | Overzichtskaart aquapunctuurpunten, durfspots en zonering Noord-Holland Noord

Zorgeloos varen: goede doorstroming op het vaarwater

- Vaarwegbeheerders in de regio blijven in gesprek over de bediening van bruggen en sluizen, ten behoeve van de doorstroming, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het vaargebied. Gezamenlijk evalueren en verkennen wat de uitbreiding en betere afstemming van de bediening hebben betekend en waar optimalisering van de bediening mogelijk is door middel van centrale bediening en - waar mogelijk - zelfbediening.

Aantrekkelijk en duurzaam netwerk voor de kleine recreatievaart

- Als regio een duurzaam vaarnetwerk (sloepennetwerk) voor de kleine recreatievaart uitrollen en promoten, waardoor het reeds aanwezige fijnmazige waternetwerk beter benut kan worden en ook economisch interessant wordt. Waar mogelijk en interessant historische vaarverbindingen herstellen. Een goede samenwerking tussen verschillende overheden, ondernemers en gebruikers is hierbij van belang. Gezamenlijk zoeken naar innovatieve vormen van samenwerking om de doorvaarbaarheid van het vaarnetwerk te borgen.
- Benutten van TOP's in de regio voor de waterrecreatie en de koppeling met recreatie op het land.

Zwemmen en watersporten in Noord-Holland Noord

- Realiseren van officiële zwemplekken, zodat voor iedereen op maximaal 10 km afstand een officiële zwemplek beschikbaar is.

4.3 Noordzeekust

Ambitie 2030

Kust hele jaar door als aantrekkelijke bestemming

Doordat het internationale toerisme sterk is blijven groeien, zijn meer kansen ontstaan voor kustrecreatie in Noord-Holland. Het waterrecreatieseizoen is verruimd. Niet alleen door meer warme dagen als gevolg van klimaatverandering, maar ook door de aandacht voor gezondheid, met enerzijds sport en beweging en anderzijds een focus op rust en beleving. In het Noordzeekustgebied krijgt waterrecreatie volop mogelijkheden en kansen. De kust is met alle drukte in de kustplaatsen en aan het strand en het omliggende rustige natuurgebied als ruimere context, voor veel waterrecreanten onverminderd een aantrekkelijke bestemming. Overal langs de kust is het veilig en schoon zwemmen, vinden zeilers en diverse soorten surfers hun plek en vissers hun stek. Daarbij zijn sommige vormen van waterrecreatie in 2030 meer gekoppeld aan specifieke locaties en gereserveerde zones. Die ontwikkeling is dé verbinding gebleken naar de jeugd: zij komen anno 2030 meer naar de kust voor de water-, wind- en strandsporten.

Passend aanbod, dat goed wordt uitgedragen

De waterrecreatiesector heeft een wervende promotie en marketingcampagne opgezet, nieuwe doelgroepen bereikt en het waterrecreatieproduct aan de Noordzeekust een gerichte impuls gegeven. Nabij de kustplaatsen en strandslagen vinden bewoners, bezoekers en toeristen een passend aanbod, zodat zij waterrecreatie kunnen beoefenen en ook beleven. De vormen van waterrecreatie sluiten dan ook goed aan op de bestaande afwisseling tussen bebouwing en natuur aan de Noordzeekust. Kustgemeenten hebben, zeker bij drukbezochte stranden, hun stranden ook in gebruikszones verdeeld. Bijvoorbeeld voor waterrecreatie, familiestrand en rustig strand. Die zonering heeft ook kansen gegeven voor kwaliteitsverbetering en ondernemersinitiatieven.

Concentratie van durfsporten: metropoolkust

Aan de metropoolkust 'Amsterdam Beach' van Zandvoort tot Wijk aan Zee komen onder invloed van stedelijkheid en mobiliteit veel en verschillende waterrecreanten en toeristen bijeen. Grote terugkerende en massaal bezochte evenementen als SAIL versterken verder het beeld en beleving van waterrecreatie. Voor snellere en stevigere vormen van water- en strandsporten is op basis van zonering, goede omstandigheden nabij pieren en op breed strand, en verbinding met het achterland, een concentratiegebied ontstaan rond IJmuiden/Wijk aan Zee en bij Zandvoort. In deze durfspots is maximaal ruimte

gereserveerd voor durfsporten die plaatsvinden op zee en op de brede stranden, zoals golf- en kitesurfen, blokarten, kitebuggy en RIB-varen - waarbij met grote snelheden over de golven wordt 'gesprongen'. De durfspot geeft specifieke kansen voor ondernemers en schept duidelijkheid voor alle gebruikers. Hier zijn concentraties en arrangementontwikkeling ontstaan: er is sprake van communities en een echt familiegebeuren met voor ieder wat wils. De durfspot is goed toegankelijk en bereikbaar. Voor de Amsterdamse toerist, die een unieke waterrecreatie ervaring zoekt, is de durfspot als zodanig ontwikkeld, in de markt gezet en gepromoot. Door diverse water- en durfsport-gebruikers te trekken, zijn voorzieningen aantrekkelijk en kunnen deze worden gedeeld. Voor gebruikers van de durfspot is vanuit veiligheid en risico's van durfsporten, educatie en opleiding georganiseerd over regelgeving en omgang met natuur en medegebruikers.

Kleinschaliger noorden

Ten noorden van de metropoolkust is waterrecreatie over het algemeen minder grootschalig, maar bedient nog altijd de waterrecreant die, bijvoorbeeld via de Afsluitdijk, de Noord-Hollandse kust komt bezoeken. Ook hier zijn sterk geconcentreerd nabij dorpskernen en strandslagen, vormen van surfen, (catamaran)zeilen en brandingsporten beoefende activiteiten. Net als in het zuiden hebben omstandigheden, zonering en achterland geleid tot een noordelijk concentratiegebied. Ter hoogte van Julianadorp/Huisduinen verzamelen durfsporters en hun publiek zich voor allerhande waterrecreatie activiteiten.

Op Texel en in Den Helder zijn zeilen en surfen zichtbaar aanwezig, zowel in wedstrijd- en toerverband als varend erfgoed. Tegelijkertijd zijn aan de Waddenzijde de vis- en robbentochten en wadlopen voor waterrecreanten aantrekkelijk. Voor velen hoort dit echt bij een bezoek aan het noordelijk deel van de Noordzeekust. De beleving van waterrecreatie draagt ook bij aan de aantrekkelijkheid van de bestemming. De waterrecreant komt goed en gemêleerd aan zijn trekken. Een aantal keren per jaar maken grote evenementen als SAIL Den Helder en de Ronde om Texel, de waterrecreatie op het water en de beleving vanaf de kant voor iedereen zichtbaar.

Afbeelding 19 | Sfeerbeeld Noordzeekust

Waar staan we nu?

Kust hele jaar door als aantrekkelijke bestemming

Uit de Verkenningen blijkt dat deze ambitie al in belangrijke mate gerealiseerd is:

- De Noordzeekust is na Amsterdam de grootste toeristische trekpleister van Noord-Holland.
- Op de stranden van Zandvoort-Bloemendaal komen de meeste dagtoeristen, bevindt zich de grootste concentratie van trandpaviljoens en is een NS-station nabij het strand. Zandvoort wordt met Bloemendaal, IJmuiden en Wijk aan Zee reeds als 'Amsterdam Beach' in de markt gezet met oog op internationaal toerisme.
- De Noordzeekust is voor bewoners, recreanten en toeristen aantrekkelijk, toegankelijk en bereikbaar.
- Waterrecreatie is een belangrijke activiteit bij de afzonderlijke kustplaatsen en strandslagen en van grote economische en maatschappelijke waarde.
- Overal langs de Noordzeekust zien we gebruikers zwemmen, surfen, zeilen en vissen. Op alle officiële zwemlocaties zijn veiligheid en kwaliteit goed geregeld. De Blauwe Vlag, Green Key en Quality Coast zijn aanwezig en deze keurmerken vergroten de aantrekkingskracht voor toerisme.
- Verlenging en verbreding van het toeristisch seizoen zijn de laatste jaren in opkomst, door onder meer jaarrondexploitatie op het strand, seizoenstrandbebouwing en evenementen. Voor ondernemers bieden deze ontwikkelingen kansen. Voor gebruikers ontstaan meer en specifieke keuzemogelijkheden. Veel van de grootschalige waterrecreatie is nog wel gebonden aan het toeristisch hoogseizoen.
- Natuur legt beperkingen op aan de vorm en ruimte voor waterrecreatie in het kustgebied (zoals voor kitesurfen en snelvaren), maar over het algemeen is de ruimte op zee groot.

Passend aanbod, dat goed wordt uitgedragen

- Alle kustgemeenten hebben identiteitsprofielen voor de kustplaatsen opgesteld en diverse gemeenten werken aan hun toeristische profilering, unieke claims en passend aanbod.
- Veel verschillende gebruikersgroepen waterrecreatie bestaan naast elkaar. Zwemmen en snelle water- en strandsporten gaan niet altijd goed samen. Ongeveer de helft van de kustgemeenten heeft voor het strandgebruik een zonering vastgesteld of heeft afspraken gemaakt over veiligheid en sturing op houding en gedrag. Dat betekent dat op veel plaatsen waterrecreanten elkaar nog in de weg kunnen zitten. Dit is vooral relevant in relatie tot de uitoefening van de durfsporten.

Concentratie van durfsporten: metropoolkust en kleinschaliger noorden

- Durfsporten zijn extreme sporten maar tevens door vele waterrecreanten te beoefenen na training en onder begeleiding. Wind- en watersporten als kite-, wind- en golfsurfen worden dan ook steeds populairder en meer beoefend langs de stranden van Zandvoort, IJmuiden, Wijk aan Zee, Castricum, Egmond, Bergen aan Zee, Camperduin, Callantsoog, Julianadorp en Huisduinen. Ook strandsporten als blokarten en kitebuggy zijn in opkomst en vooral aan breed strand gebonden. Deze worden beoefend op Texel, in Wijk aan Zee en IJmuiden en ook bij Egmond en Bloemendaal toegestaan.
- Grote evenementen SAIL (Den Helder) en de Ronde om Texel zetten waterrecreatie (meer)jaarlijks op de agenda. Het (wedstrijd)zeilen en het varend erfgoed ('bruine vloot') versterken de beleving van waterrecreatie op en aan de Noordzee en het waddengebied op Texel en bij Den Helder.

Wat is de opgave?

Passend aanbod, dat goed wordt uitgedragen

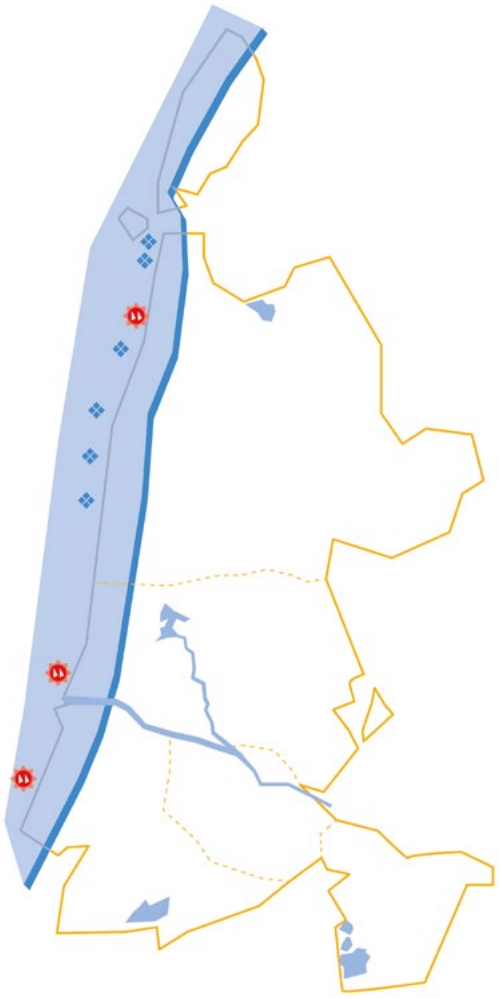
- Onderzoeken waar het aanbod aan waterrecreatie gedifferentieerd en in samenhang met de identiteit van de gebieden verder kan worden ontwikkeld. De identiteitsprofielen van de kustplaatsen kunnen hiervoor de basis vormen.

De snelle ontwikkeling van durfsporten vraagt om extra activiteiten, die ervoor moeten zorgen dat andere waterrecreanten niet in de knel komen:

- Durfsporten aan de Noordzeekust een plek geven, dat wil zeggen concentreren en tegelijk ruimte bieden. Dit dient een drieledig doel: gebruikers goed bedienen, ontwikkeling mogelijk maken voor marktpartijen en 'wildgroei' tegengaan door vormen van waterrecreatie onder te brengen in een functionele zonering die bij het gebied past en voor alle gebruikers van waarde is.
- Duidelijke regels voor durfsporters opstellen door overheden én ondernemers voor sporten onderling en kwetsbare medegebruikers en natuur. Afspraken maken tussen overheid en sector over wat waar mag en heldere communicatie over tijdzonering (in relatie tot natuur/broedseizoen), ruimtezonering en informatievoorziening (in plaats van gebod en verbod).
- Samenwerking en regulering, marketing en promotie en toegankelijkheid van durfsporten organiseren door certificering ondernemers, educatie/opleiding gebruikers en verbeterde digitale toegankelijkheid.

Concentratie van durfsporten

- Minimaal drie durfspots aanwijzen als concentratiegebied voor durfsporten.
- Verkenning naar ontwikkeling van nieuwe durfspots waterrecreatie in relatie met het achterland.
- Verkenning snelvaargebieden Noordzeekust: mogelijkheden onderzoeken of geconcentreerde snelvaargebieden op de Noordzee van toegevoegde waarde zijn (met betrekking tot powerboat/RIB-varen)



Afbeelding 20 | Overzichtskaart aquapunctuurpunten, durfspots en zonering Noordzeekust

4.4 Waddenzee en IJsselmeergebied

Ambitie 2030

Verbreed aanbod van waterrecreatie passend bij het karakter van de locaties
In de zomer bevolken diverse waterrecreanten het grote water, ook vanaf de kust is dit te beleven. De kusten zijn luw, bij stadjes is reuring passend bij het karakter van de plaatsen. Door het toenemend toerisme is met name aan de zuidkant van het IJsselmeergebied veel te beleven. Deze kust is een aantrekkelijke en economisch vitale bestemming voor veel gebruikers. In de kwetsbare Waddenzee is ruimte voor kleinschalige waterrecreatie passend bij het authentieke karakter van het gebied. Door de toenemende focus op gezondheid, enerzijds door sport en beweging en anderzijds met stilte, rust en beleving, zijn in het hele gebied kansen voor een nieuw kustproduct gegenereerd.

IJmeer en Markermeer, Gooi- en Eemmeer: verbreed aanbod aan waterrecreatie
Het IJmeer en Markermeer vormen tezamen met Gooi- en Eemmeer een aantrekkelijk samenhangend waterrecreatiegebied voor de verschillende doelgroepen zoals de riviercruisevaart, grote boten (staande mastroute), de chartervaart en de kleine pleziervaart. Er zijn rondjes te varen, arrangementen, en veerverbindingen naar de overkant. Durfspots zijn ontwikkeld bij Hoorn (Schellinkhout) en IJburg. Door promotie en marketing van de sector wordt deze samenhang beter voor het voetlicht gebracht.

De kusten zijn luw, de kustveiligheid is op orde, bij plaatsen is ontwikkeling mogelijk gemaakt. Behoud van de kleinschaligheid van het gebied is een aandachtspunt, randvoorwaarde en ook de charme. De kustplaatsen van het Markermeer hebben elk een eigen identiteit. De kernen zijn gericht met het gezicht op het water, zoals het stadsstrand bij Hoorn. Om de stadjes ligt mooie stille natuur, waar mensen op de dijk fietsend en wandelend van het uitzicht genieten en op sommige plekken kunnen zwemmen of vissen.

Na afronding van de dijkversterking zijn er bij de oeverdijk volop waterrecreatiemogelijkheden voor vissen, kleine recreatievaart en zwemmen. Door realisatie van de Marker Wadden en de luwtemaatregelen Hoornse Hop zijn er meer aantrekkelijke vaardoelen gekomen met aanlegmogelijkheden en ankerplekken voor waterrecreanten in het Blauwe Hart. Het gebied met groot open water is hierdoor ook aantrekkelijk geworden voor kleinere motorboten. Voor deze motorboten is er de wens om een nieuwe verbinding te realiseren tussen het Markermeer en het bestaande sloepennetwerk in het binnenwater. De overzet van de sloepen over de dijk gaat een attractie op zich worden.

Via de voormalige Zuiderzeestadjes kun je een afwisselende route varen met natuurstops bij de Marker Wadden en Oostvaardersplassen, een bezoek aan het forteiland Pampus of het Muiderslot en aantrekkelijke eilanden in Gooi- en Eemmeer. Regelmatig ziet het water bij Hoorn, Muiden en Huizen bij evenementen wit van de zeilen en vinden ook sloepenroei- en zwemprestatietochten in het buitenwater plaats. Op diverse plekken kunnen avonturiers in de kano even een stukje buitenwater meepakken op hun route. Een sportvisser kan met een boot het Markermeer op voor de vangst van een grote vis omdat er een gevarieerde en robuuste visstand is.

De jachthavens in het gebied zijn vitaal, duurzaam ingericht, vormen een aantrekkelijke verblijfsplaats en zijn een goede uitvalsbasis voor tochtjes. Er zijn rondjes met verbindingen van binnen- en buitenwater mogelijk. De basisvoorzieningen zijn op orde ten aanzien van bereikbaarheid, ontsluiting, voorzieningen, vaardoelen en passantenplaatsen onderweg. Er zijn meerdere Toeristische Overstappunten (TOP's) aan de kust gerealiseerd.

Durfsporten hebben een eigen legale plek die bekend is en waarvan het gebruik past in de omgeving. Deze locaties in Natura 2000 gebied zijn duidelijk aangegeven aan de kant en gemarkeerd in het water. Duidelijk is ook waar kitesurfen niet kan en waarom. Het Gooi- en Eemmeer en de Hoornse Hop zijn goed bevaarbaar. Op het IJmeer is de veiligheid gewaarborgd door voldoende handhaving op minder ervaren vaarrecreanten.

IJsselmeer: accent op zeilen en nieuwe recreatie op de dijken
Het IJsselmeer is, meer dan het Markermeer en IJmeer, een traditioneel zeilsportgebied voor grotere vaartuigen, maar kent een lagere intensiteit dan Fryslân. Medemblik is het epicentrum van de (internationale) zeilsport. De kitesurflocaties in Medemblik en Enkhuizen zijn duidelijk aangegeven en gemarkeerd. In de winter hebben de watervogels uit het hoge Noorden in het IJsselmeergebied een goede plek om te eten en rusten. De broedvogels op de Kreupel zijn beschermd door een zone om het eiland om hun rust te garanderen. Natuurliefhebbers gaan in voor- en najaar op excursie om watervogels te zien of bij de vismigratierivier aan de Afsluitdijk kijken. De nieuwe Afsluitdijk en de Houtribdijk zijn op sterkte en bieden diverse recreatiemogelijkheden.

Ondernemers ontwikkelen het kustproduct passend bij de identiteit van de plek. Openingstijden van musea en attracties zijn aangepast aan de aankomsttijden van de riviercruisevaart en er is een digitaal reserveringssysteem.

Waddenzee: beschermde natuur en duurzame kleinschalige recreatie
In het gebied tussen Oudeschild, Den Helder en Den Oever staan de natuur en de unieke positie als UNESCO Werelderfgoed gebied centraal. De natuur wordt hier beschermd. Duurzame, kleinschalige recreatie is mogelijk zoals waddentochten (wadlopen, robben kijken en garnalen vissen). Er is een nauwe samenwerking tussen de gemeenten onderling en met de rest van het Waddengebied (provincie Fryslân) over productontwikkeling, met kansen voor een educatieprogramma. In Den Oever is verblijfsrecreatie en watersport op de grens van het IJsselmeer en Waddengebied. Toeristen die de Afsluitdijk bezocht hebben, komen hier een visje eten of genieten van het uitzicht over het Wad.

Afbeelding 21 | Sfeerbeeld Waddenzee en IJsselmeergebied

Waar staan we nu?

Verbreed aanbod van waterrecreatie passend bij het karakter van de locaties
- Het gehele gebied kenmerkt zich door de vele mogelijkheden voor de pleziervaart (motor- en zeilboten). De verbinding van het buitenwater met het binnenwater en ook het bestaande vaarnetwerk in het achterland is niet overal optimaal. Dit belemmert de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de vaargebieden.
- De stadjes aan de Waddenzee en diverse Zuiderzeestadjes in het IJsselmeergebied hebben elk een eigen identiteit en vormen daardoor een aantrekkelijke bestemming voor de waterrecreant.
- Het gebied is sterk in ontwikkeling met dijkversterkingen op het traject tussen Hoorn en Amsterdam, van de Afsluitdijk en de Houtribdijk, de aanleg van luwtemaatregelen in de Hoornse Hop en de Marker Wadden.
- In het gehele gebied zijn vele jachthavens gelegen, waarvan veel het keurmerk van de Blauwe Vlag mogen hijsen en enkele zelfs de Groene Wimpel voor maatschappelijk verantwoord ondernemen.
- De meeste kitesurflocaties in het gebied worden gedoogd. Bij Medemblik en Muiderberg is kitesurfen toegestaan. In het Natura 2000 beheerplan IJsselmeergebied (IJsselmeer, Markermeer & IJmeer, Eemmeer & Gooimeer Zuidoever) worden de meeste huidige plekken gelegaliseerd. Er blijft vraag naar meer plekken.

IJmeer en Markermeer, Gooi- en Eemmeer: verbreed aanbod aan waterrecreatie
- Uit de verkenningen is gebleken dat de recreatieve druk vanuit Amsterdam op vooral het IJmeer, maar ook het Markermeer en Gooi- en Eemmeer groeit.
- Er komt een MRA-verkenning naar de potenties van het Markermeer IJmeer. IJburg is een kansrijke locatie met veel mogelijkheden voor waterrecreatie (jachthaven en durfsporten), waarbij rekening moet worden gehouden met natuurwaarden en natuurontwikkelingsambities.
- Op diverse plaatsen (Gouwzee, het Gooimeer bij Almere) zijn waterski- en jetskigebieden.
- Er is door een verbetering van de waterkwaliteit overlast van waterplanten voor de recreant in het Gooi- en Eemmeer en in de Hoornse Hop. Gedacht wordt aan de ontwikkeling van een waterplanten-app.
- Het Markermeer is een belangrijk gebied voor de riviercruisevaart en Boat & Bike vakanties. Edam-Volendam wil geen riviercruisevaart meer, Hoorn heeft de capaciteit recent verhoogd, Huizen krijgt binnenkort ook een aanlegsteiger voor

riviercruise- en motorchartervaart. De coöperatie Gastvrije Randmeren verkent de mogelijkheden voor vaarfietsvakanties op de randmeren.
- Er is op diverse plaatsen recreatief personenvervoer over water, bijvoorbeeld de watertaxi in Hoorn, boot naar het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen, Marken Expres van Volendam naar Marken, veer naar Pampus en bootveren naar Fryslân en Flevoland.
- Enkhuizen en Hoorn zijn voorbeelden waar water- en landrecreatie samenkomen. Het Nautisch Centrum in Huizen is een eerste Noords-Hollandse TOP in het IJsselmeergebied.
- Bij Hoorn (Schellinkhout) bevindt zich een belangrijke durfspot voor beginners en een nieuw en duurzaam durfsport-centrum. Verder zijn er in Edam-Volendam en Muiderberg belangrijke kitesurflocaties, net als langs de Houtribdijk bij Lelystad en bij Almere.

IJsselmeer: accent op zeilen en nieuwe recreatie op de dijken
- Medemblik huisvest het moderne Regatta Center voor de zeilsport.
- De versterking van de Afsluitdijk en de Houtribdijk bieden kansen voor meer waterrecreatiebeleving en -mogelijkheden, zoals de vismigratierivier en kitesurfen.
- De kitesurflocaties van Medemblik en Enkhuizen worden gelegaliseerd via het Natura 2000 beheerplan IJsselmeer, voor de locatie Andijk geldt dit niet.
- De sluis in het naviduct van de Houtribdijk is voor moderne riviercruisevaartschepen van 135 meter een knelpunt, de sluis bij Lelystad is wel te passeren.

Waddenzee: beschermde natuur en duurzame kleinschalige recreatie
- De waddenprovincies, kust- en eilandgemeenten in het Waddengebied, het ministerie van Economische Zaken, Rijkswaterstaat, natuurorganisaties en watersportorganisaties hebben samen een Actieplan Vaarrecreatie Waddenzee opgesteld. Het Actieplan heeft als doel om de balans tussen natuur en vaarrecreatie op de Waddenzee te versterken, zodat op termijn het aantal ligplaatsen in de Waddenzee kan worden uitgebreid. Meer mensen kunnen dan verantwoord genieten van een uniek UNESCO Werelderfgoed.
- Den Oever en Den Helder zijn belangrijke Waddenpoorten voor toegang tot het Waddengebied en Waddeneiland Texel.

Wat is de opgave?

Verbreed aanbod van waterrecreatie passend bij het karakter van de locaties
- De Wadden en het IJsselmeergebied ontwikkelen als aantrekkelijk vaargebied, met voldoende overstapmogelijkheden op het land.

IJmeer en Markermeer, Gooi- en Eemmeer: verbreed aanbod van waterrecreatie
- Durfspots: Waar mogelijk stimuleren van waterrecreatie, onder meer door ontwikkeling van durfspots, in ieder geval bij Hoorn en mogelijk bij IJburg. Waar nodig zoneren in tijd en ruimte (kitesurflocaties), aansluitend bij de kwaliteiten van het gebied als natuurgebied.
- Het optimaliseren van bestaande vaarverbindingen: van het open buitenwater Markermeer naar het vaarnetwerk in het binnenwater (zoals bij Monnickendam, Edam/Volendam en Hoorn) en het vaarnetwerk in het achterland.
- Aquapunctuur: Mogelijkheden verkennen voor een nieuwe verbinding voor kleine motorboten tussen het Markermeer als buitenwater en het bestaande vaarnetwerk in het binnenwater van Laag Holland. Het Kinselmeer lijkt hiervoor een kansrijke locatie te zijn die, mede in het kader van de dijkversterking op het traject tussen Amsterdam en Hoorn, nader onderzocht wordt. Met een innovatieve vorm van een overzet zouden de motorboten dan over de bestaande dijk dienen te worden gezet, wat een attractie op zich kan vormen.
- Uitvoeren van de acties die uit de MRA verkenning Markermeer IJmeer volgen. De druk vanuit Amsterdam op vooral het IJmeer, maar ook het Markermeer en Gooi- en Eemmeer vraagt om een afweging van die drukte tegen de kleinschaligheid van het gebied. We monitoren ontwikkelingen om eventuele groei te sturen. Verder aandacht voor voorlichting van gebruikers en handhaving.
- De gebiedsgerichte opgaven bieden meekoppelkansen. De komende versterking van de Markermeerdijken biedt kansen voor kleinschalige oeverrecreatie en het uitbreiden van zwemmogelijkheden. Bij de versterking van de Houtribdijk wordt een watersportstrand met voorzieningen ontwikkeld, waaronder ook watereducatie en -opleidingen.
- De luwtemaatregelen Hoornse Hop en Marker Wadden realiseren met voorzieningen voor de waterrecreatie.
- De Hoornse Hop en het Gooi- en Eemmeer goed bevaarbaar houden.
- Jachthavens van IJmeer en Gooi- en Eemmeer moeten vitaal en duurzaam worden en aangepast aan de wensen van de gebruiker. Overige jachthavens moeten vitaal blijven.
- Meer TOP's (in dit geval met trailerhellingen) aan de kust ontwikkelen, die ook voor de hengelsport interessant zijn.

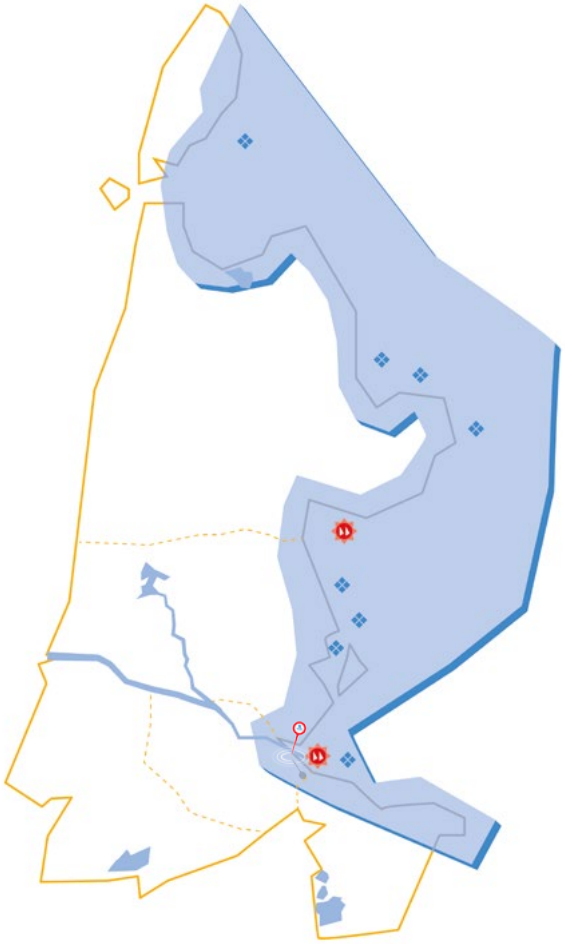
- De kitesurflocaties in het gebied opgenomen in het Natura 2000 beheerplan, markeren op het land en in het water. Er is behoefte aan de ontwikkeling van kitesurflocaties in dit gebied, onder andere bij Lelystad.

IJsselmeer: accent op zeilen en nieuwe recreatie op de dijken

- Nieuwe waterrecreatiemogelijkheden en beleving creëren bij de dijkversterking van de Afsluitdijk.
- In Medemblik het Regatta center voor meer vormen van waterrecreatie benutten.
- De kitesurflocaties in het gebied opgenomen in het Natura 2000 beheerplan, markeren op het land en in het water.
- Een verkenning naar de kosten en baten van aanpassing van de sluis in het naviduct bij Enkhuizen voor moderne cruiseschepen.

Waddenzee: beschermde natuur en duurzame kleinschalige recreatie

- Uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de Waddenzee, zodat meer mensen kunnen genieten van een uniek UNESCO Werelderfgoed natuurgebied.



Afbeelding 22 | Overzichtskaart aquapunctuurpunten, durfspots en zonering Waddenzee en IJsselmeergebied

4.5 Provincie overschrijdend

Water houdt niet op bij de provinciegrens. Zo delen we de grote wateren als het IJsselmeer en de Waddenzee met onze buurprovincie Fryslân en het Markermeer, IJmeer en het Gooi- en Eemmeer met onze buurprovincie Flevoland. Samen met de provincies Zuid-Holland en Utrecht beschikken we over het grootste aaneengesloten sloepennetwerk van Nederland. De Loosdrechtse Plassen delen we met Utrecht en de Westeinderplassen grenzen aan Zuid-Holland.

Met provincies en het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de provincie Noord-Holland afspraken gemaakt over het landelijke basisrecreatietoervaartnet (BRTN). Een landelijk vaarnetwerk, bestaande uit verschillende categorieën vaarwegen op basis van doorvaartmaten, en bijbehorende normering voor doorvaartmaten en brug- en sluisbediening. Met elkaar hebben we het BRTN ontwikkeld en zorgen we voor behoud en doorontwikkeling. Aan dit netwerk ligt een basisvisie ten grondslag, waarin per provincie het BRTN wordt beschreven en kansen worden benoemd. De staande mastroute, waarbij zeilschepen met staande mast van de Zeeuws-Zuid-Hollandse delta via het IJsselmeer naar de Eems in Groningen kunnen varen, is onderdeel van het landelijke BRTN.

Voor de Noordzeekust spelen op een hoger schaalniveau het nationaal waterveiligheidsbeleid en vanuit Europa het natuurbeleid. Het regulier beheer en onderhoud van de kust door zandsuppleties is van directe invloed op de mogelijkheden voor waterrecreatie. Dit werkt door in de beschikbare recreatieve strandbreedte voor waterrecreatievoorzieningen en activiteiten. Vanuit natuurwetgeving en –beleid wordt waterrecreatie ingekaderd door een zonering van rustige natuurgebieden afgewisseld met relatief drukke kustplaatsen en strandslagen. Met Zuid-Holland aan de ‘Hollandse kustboog’ gelegen, delen wij op het gebied van waterrecreatie dezelfde ontwikkelingen van strand- en durfsport in een drukbezocht en natuurrijk kustgebied.

In het IJsselmeergebied komen veel ambities, opgaven en investeringsprojecten van rijk en regio samen. De gebiedsagenda IJsselmeer 2050 wil de omgevingskwaliteit en samenhang in het gebied vergroten. De agenda is gericht op een gezamenlijk perspectief, uitvoering en kennis en innovatie. Daarbij worden onder regie van het rijk en de zes omringende provincies alle toekomstige opgaven in het gebied van waterveiligheid, waterkwaliteit, zoetwatervoorziening en peilbeheer, visserij, natuur, waterrecreatie, toerisme en energie geïntegreerd.

Ook op het gebied van veiligheid werken de provincies samen. Bijvoorbeeld in het project 'Varen doe je Samen!'. Ook andere partijen zijn hierbij aangesloten. Dit project probeert door middel van voorlichting de verkeersveiligheid op het water te vergroten. Zo worden adviezen gegeven hoe onoverzichtelijke en drukke kruispunten over te steken, wordt het belang van een goede reisvoorbereiding benadrukt en wordt algemene informatie verstrekt over hoe men bijvoorbeeld een sluis doorvaart.

Met de naastgelegen provincies zijn de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van waterrecreatie geïnventariseerd en de gezamenlijke opgaven die hieruit kunnen worden afgeleid. Hierbij wil de provincie een voortrekkersrol vervullen.

Flevoland

Karakteristiek
Kenmerkend voor waterrecreatie in Flevoland is de kust en de bijbehorende randmeren. Hier zijn diverse (vaak grote) jachthavens gelegen. Ook biedt de kust goede mogelijkheden voor oeverrecreatie en is er behoefte aan meer ruimte voor kitesurfen. Het binnenwater van de provincie is voor waterrecreatie minder relevant. Hier is bijvoorbeeld geen sloepennetwerk ontwikkeld.

Ontwikkelingen
De belangrijkste ontwikkelingen in Flevoland op het gebied van waterrecreatie zijn:
- Aanleg Marker Wadden: een natuurgebied dat als nieuwe vaarbestemming in het Markermeer gaat dienen. Hier wordt ook een kleine haven, bezoekerscentrum en ruimte voor sloepvaren in meegenomen.
- Rijkswaterstaat, provincie Flevoland en gemeente Lelystad trekken samen op in de versterking van de Houtribdijk en de recreatieve ontwikkeling van de Lelystadse kust. Het gaat dan bijvoorbeeld om de aanleg van een watersportstrand, investeringen om Lelystad te laten uitgroeien tot de riviercruisehaven van Flevoland, herinrichting van een deel van de Oostvaardersdijk tot wandel- en fietsboulevard, de aanleg van een aansprekende, educatieve waterwandelroute en uitbreiding van het Mountaindijk-parcours. De komende drie jaar zal er uitvoering worden gegeven aan deze plannen.
- Naast Lelystad als riviercruisehaven, zet de provincie ook in op uitbreiding van de riviercruisevaart bij Urk.
- In Almere wordt een trainingscentrum/simulatiecentrum (het Arison Maritiem Centrum) voor personeel op cruiseschepen gerealiseerd. Daarnaast wordt een hotel gebouwd, waar ook toeristen kunnen overnachten.
- Vanwege drukte op bestaande kitesurflocaties zoekt de provincie naar uitbreiding van de locaties voor kitesurfen en zet zij in op de realisatie van bijbehorende voorzieningen. Het geplande watersportstrand bij Lelystad biedt hiervoor uitstekende mogelijkheden, maar ook de ontwikkelingen bij Marina Muiderzand (Almere) zijn hiervoor interessant.

Gezamenlijke opgaven
De provincies Flevoland en Noord-Holland trekken samen op in de informatievoorziening rondom de waterplantenproblematiek in het Markermeer.

Naast deze samenwerking komen de volgende gezamenlijke opgaven naar voren:
- Bij de ontwikkeling van de Marker Wadden de gezamenlijke kansen voor waterrecreatie meenemen, zoals vaardoelen voor verschillende doelgroepen.
- Beide provincies zien de riviercruises als groeimarkt. De provincies moeten elkaar niet gaan beconcurreren maar gezamenlijk kansen verzilveren.
- Om de toenemende vraag naar kitesurfen op te vangen, is de ontwikkeling van kitesurflocaties in het Markermeergebied een gezamenlijke opgave. Het Natura 2000 beheerplan Markermeer & IJmeer legaliseert locaties aan de Noord-Hollandse Markermeerkust. Ook locaties aan de Noordzeekust voorzien in het accommoderen van de vraag.
- Flevoland biedt wellicht interessante bestemmingen voor recreatief personenvervoer over water.
- In het kader van 'Amsterdam bezoeken, Holland zien' wordt gesproken over 'The Big Lake', dit biedt kansen voor het aantrekken van nieuwe doelgroepen, bijvoorbeeld sportvissers.

De provincie Flevoland werkt aan het opstellen van de Nota Vrijetijdseconomie, die waarschijnlijk in het najaar 2016 wordt vastgesteld. Afstemming met deze nota is wenselijk.

Utrecht

Karakteristiek
De provincies Noord-Holland en Utrecht delen als belangrijke vaarwegen het Amsterdam-Rijnkanaal en de Vecht, grenzen elkaar aan de Amstel en de Oude Waver en trekken gezamenlijk op in Loosdrechtse Plassen. De Boat & Bike vakantievaart passeert de Vecht, als aantrekkelijke vaarverbinding van Utrecht naar het IJmeer. Beide provincies bieden gezamenlijk een groot knooppuntennetwerk voor sloepen. De provincie Utrecht beschikt over een regionaal netwerk voor kanovaren. De

mogelijkheden voor oeverrecreatie (zwemmen, vissen en duiken) zijn op de Vinkeveense Plassen goed ontwikkeld. De Vinkeveense Plassen maken onderdeel uit van het Hollandse plassengebied, dat zich kenmerkt door de goede watersport-mogelijkheden.

Ontwikkelingen

Belangrijke ontwikkelingen op het gebied van de waterrecreatie in Utrecht zijn:

- De realisering van TOP's zit in een afrondende fase. Water en cultuurhistorie zijn opgenomen in de TOP's. De komende periode zal de provincie Utrecht zich inzetten voor het verbeteren van de bekendheid en een goede digitale ontsluiting van de TOP's.
- De provincie Utrecht wil het sloepennetwerk optimaliseren.
- De provincie Utrecht richt samen met partners een routebureau op. Ook de Utrechtse vaarroutes worden hier op termijn waarschijnlijk ondergebracht.

Gezamenlijke opgaven

Op een aantal terreinen en projecten werken beide provincies al samen. Zo sluit de provincie Utrecht aan bij het programma voor de ontwikkeling van de Loosdrechtse Plassen. Gezamenlijk wordt gewerkt aan het opstellen van een handreiking om recreatie meer ruimte te bieden in het gebied. Ook wordt samengewerkt in het project 'Veiliger Kruisen Amsterdam-Rijnkanaal'. Hierbij het gaat om het creëren van een veilige oversteek voor de recreatievaart over het drukke kanaal met veel beroepsvaart. Bij de oversteken bij Driemond en Nieuwersluis worden momenteel pilots gestart.

Naast deze samenwerking komen de volgende gezamenlijke opgaven naar voren:

- Borgen van een samenhangend netwerk voor de recreatievaart.
- De Vecht wordt gezien als belangrijke en aantrekkelijke vaarverbinding van Utrecht naar het IJmeer en is voor een groot deel geschikt als staande mastroute. De toekomstige bediening van de spoorbrug bij Weesp vormt een gezamenlijk risico voor de bevaarbaarheid van de Vecht voor zeilboten met staande mast. In het routeoverleg over de Vecht wordt dit geagendeerd.

Fryslân

Karakteristiek
Fryslân is en blijft een watersportbestemming met vele verschillende watersportmogelijkheden, op zowel meren, kanalen, IJsselmeer als Waddenzee. Het merk 'Fryslân' heeft een belangrijke rol in het promoten van Fryslân, onder andere als watersportprovincie.

Ontwikkelingen
- De provincie Fryslân heeft de afgelopen jaren, in nauwe samenwerking met gemeenten en ondernemers, fors in watersportvoorzieningen geïnvesteerd via het 'Friese Meren Project'. Eerst is er vooral in hardware geïnvesteerd zoals in aquaducten en aanlegvoorzieningen. In de eindfase lag de focus ook op projecten die meer bestedingen aan de wal uit moesten lokken. De focus ligt momenteel, nu het 'Friese Meren Project' bijna afgerond is, op het borgen van de investeringen en het vasthouden van de watersporters.
- In de beleidsbrief Economie van de Gastvrijheid die de provincie Fryslân in juni 2016 vast laat stellen door PS, neemt de provincie afstand van haar regisserende rol bij de infrastructurele watersportontwikkelingen. Tegelijkertijd wil de provincie via de Fryslân brede opgave gericht op het versterken van ondernemerschap in overleg gaan met de watersportsector over het behoud en de ontwikkeling van de sector, over het vinden van nieuwe doelgroepen en over het ontwikkelingen en doorvoeren van innovaties in de watersport.
- De economie van de Friese IJsselmeerkust drijft voor een groot deel op watersport: door middel van het versterken en bevorderen van ondernemerschap zal de provincie Fryslân hier een rol in blijven houden.
- De provincie blijft deelnemer in de Gemeenschappelijke Regeling De Marrekrite (Recreatieschap samen met gemeenten) waardoor Fryslân haar unieke positie binnen Nederland met 3.500 vrije gratis aanlegplaatsen op ruim 285 locaties behoudt.

Gezamenlijke opgaven
- Samen met Noord-Holland zet Fryslân zich in voor het project 'De Nieuwe Afsluitdijk', waarin watersport ook niet vergeten wordt.
- Ondernemerschap bevorderen bijv. in de vorm van veerdiensten van Noord-Holland naar Fryslân, zoals de verbinding Enkhuizen – Stavoren.
- Uitvoering van het gezamenlijke Actieplan Vaarrecreatie Waddenzee, ook met alle andere betrokken partners.
- Mogelijk gezamenlijk optrekken en promoten van het IJsselmeer als gezamenlijk watersportgebied, via Marketingorganisaties/NBTC Waterlijn.
- Leren van elkaar op het gebied van beheer, zoals afspraken die in Fryslân zijn gemaakt omtrent het beheer van de kleine wateren.

Zuid-Holland

Karakteristiek
Ook in Zuid-Holland biedt de Noordzeekust vele vormen van waterrecreatie. De kust is erg in trek bij de eigen inwoners en (buitenlandse) toeristen. Met diverse, in het BRTN opgenomen, vaarwegen zoals de Ringvaart om de Haarlemmermeerpolder en de Amstel is de provincie verbonden met de provincie Noord-Holland. De Kager- en Nieuwkoopse Plassen maken onderdeel uit van het Hollandse Plassengebied.

Ontwikkelingen
Zuid-Holland heeft langs de verschillende voormalige trekvaarten (Haarlemmer Trekvaart, de Vliet/Schie, Oude Rijn) met de aanleg van voorzieningen, zoals passantensteigers, geïnvesteerd in de ontwikkeling van de kwaliteit van de vaarweg. Ook is in grote delen van de provincie (waaronder het Groene Hart) een bewegwijzerd sloepennetwerk gerealiseerd. Diverse onderdelen van het recreatieve netwerk (waaronder het "Rondje Nieuwkoop") in Zuid-Holland zijn conform de normen van BRTN knelpuntvrij gemaakt door brug- en sluisbedieningstijden aan te passen. Provincie dekkend is een netwerk van TOP's uitgerold. Voor het sloepennetwerk dat in het Hollandse Plassengebied is uitgerold, is door het Ondernemersplatform Hollandse Plassen een kansenkaart opgesteld.

Gezamenlijke opgaven
De provincies Noord-Holland en Zuid-Holland delen een aantal gezamenlijke opgaven op het gebied van waterrecreatie:
- Beide provincies trekken gezamenlijk op in het verkennen van mogelijkheden om bestaande vaarverbindingen te optimaliseren.
- De regio rond de gemeenten Aalsmeer, Uithoorn, Nieuwkoop en Kaag en Braassem ziet in de realisatie van een nieuwe vaarverbinding tussen de Drecht en Westeinderplassen een kans om de waterrecreatie in het plassengebied een grote

stimulans te geven. De provincies willen graag de energie in de regio benutten en samen met de gemeenten optrekken in het verkennen van mogelijkheden om bestaande vaarverbindingen te optimaliseren en mogelijkheden voor een gewenste nieuwe vaarverbinding tussen de Drecht en Westeindeplassen te verkennen. Het draagvlak en draagkracht voor deze ambitie moet uit de regio komen.

- Kansen in de ontwikkeling van cultuurhistorische vaarwegen. Hierbij kan als voorbeeld de Haarlemmertrekvaart worden genoemd. Het uitwerken van een masterplan voor de totale verbinding: Amsterdam – Haarlem – Leiden is als project benoemd binnen het Meerjarig Uitvoeringsprogramma Groen van de Landschapstafel Duin en Bollenstreek. De provincies kunnen hier een faciliterende rol spelen. Het initiatief zal vanuit de regio moeten komen.
- Samen optrekken in het Hollandse Plassengebied en de kansenkaart voor dit gebied die door ondernemers is opgesteld. De provincies kunnen, samen met gemeenten en ondernemers, faciliteren bij het opstellen van een uitvoeringsprogramma voor de plassen, zowel in Noord- als in Zuid-Holland.
- Leren van elkaar op het gebied van beheer. Specifiek gaat het over vaarweg- en nautisch beheer, de rolverdeling tussen de verschillende partijen en de koppeling tussen beheer en natuur. De provincies zoeken samen met gemeenten en waterschappen naar meekoppelkansen voor de aanleg van voorzieningen voor waterrecreatie bij de uitvoering van beheer-en onderhoudswerkzaamheden aan de vaarwegen.

5 SAMEN RICHTING UITVOERING

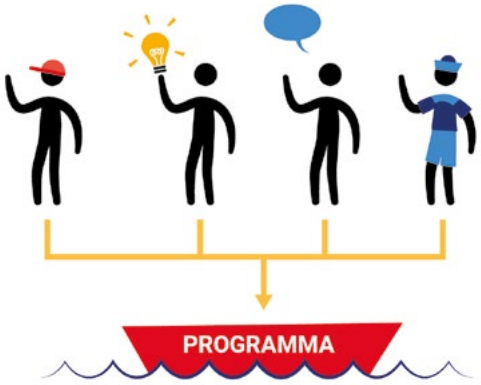
Uit de voorgaande hoofdstukken blijkt dat het versterken van de positie van Noord-Holland als vooraanstaande waterrecreatieprovincie een complexe opgave is. De visie is de gezamenlijke ambitie van de verschillende waterrecreatiepartners: overheden, vaarwegbeheerders, ondernemers en waterrecreanten. De realisatie van de opgaven is daarmee ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Overleg en afstemming tussen verschillende partijen maakt het proces complex. Inhoudelijk is de opgave complex, omdat ook binnen de waterrecreatiesector de belangen tegenstrijdig kunnen zijn. Ook is afstemming noodzakelijk met belangen van buiten de waterrecreatiesector. Vanwege deze complexe opgave wordt daarom een programmatische aanpak voorgesteld. Hierbij neemt de provincie de rol van regisseur op zich.

5.1 Organisatie van de samenwerking

Programma Waterrecreatie

De invulling van de samenwerking voor het programma waterrecreatie is gebaseerd op wat in de visiefase is opgebouwd. De samenwerking willen we op een aantal manieren aanvullen en versterken. Dit is met name gericht op innovatie, ontwikkeling en leren van elkaar.

Afbeelding 23 | Programma Waterrecreatie



Binnen de sector zijn informeren en afstemmen belangrijk, waarbij leren van en met elkaar als hogere doelen kunnen worden benoemd. We blijven de komende jaren bestaande overleggen benutten, zowel in landelijk als regionaal verband. Het gaat om bijvoorbeeld het beheerdersoverleg, BRTN, route-overleg per regio en overleg rond projecten als 'Varen doe je samen'. Daarnaast willen we de volgende andere vormen van overleg en uitwisseling organiseren:

- *Sectorbreed programmateam:* het huidige programmateam van de provincie Noord-Holland werkt qua kennis en verantwoordelijkheden integraal, maar bestaat alleen uit medewerkers van de provincie. Andere organisaties worden uitgenodigd om, naast de provincie Noord-Holland, capaciteit te leveren in het integrale programmateam.
- *Klankbordgroep:* nadat de waterrecreatievisie is vastgesteld, neemt de intensiteit van de (werk)conferenties af. Om met elkaar grip te kunnen houden op de voortgang en samenwerking wordt voorgesteld een klankbordgroep op te richten. De klankbordgroep vormt een afspiegeling van de stakeholders. De klankbordgroep helpt de gedeputeerde bij het vervullen van zijn regisseursstoel.
- *Innovatiepanel:* om de investeringskracht en de vernieuwing van de sector aan te jagen en te faciliteren, wordt een innovatiepanel waterrecreatie in het leven geroepen. Dit panel kan enerzijds ideeën van ondernemers verzamelen en toetsen op toegevoegde waarde voor de Noord-Hollandse waterrecreatie en anderzijds stimuleren dat innovatie in de sector ook werkelijk tot stand komt. Dit wordt gefaciliteerd door de overheid in samenwerking met de ondernemers.
- *Waterrecreatieschool:* de sector waterrecreatie is niet gebaat bij versnippering en het telkens opnieuw uitvinden van het wiel: het leren van en met elkaar is in ieders belang. Het gaat om uitwisselen van relevante ervaringen. Voor de hele sector, zowel de gebruiker, de beheerder als de ondernemer, zijn collectief en continue leren van grote waarde. De waterrecreatieschool voorziet hierin. De vorm en werkwijze van de waterrecreatieschool worden zowel digitaal als in fysieke bijeenkomsten uitgewerkt en gefaciliteerd door de overheid in samenwerking met de ondernemers.
- *Waterrecreatieconferentie:* jaarlijks organiseren de verschillende partijen gezamenlijk een brede bijeenkomst waterrecreatie Noord-Holland, waar overheden, ondernemers en gebruikers elkaar kunnen ontmoeten en tot kennisuitwisseling komen.

Communicatie

Communicatie is van groot belang om de gezamenlijke opgaven te realiseren. Gedurende de visieperiode neemt de provincie de regie over de totstandkoming van een website Waterrecreatie Noord-Holland. Daar krijgen ook de regionale ambitiekaarten een plek. Kennisbundeling en –ontsluiting naar het netwerk vindt onder meer door nieuwsbrieven en de website van de Provincie Noord-Holland plaats.

5.2 Beheeragenda

De grootste vaarwegbeheerders geven gezamenlijk uitvoering aan de Beheeragenda. Deze beheeragenda omvat de gezamenlijke opgaven op het gebied van veiligheid, duurzaamheid, taken en bevoegdheden, bediening, gezamenlijke programmering, voorzieningen en waterplanten. Per thema is aangegeven wie de trekker is. Ook zijn acties benoemd en waar mogelijk geprioriteerd op urgentie en korte versus lange termijn acties.

De bestuurders bepalen in het bestuurlijk beheeroverleg welke acties zij prioritair vinden om gezamenlijk op te pakken in het kader van het programma waterrecreatie en welke niet of elders opgepakt moeten worden. Zij geven vervolgens de aan het bestuurlijk overleg gekoppelde ambtelijke werkgroep opdracht tot uitwerking van de prioritaire acties (inzet, kosten, etc.). Bij deze uitwerking worden ook gemeenten, recreatieschappen, Coöperatie Gastvrije Randmeren en Plassenschap betrokken.

5.3 Verkenning aquapunctuurpunten

De aquapunctuurpunten worden na vaststelling van de visie verder verkend. Hierbij worden de aquapunctuurpunten op hoofdlijnen beoordeeld op de mogelijke ingreep, de kosten en baten van de investeringen, mogelijke planning, investeringskracht en draagvlak door de regio en de te maken beheerafspraken. De verkenning levert inzicht voor mogelijke maatregelen op de korte termijn, maar kan tevens agenderend zijn voor de langere termijn bij bestuurswisselingen op lokaal en provinciaal niveau.

5.4 Financiën

De opgaven in de visie zijn agenderend en niet in financiële zin nu al gedekt door beschikbare financiën bij de verschillende partners. Om opgaven te kunnen realiseren, is het efficiënt om bij geplande (onderhoud)werkzaamheden aan te sluiten. Ook bieden integrale gebiedsprocessen vaak goede koppelkansen die we optimaal willen benutten. Het realiseren van opgaven vraagt tijdige afstemming van planningen, inzet van menskracht en financiën vanuit alle partners.

5.5 Monitoring en evaluatie

In de Verkenningen die ten grondslag liggen aan deze visie, zijn de verwachte toekomstige ontwikkelingen geschetst. Omdat de toekomst zich niet altijd goed laat voorspellen en sprake is van een complexe opgave, is het goed om blijvend te monitoren op gepleegde inspanningen en de actualiteit van de visie. Dit doen wij op de volgende manier:

- *Jaarlijks overzicht op activiteitenniveau:* wordt eens per jaar een overzicht gemaakt. De klankbordgroep gebruikt dit overzicht en adviseert de gedeputeerde als regisseur over eventuele zorgen, aandachtspunten of nieuwe kansen die zich voordoen. Het overzicht, aangevuld met het advies van de klankbordgroep wordt gebruikt in de sturing van het programma.
- *Actualisering Verkenningen:* de waterrecreatiesector is in beweging, dit heeft zowel betrekking op de markt als op de dynamische omgeving van de waterrecreatiesector. Vandaar dat de verkenningen halverwege de planperiode worden geactualiseerd om de opgaven te kunnen toetsen aan de nieuwste inzichten. Dit kan leiden tot een herijking van het programma.
- *Actualisering ambitiekaarten:* de ambitiekaarten zijn dynamisch en worden jaarlijks geactualiseerd.

Daarnaast is het belangrijk inzicht te krijgen in hoeverre de geformuleerde ambities en doelstellingen worden bereikt. Hiervoor wordt een monitor- en evaluatieprogramma opgesteld. Het monitor- en evaluatieprogramma wordt opgezet met behulp van de structuur doelenboom en het benoemen van daaraan gerelateerde prestatie-indicatoren.

5.6 Uitvoeringsprogramma 2016 - 2019 provincie Noord-Holland

Omdat dit een visie is voor overheden, beheerders en ondernemers kan de visie doorwerken in meerdere uitvoeringsprogramma´s, zoals van gemeenten, waterbeheerders en recreatieschappen. Hieronder staat de doorwerking in het uitvoeringsprogramma van de provincie Noord-Holland voor de periode 2016-2019.

De provincie kent verschillende rollen: regisseur van het programma waterrecreatie Noord-Holland, eigenaar en beheerder van diverse waterwegen en gebieden, mede bevoegd gezag Natura 2000, subsidieverlener en toezichthouder zwemwater. Op basis van deze visie waterrecreatie stelt de provincie Noord-Holland voor de periode 2016-2019 een uitvoeringsprogramma op. Het

uitvoeringsprogramma beschrijft de taken en werkzaamheden vanuit de verschillende rollen van de provincie. Het uitvoeringsprogramma sluit aan bij de verschillende gebiedsprocessen die binnen de provincie lopen.

Met het uitvoeringsprogramma bepaalt het provinciebestuur waar de eigen beschikbare middelen in deze bestuursperiode worden ingezet.

Tabel 1 | Financiën vanuit het Coalitieakkoord "Kansen voor Groei"

Uitvoeringsmiddelen visie waterrecreatie	€ 4.000.000,-
WED ten behoeve van waterrecreatie	€ 2.000.000,-
Nieuwe zwemwaterlocaties	€ 100.000,-
Personenvervoer over water vanuit toeristisch-recreatief oogpunt	€ 3.370.000,-

Bij de inzet van provinciale middelen binnen het programma waterrecreatie is een belangrijk uitgangspunt dat sprake moet zijn van cofinanciering. Naast de uitvoeringspartners kan deze cofinanciering ook afkomstig zijn vanuit bijdragen door derden. Daarom gaan we als onderdeel van het programma actief op zoek naar financiering vanuit Europese fondsen (Interreg, Kansen voor West).

De besteding van de beschikbare middelen wordt gemonitord. Budget dat vrijvalt door onderbesteding op een van de onderdelen van het programma wordt herbesteed binnen het programma waterrecreatie.

Om tussentijds bij te kunnen sturen wordt jaarlijks aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten de voortgang van de visie waterrecreatie en het uitvoeringsprogramma gerapporteerd. Bij het vormen van een nieuwe coalitie wordt opnieuw de inzet van de provincie Noord-Holland voor de visie waterrecreatie bepaald.

BIJLAGEN

1

BIJLAGE

BETROKKEN PARTIJEN

Amsterdam Cruise Port
Amsterdamse Hengelsportvereniging
ANV De Amstel
ANWB
BBZ - Vereniging voor Beroepschartervaart
BELP / bewoners Loosdrechtse Plassen
BLN-Koninklijke Schuttevaer
Coöperatie Gastvrije randmeren
Diverse ondernemers uit de waterrecreatiesector
Geopark Gooi en Vecht
Gemeenten (zie verder)
Groengebied Amstelland
Haarlemmermeers Ondernemers Platform
HISWA
Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
Hoogheemraadschap van Rijnland
Landschap Noord-Holland
LTO Noord
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Ministerie van Economische Zaken
Natuurmonumenten
Nederlandse Kitesurf Vereniging
Nederlandse Vereniging van Toerzeilers
Ondernemersplatform Hollandse Plassen
Ondernemingsvereniging Halfweg Zwanenburg Boesingheliede & omstreken
Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord
Programmabureau Groene Hart
Provincie Flevoland
Provincie Fryslân
Provincie Utrecht
Provincie Zuid-Holland
Recreatie Noord-Holland
Recreatie Midden-Nederland
Recreatieschap Spaarnwoude
Recreatieschap Westfriesland
Recron
Regio Gooi en Vechtstreek
Rijke Waddenzee
Rijkswaterstaat
Roeivereniging Weesp
Samenwerkingsverband Waterland
Sportvisserij Nederland
Staatsbosbeheer
Stadsregio Amsterdam
Stichting Blauwe Hart
Stichting Goois Natuurreservaat
Stichting Waterrecreatie Nederland

Vechtplassencommissie
Verbond Nederlandse Motorboot sport
Vereniging Regio Water
Vereniging van Wadvaarders
Waternet
Waterrecreatie Advies
Waterrecreatie Nederland
Waterschap Amstel Gooi en Vecht
Watersportverbond

Gemeente Aalsmeer
Gemeente Alkmaar
Gemeente Almere
Gemeente Alphen aan den Rijn
Gemeente Amstelveen
Gemeente Amsterdam
Gemeente Beemster
Gemeente Bergen
Gemeente Beverwijk
Gemeente Blaricum
Gemeente Bloemendaal
Gemeente Bodegraven-Reeuwijk
Gemeente Castricum
Gemeente Den Helder
Gemeente Diemen
Gemeente Drechterland
Gemeente Edam-Volendam
Gemeente Enkhuizen
Gemeente Gooise Meren
Gemeente Haarlem
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Gemeente Haarlemmermeer
Gemeente Heemskerk
Gemeente Heemstede
Gemeente Heerhugowaard
Gemeente Heiloo
Gemeente Hilversum
Gemeente Hollands Kroon
Gemeente Hoorn
Gemeente Huizen
Gemeente Koggenland
Gemeente Landsmeer
Gemeente Langedijk
Gemeente Laren
Gemeente Lelystad
Gemeente Medemblik
Gemeente Oostzaan
Gemeente Opmeer
Gemeente Ouder-Amstel
Gemeente Purmerend
Gemeente Schagen
Gemeente Stede Broec
Gemeente Stichtse Vecht
Gemeente Texel
Gemeente Uitgeest
Gemeente Uithoorn
Gemeente Velsen
Gemeente Waterland
Gemeente Weesp
Gemeente Wormerland
Gemeente Wijdemeren
Gemeente Zaanstad
Gemeente Zandvoort
Gemeente Zeevang

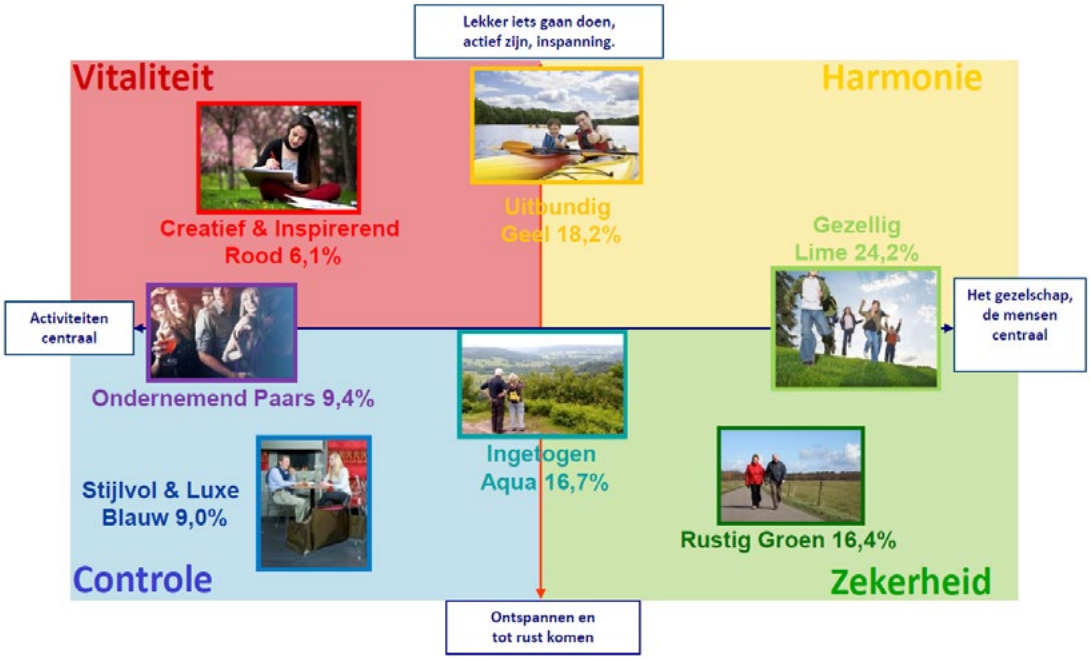
2

BIJLAGE

LEEFSTIJLATLAS

Bij het beschrijven van de markt voor recreatie en toerisme wordt vaak gebruik gemaakt van de Leefstijlatlas. Deze atlas geeft op basis van psychologische en sociologische kenmerken een uitgebreid profiel van recreanten. Op basis van deze kenmerken zijn zeven segmenten (kleuren) te onderscheiden. De verschillende leefstijlsegmenten willen het aangeboden waterrecreatieproduct elk op een andere manier beleven: gezelligheid of rust, inspanning of ontspanning? Dit maakt dat het voor bedrijven mogelijk is in de marketing, differentiatie van de productontwikkeling en innovatie hierop te anticiperen. Ook kan van dit verschil gebruik worden gemaakt bij de invulling van de zoneringsopgave.

Detailbeschrijving van de zeven leefstijlen

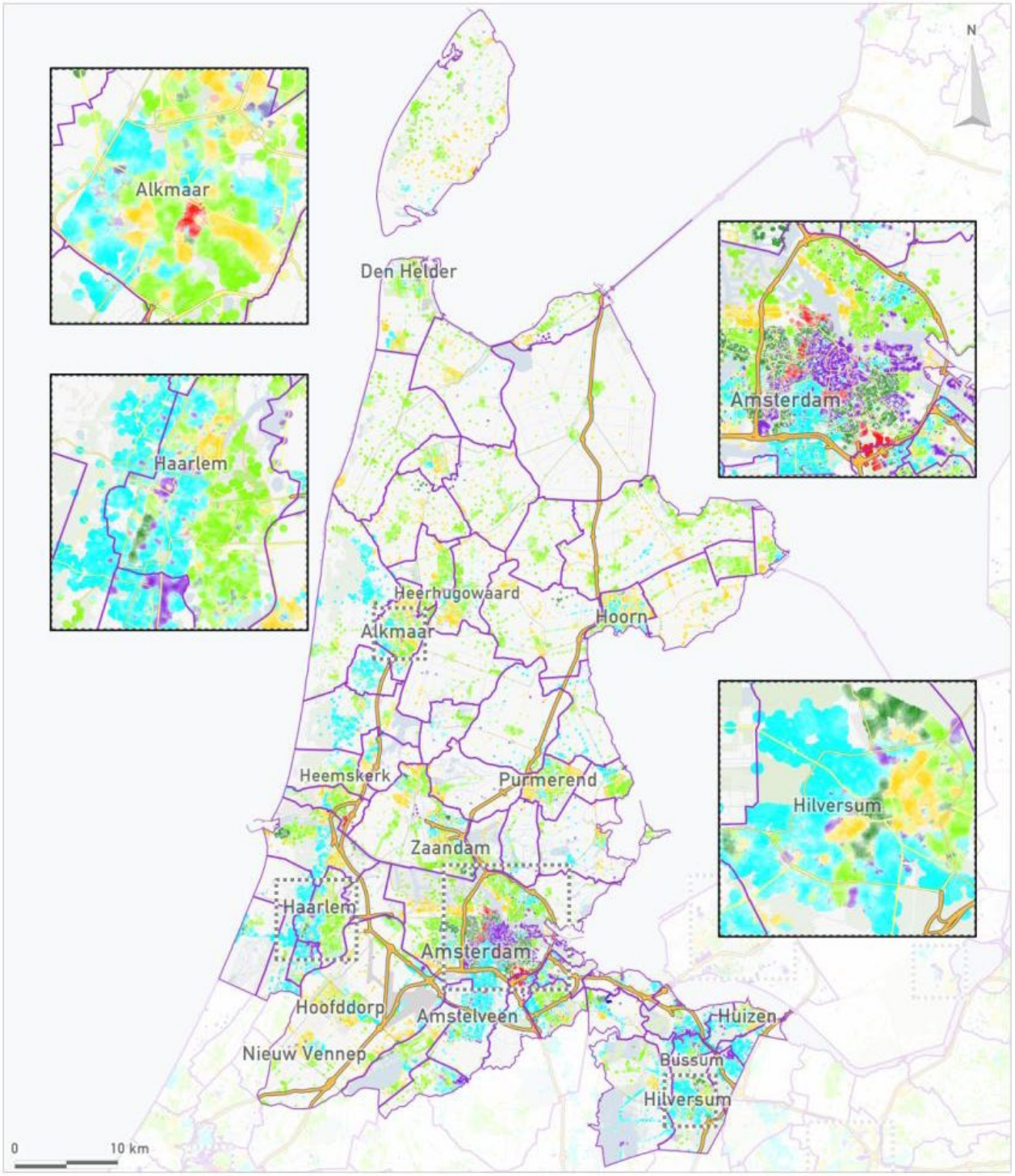


De segmenten kunnen als volgt worden omschreven:

- *Creatief en inspirerend Rood:* De groep Creatief en inspirerend Rood wil vrijheid, actief bezig zijn en nieuwe dingen ontdekken. Naast sportiviteit en inspanning zoekt men naar vernieuwende stromingen, moderne kunst en andere culturen. Doen relatief veel aan waterrecreatie: surfen, duiken, waterskiën, kanoën, varen en zeilen zijn populair.
- *Ondernemend Paars:* De Paarse belevingswereld gaat voor vrijheid, cultuur, activiteit, sportiviteit en goede faciliteiten. Ze willen kennis opdoen, zich laten verrassen en inspireren, nieuwe dingen zien en meemaken. Doen relatief veel aan waterrecreatie, met name duiken, surfen, roeien en zeilen.
- *Stijlvol en luxe Blauw:* Stijlvol en luxe Blauw staat voor ontspanning door heel actief bezig te zijn en af en toe te ontspannen door zich te laten verwennen met een luxe dagje uit. Zoekt meer exclusieve vormen van dagrecreatie en is gericht op 'ons soort mensen'. Toervaren en zeilen zijn populair.
- *Ingetogen Aqua:* Mensen uit de groep Ingetogen Aqua zijn rustige en geïnteresseerde recreanten. Zoeken inspiratie en waarderen sportieve en culturele recreatiemogelijkheden. Ze hebben interesse in cultuur, natuur en musea. Doen relatief minder aan waterrecreatie.
- *Rustig Groen:* Rustige recreanten zonder grote wensen, houden van privacy en vermijden de drukte. Groene recreatie is even opladen en rust nemen in de eigen vertrouwde omgeving, even niets moeten. Doen relatief vaak waterrecreatieactiviteiten als kanoën en roeien.

- *Gezellig Lime:* Mensen uit deze belevingswereld willen even weg uit de dagelijkse beslommeringen en gezellig iets met het gezin doen. Geen sociale verplichtingen en doen waar men zin in heeft, stellen geen hoge eisen aan het product. Participeren relatief minder in waterrecreatie.
- *Uitbundig Geel:* Uitbundig gele mensen willen genieten van het leven, doen waar ze zin in hebben en actief en sportief bezig zijn. Zoeken de gezellige drukte op, een beetje afwisseling en avontuur past daarbij. Doen relatief veel aan waterrecreatie, met name zeilen, surfen, waterskiën, kanoën en duiken.

BSR Leefstijlkaart Dagrecreatie Provincie Noord-Holland



Legenda

Creatief en inspirerend rood	Gezellig lime	Ingetogen aqua	Ondernemend paars
Uitbundig geel	Rustig groen	Stijlvol en luxe blauw	

Copyright 2011 SmartAgent

HAARLEM, JUNI 2016

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Programma Waterrecreatie

Fotografie
Provincie Noord-Holland
fotograven Christine Kolster (pagina's 9 en 57), Ruud Karstens (pagina 51)
Liniebureau Nieuwe Hollandse Waterlinie (pagina 17)
fotograaf Cris Toala Olivares (pagina's 1, 11, 21, 24, 27, 38, 40 en 54)
fotograaf Bart Homburg (pagina 34)
fotograaf Kenneth Stamp (pagina 43 en 48)

Illustraties en terminologie
H. Haagsman
Terminologie Aquapunctuur J. Brouwer

Grafische verzorging
Xeroxmediaservices

Haarlem, 22 juni 2016

WATERRECREATIE

Provincie
Noord-Holland

Water, bron van recreatie

Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie Provincie Noord-Holland 2016-2019

Eindconcept

UITVOERINGS

INHOUD

3 | 1 Algemeen

3 | 1.1 Inleiding

3 | 1.2 Het proces tot nu toe

4 | 1.3 Van visie naar uitvoeringsprogramma

4 | 1.4 Leeswijzer

5 | 2 Doelen

5 | 2.1 Doelen begroting provincie Noord-Holland

5 | 2.2 Doel en strategie uit de Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland 2030

6 | 2.3 Onderbouwing

7 | 3 Rol en instrumenten provincie Noord-Holland

7 | 3.1 Rol

7 | 3.2 Instrumenten

9 | 4 Opgaven

11 | 4.1 Thematische opgaven

14 | 4.2 Gebiedsgerichte opgaven

23 | 5 Samen vooruit

24 | 6 Financiën

27 | 7 Monitoring en evaluatie

29 | Bijlage 1 Redeneerlijnen

32 | Colofon

1 ALGEMEEN

1.1 Inleiding

Het coalitieakkoord 2015-2019 "Ruimte voor Groei" agendeert de wil om in de toekomst een belangrijke watersportprovincie te blijven. Er is een grote behoefte aan waterrecreatie, er zijn volop kansen voor waterrecreatie in onze provincie en er zijn veel ontwikkelingen en veranderingen op dit gebied. Om hier richting aan te geven voor de toekomst is afgesproken een Visie Waterrecreatie op te stellen. Voor de uitvoering zijn middelen beschikbaar die ingezet worden als cofinanciering van initiatieven die bijdragen aan de bevordering van waterrecreatie, rekening houdend met ruimtelijk beleid.

Op de startbijeenkomst tijdens Sail 2015 is met alle stakeholders een bestuurlijke aftrap gegeven. Tijdens deze bijeenkomst is een start gemaakt met het verkennen van de inhoudelijke opgaven en is gesproken over het proces van de totstandkoming van de visie. Waterrecreatie kent een zeer betrokken en actief maatschappelijk middenveld. Daarnaast zijn de bestuurlijke taken en verantwoordelijkheden over veel partijen verdeeld. Het komen tot een gedragen visie voor de lange termijn is daarom een gezamenlijk proces. De partners op deze startbijeenkomst hebben uitdrukkelijk aan de provincie gevraagd hier regie op te nemen.

1.2 Het proces tot nu toe

Met het vaststellen van de startnotitie Visie waterrecreatie 2016-2030, in oktober 2015, heeft Gedeputeerde Staten richting gegeven aan het proces. De startnotitie geeft vorm aan de ambities uit het coalitieakkoord en sluit aan bij de wensen van de stakeholders om de totstandkoming van de visie, maar ook de uitvoering die daarop volgt, gezamenlijk op te pakken. De commissie Economie, Energie en Bestuur heeft op 23 november 2015 ingestemd met de startnotitie. De totstandkoming van de visie en het uitvoeringsprogramma is opgedeeld in drie fasen:

Fase 1: Verkennen (oktober 2015 tot januari 2016)
Tijdens de verkenningsfase is het rapport "Verkenningen Waterrecreatie 2016" opgesteld. Het rapport is met behulp van de inbreng van de partners opgesteld en heeft tot doel een breed gedeeld overall beeld te krijgen van de cijfers, trends en ontwikkelingen op het gebied van waterrecreatie in Noord-Holland. Daarnaast hebben de betrokken beheerorganisaties gewerkt aan een gezamenlijke beheeragenda. Tot slot zijn door gemeenten en ondernemers in de afgelopen maanden veel ambities naar voren gebracht die worden samengebracht in regionale ambitiekaarten. De verkenningsfase is op 28 januari 2016 met een bestuurlijke bijeenkomst met de stakeholders afgerond. In deze fase hebben de partners elkaar en de inhoud beter leren kennen.

Fase 2: Visievorming en uitvoeringsprogramma provincie (januari – juli 2016)
Provinciale Staten heeft in februari met de uitkomsten van de verkennende fase een kaderstellende discussie gehouden. Op basis van de kaders vanuit Provinciale Staten en de input van de externe partners is een concept-visie waterrecreatie opgesteld. Deze is op 27 mei in Medemblik met de stakeholders besproken. Naast de complimenten over het proces tot nu toe, waren er inhoudelijke reacties op zowel de thematische als de gebiedsgerichte opgaven. Deze reacties zijn ambtelijk afgewogen en hebben geleid tot aanpassingen op de concept-visie. Daarnaast is het uitvoeringsprogramma voor de provincie Noord-Holland 2016-2019 opgesteld.

Fase 3: Vaststelling (juli-oktober 2016)
De Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland 2030 wordt met het Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie Provincie Noord-Holland 2016-2019 in oktober ter vaststelling aan Provinciale Staten voorgelegd.

1.3 Van visie naar uitvoeringsprogramma

De Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland 2030 bevat streefbeelden en opgaven voor de periode 2016 tot 2030. Dit betekent dat er geprioriteerd moet worden in de tijd. Daarnaast is de uitvoering van de opgaven in de visie een gezamenlijke opgave. Niet bij alle opgaven heeft de provincie een directe rol. Het behalen van de doelen uit de visie is daarmee afhankelijk van de inzet van alle waterrecreatiepartners. Tijdens het bestuurlijk beheeroverleg is afgesproken de activiteiten uit de gezamenlijke beheeragenda en meekoppelkansen bij reeds voorziene beheeropgaven in de jaren tot 2030 met elkaar te verankeren in een nog op te stellen planning. De bestuurlijke besluitvorming hierover wordt eind 2016 verwacht.

Het Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie Provincie Noord-Holland 2016-2019 geeft richting aan de inzet van de provincie Noord-Holland voor de jaren tot 2019. De opgaven hebben wij in de tijd geprioriteerd. Deze prioritering vindt plaats op basis van:

- Beschikbare middelen;
- Momentum in de omgeving;
- Nog te maken afwegingen in de vorm van verkenningen.

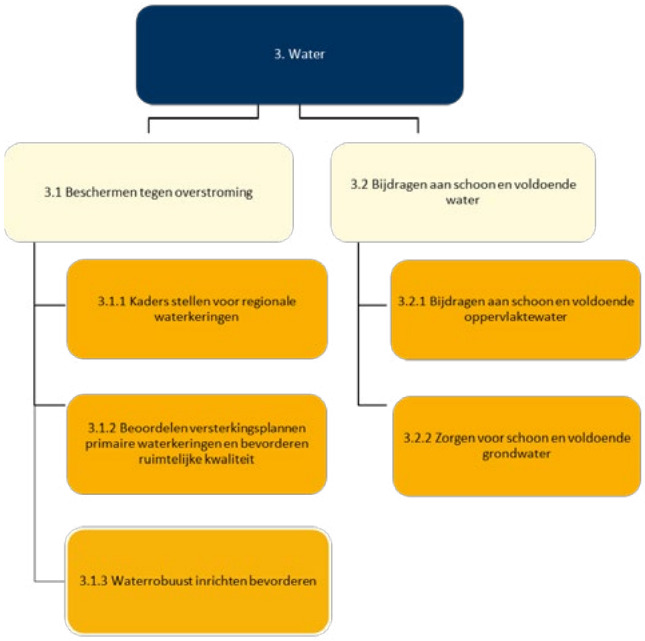
1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de doelen, de strategie en de onderbouwing van de Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland 2030 en het Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie Provincie Noord-Holland 2016-2019. Hoofdstuk 3 gaat in op de verschillende rollen die de provincie Noord-Holland op het gebied van waterrecreatie vervult en de instrumenten die zij inzet om de doelen te bereiken. In hoofdstuk 4 worden de thematische en gebiedsgerichte opgaven nader uitgewerkt. Hoofdstuk 5 geeft de opzet voor de programmatische opzet van het vervolg weer. Hoofdstuk 6 beschrijft de inzet van de beschikbare financiën van dit uitvoeringsprogramma. Tot slot gaat hoofdstuk 7 in op de monitoring en evaluatie.

2 DOELEN

2.1 Doelen begroting provincie Noord-Holland

Waterrecreatie valt in de begroting van de Provincie Noord-Holland onder het programma 3 Water en het operationele doel " Bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater. "



Als instrument staat het opstellen van de visie waterrecreatie benoemd. De doelen en de opgaven vanuit de visie gaan echter breder dan alleen het bijdragen aan schoon en voldoende oppervlakte water. Dit betekent dat tevens aansluiting wordt gezocht bij de programma's bereikbaarheid, ruimte, groen en cultuur en welzijn.

2.2 Doel en strategie uit de Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland 2030

We willen de positie van Noord-Holland als vooraanstaande waterrecreatieprovincie behouden en versterken, zowel vanuit het economisch als het maatschappelijk belang. De maatschappelijke en economische waarden moeten optimaal hand-in-hand gaan. We zetten daarmee in op de volgende twee doelstellingen:

1 **Versterken van de economische waarde van waterrecreatie in Noord-Holland**
Waterrecreatie vertegenwoordigt een belangrijke economische waarde voor Noord-Holland, zowel in bestedingen als werkgelegenheid. Economische waarde ontstaat met name waar water- en landrecreatie samenkomen. De strandrecreatie en het kusttoerisme in Noord-Holland zijn dan ook het meest omvangrijk en beslaan zo'n 756 miljoen euro aan bestedingen per jaar. De pleziervaart en de andere watersporten zijn afzonderlijk economisch minder omvangrijk, maar leveren bij elkaar opgeteld een gelijke omvang aan bestedingen. Uit de Verkenningen blijkt dat zeecruises, riviercruises, strandrecreatie, kanovaren, roeien en sloepvaren de belangrijkste groeimarkten in Noord-Holland zijn. Ook geeft de verkenning aan dat aandacht nodig is voor de pleziervaart (motor- en zeilboten, jachthavens), vanwege ontwikkelingen als vergrijzing en verandering in vaargedrag en botenbezit. Het is van belang dat we bij de groeimarkten de economische potentie kunnen verzilveren en bij de aandachtmarkten de weg naar vitaliteit inzetten. Uiteraard afgestemd op andere belangen in de omgeving.

2 **Versterken van de maatschappelijke waarde van waterrecreatie in Noord-Holland**
Voor de inwoners van Noord-Holland is het wonen bij water en de mogelijkheid om op diverse manieren te recreëren op en aan het water een grote kwaliteit. Door de enorme diversiteit van ons water, kennen we ook zeer diverse vormen van waterrecreatie. Waterrecreatie kenmerkt zich aan de ene kant door activiteit, sportiviteit, beweging en beleving en aan de andere kant door het ervaren van ruimte, rust, cultuurhistorie, natuur, landschap en stilte. Van durfsporten tot kanovaren. Het is van belang dat de diverse vormen, daar waar passend gefaciliteerd worden. Hierbij moet ook aandacht zijn voor de mogelijkheden voor minder mobiele inwoners van Noord-Holland. Dit geldt ook voor de inzet van vrijwilligers.

Strategie

De visie kent de volgende uitgangspunten:

- Samen aan de slag, samenwerking tussen alle betrokkenen is cruciaal voor behalen doelstellingen;
- Ambities en opgaven zijn op regionaal en bovenregionaal niveau;
- Goede verbindingen in het vaarnetwerk en de mogelijkheid van het varen van rondjes zijn randvoorwaarden voor waterrecreatie;
- Een goed ontsloten routenetwerk kan zorgen voor kansrijke verbindingen tussen water met land.

We introduceren een aantal principes en termen om ontwikkeling en groei in waterrecreatie te faciliteren en op gang te brengen. Deze principes zijn leidend bij de uitwerking van onze strategie:

Verbinding water - land
Waterrecreatie is sterk verbonden aan water én land. Waar recreatievormen van water en land nauw verweven zijn en samenkomen, zijn kansrijke overgangen en aantrekkelijke bestemmingen te ontwikkelen. Aanlegplaatsen, jachthavens, overstapplekken en knooppunten, oeverrecreatie en historische binnensteden zijn voor water- en landrecreanten en ondernemers aantrekkelijke locaties.

Zonering
De verschillende vormen van waterrecreatie, activiteiten, voorzieningen en faciliteiten worden van elkaar gescheiden én verbonden. Zonering van waterrecreatie houdt rekening met veiligheid, kwetsbare gebruikers en natuur of andere belangen. Tegelijkertijd concentreert zonering het gebruik en maakt de betreffende waterrecreatie toegankelijk en biedt het mogelijkheden voor ondernemerschap, dit geldt met name voor de durfspots, waar ruimte voor extreme wind- en watersporten wordt geboden.

Aquapunctuur
Voor prioritering van kansen die voor een groter gebied en voor meerdere doelgroepen winst opleveren, wordt 'aquapunctuur' geïntroduceerd. Het resultaat van dit 'prikje' is nooit slechts een lokale, individuele oplossing voor een knelpunt of kans, maar werkt als effect door en is daardoor altijd van grote regionale betekenis. Bij aquapunctuur is sprake (van een combinatie) van:

- Verbindingen van netwerken en combinaties van water- en landrecreatie;
- Meervoudige opgave met meer dan één waterrecreatievorm, waar slimme combinaties mogelijk zijn;
- Ambities van meerdere stakeholders, waar wensen van gebruikers en eisen van beheerders duidelijk zijn;
- Aanwezigheid van aantoonbare kansen voor ondernemers;
- Kansen voor koppeling met cultuurhistorie, als onderdeel van een aantrekkelijke bestemming.

2.3 Onderbouwing

Het rapport "Verkenningen Waterrecreatie Noord-Holland 2016" voorziet in cijfers rondom alle diverse gebruikersgroepen wordt in Noord-Holland. Daarnaast geeft het inzicht in de trends en ontwikkelingen die zich binnen deze gebruikersgroepen voortdoen. Hierbij is tevens een vertaling gemaakt van deze cijfers en ontwikkelingen naar de vier gebieden. Tot slot is een overzicht gegeven van algemene trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op de ontwikkelingen en de kansen voor waterrecreatie.

Daarnaast is gewerkt middels een co-creatieproces. Vanuit ervaringsdeskundigen en direct betrokkenen zijn gedurende het traject om te komen tot de visie kansen en knelpunten aangeleverd.

Tot slot zijn voor de strategie en de inzet van de provinciale financiële middelen onderbouwende redeneerlijnen opgesteld, ten behoeve van het formuleren van robuust beleid (zie bijlage 1).

3 ROL EN INSTRUMENTEN PROVINCIE NOORD-HOLLAND

Ten behoeve van het realiseren van de doelen en het uitvoeren van de opgaven heeft de provincie verschillende rollen en zet zij diverse instrumenten in.

3.1 Rol

Regionale kracht vereist slagvaardige rollencombinaties met gemeenten, private partijen, kennisinstellingen, financiers en burgers. Daarbij vervult de provincie verschillende rollen, altijd vanuit de provinciale kerntaken. De ene keer die van regisseur, de andere keer als aanjager of wegbereider. Bovenal is de provincie een 'belangenassembleur' (Kompas2020).

De visie benoemt thematische en gebiedsgerichte opgaven. Bij elke opgave kan de provincie verschillende rollen vervullen. Het is aan de provincie om daarin de juiste keuzes te maken. Ruimtelijk-economische ontwikkelingen als kerntaak blijven richtinggevend en de inzet is verbonden met maatschappelijke ontwikkelingen. De provincie in de *regierol* komt voort uit behartigen van regionale belangen. De provincie verbindt en is de trekker om partijen en belangen bij elkaar te brengen. In haar regierol pakt de provincie (pro-)actief de leiding in het proces van programmatisch werken aan waterrecreatie. Zij is tevens vanuit waterrecreatie agenderend naar en integrerend met gebiedsgerichte ontwikkelingen. Waterrecreatie maakt ook verbinding met andere opgaven om bijvoorbeeld de betrokkenheid van burgers en beleefbaarheid van waterrecreatie en natuur te vergroten.

De provincie is *eigenaar* en *beheerder* van vaarwegen en kunstwerken. Deze rol maakt de provincie verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van provinciale vaarwegen en kunstobjecten. Dit geldt voor bediening van sluizen en bruggen ten behoeve van doorstroming en voor het onderhoud van vaarwegen, kades en oevers. Ook andere partijen zijn verantwoordelijk voor bepaalde onderdelen van het vaarnetwerk. Wij werken daarin met hen samen.

De provincie is als bevoegd gezag *toezichthouder* en *vergunningverlener*. Bij waterrecreatie gaat het om het aanwijzen en controleren van zwemwater (Waterwet). Ook geeft de provincie vergunningen in het kader van de Natuurbeschermingswet voor bijvoorbeeld het maaien van waterplanten.

De provincie heeft een *aanjagende rol*, als katalysator, wegbereider of ondersteuner van partners en partijen die tot een ontwikkeling willen komen. Deze stimulerende rol zet de provincie in wanneer andere partijen samen met ons of alleen aan de lat staan van de opgaven in waterrecreatie. De provincie zet vanuit deze rol instrumenten in van kennis, kunde en netwerk om partijen te bedienen en te verbinden.

Als provincie zijn we met bestaande en nieuwe financieringsregelingen (als WED) meesturend in de uitvoering van deze opgaven waterrecreatie.

3.2 Instrumenten

De provincie heeft te maken met wetten, regels en beleid vanuit Europa, rijk, gemeenten en waterschappen. Als provincie hebben wij in dit krachtenveld ook eigen instrumenten voorhanden om provinciale belangen te behartigen en doelen te bereiken. Het betreft een set van juridische, financiële en communicatieve instrumenten die geclusterd aan onze rollen voor waterrecreatie, worden ingezet vanuit bevoegd gezag en om bestuurlijk doelstellingen te verwezenlijken.

De provincie heeft in haar rollen vanuit bevoegd gezag *juridische instrumenten* tot haar beschikking. Voor kaderstelling en regelgeving van ruimtelijk-economische en maatschappelijke opgaven, hanteren wij onze bestaande beleidsregels en -zaken vanuit *verordeningen* (zoals ruimte, water, milieu). Het gaat om het naleven en handhaving van regels en voorschriften en de afgifte van vergunningen. Voor waterrecreatie gaat het bijvoorbeeld om het aanwijzen en controleren van zwemwaterplekken.

Door de inzet van *financiële instrumenten* geeft de provincie voor waterrecreatie richting en sturing aan beleidsuitvoering in de vorm van cofinanciering, subsidies en prijsvragen. Vanuit onze aanjagende en stimulerende rol zet de provincie bijvoorbeeld in op een nieuwe WED-regeling en een prijsvraag/regeling voor Recreatief vervoer over Water. Het onderzoek als nadere verkenning naar aquapunctuurpunten valt tevens onder het financieel instrumentarium.

Aan *communicatieve instrumenten* heeft de provincie meerdere middelen ter beschikking voor stimulering, ondersteuning en verbinding. Het gaat bij waterrecreatie om samenwerking en andere sociale sturing tot monitoring en evaluatie. Vanuit de regierol voeren wij overleg individueel of per regio met gemeenten om tot gedragen en bestuurlijke afspraken te komen. Vanuit de ondersteunende rol naar partners en partijen zetten we instrumenten van *kennis- en dataverzameling* in ten behoeve van informatie, kennisontwikkeling, monitoring en evaluatie. De provincie stimuleert co-regulering en zelfregulering van de uitvoering bij partijen vanuit eigen verantwoordelijkheid.

4 OPGAVEN

In dit hoofdstuk zijn alle opgaven uit de Visie Waterrecreatie in tabellen opgenomen. Hierbij is per opgave aangegeven, wat de rol van de provincie is, wie de partners zijn en wanneer activiteiten worden ingepland.

De doelen en opgaven van de visie waterrecreatie sluiten aan op provinciale opgaven binnen het begrotingsprogramma bereikbaarheid, ruimte, groen en cultuur en welzijn. Dit betekent dat, naast de samenwerking met onze externe partners, in de uitvoering van de opgaven ook interne samenwerking met andere beleidsterreinen en programma's wordt gezocht. Voorbeelden hiervan zijn Kaderrichtlijn Water, Natura 2000, toerisme, recreatie, cultuur en vaarwegbeheer. Ook met gebiedsgerichte programma's als Gooi- en Vechtstreek, Laag Holland en de dijkversterking Markermeerdijken wordt samengewerkt in de uitvoering.

Het programma Waterrecreatie is niet altijd trekker voor de opgaven. Afhankelijk van de opgave wordt de regierol van de provincie gericht ingevuld. Bij een aantal opgaven is de provincie vanuit een regierol de trekker in integrale gebiedsprocessen. Dan wordt de waterrecreatie opgave in het integrale gebiedsproces meegenomen. Het is ook mogelijk dat de provincie voor de waterrecreatie opgave naast een faciliterende rol ("leren van elkaar"), een aanjagende of volgende rol neemt, waar andere partijen trekkend zijn. Er zijn tevens opgaven benoemd waar wij als provincie geen rol of verantwoordelijkheid hebben. In de tabellen wordt dit aangegeven met een x.

Zoals aangegeven is de uitvoering mede afhankelijk van de inzet van externen. Hoe wij hier in de verantwoording invulling aan geven, staat aangegeven in hoofdstuk 6 monitoring en evaluatie.

De planning van de speerpunten uit het coalitieprogramma en daarmee de invulling van de beschikbaar gestelde middelen is op hoofdlijnen in het schema hieronder weergegeven.

	2016	2017	2018	2019
Regie en programma activiteiten				
Beheer agenda				
Uivoeringsmiddelen visie water	Verkenning aquapunctuur punten		Uitvoering geselecteerde projecten	
Water als economische drager (WED)	opstellen uitvoeringsregeling (WED)		Uitvoering geselecteerde projecten	
Personenvervoer over water vanuit toeristisch-recreatief oogpunt	Uitschrijven prijsvraag	Subsidie regeling	Uitvoering van gehonoreerde projecten	
Nieuwe zwemlocatie	Vormgeven stimulatieregeling		Uitvoering geselecteerde projecten	

4.1 Thematische opgaven

Thema	Nr.	Opgave	Rol provincie	Partners	Startdatum
3.1 Water is van ons allemaal		**Waterrecreatie voor iedereen**			
	1	Tijdig inbrengen van de (soms lokale) ambities en wensen van waterrecreatie als meekoppelkans bij grotere ontwikkelingen of groot onderhoud.	gebiedsregisseur, beheerder	gemeenten, waterschappen, gebruikers en belangenorganisaties	2016
	2	Faciliteren van voorzieningen voor de waterrecreant (bijv. een visplek), waar mogelijk geschikt voor meerdere doelgroepen (bijv. door een deel van een vlot te verlagen voor de roeisport) en koppelen aan lokale ambities bij verenigingen.	gebiedsregisseur, beheerder	gemeenten, waterschappen, gebruikers en belangenorganisaties	2016
	3	Oog hebben voor het benutten van kansen om waterrecreatie ook voor mindervaliden toegankelijk te maken. Bovendien de aandacht voor aangepaste voorzieningen voor mindervaliden (onder andere via Sportservice) vergroten door deze beter bekend te maken.	gebiedsregisseur, beheerder	gemeenten, waterschappen, gebruikers en belangenorganisaties	2016
		Veiligheid op het water			
	4	Voortzetten van het inzetten van zonering als instrument om verschillende typen waterrecreatie op een goede manier met elkaar te combineren, om de aantrekkelijkheid en veiligheid van kusten en grote wateren voor de verschillende recreatievormen te behouden.	vergunningverlener, gebiedsregisseur	Rijk, gemeenten, gebruikers, belangenorganisaties, natuurverenigingen	2016
	5	Per locatie waar beroepsvaart en recreatievaart samenkomen en dit leidt tot onveilige situaties, zoeken naar een oplossing op maat. Dit doen we door hieraan te werken via de gezamenlijke Beheeragenda van de beherende organisaties en in het lopende project Veiliger Kruisen Amsterdam-Rijnkanaal.	regierol programma waterrecreatie, aanjager	Rijk, gemeenten, waterschappen, gebruikers, belangenorganisaties	2016
	6	Blijven aansluiten op het project "Varen doe je samen!", waarin partijen door middel van voorlichting gezamenlijk werken aan het vergroten van de verkeersveiligheid op het water. Dit project is erop gericht dat beroepsvaart en recreatievaart veilig op hetzelfde vaarwater naast elkaar kunnen plaatsvinden.	partner	Stichting waterrecreatie Nederland (trekker), RWS, waterschappen, belangenorganisaties	2016
		Waterrecreatie en natuur gaan goed samen			
	7	De inzet van zonering voor het goed combineren van waterrecreatie en natuur verder verbeteren. Dit heeft onder meer betrekking op informatievoorziening voor de waterrecreanten.	vergunningverlener, gebiedsregisseur, aanjager	Rijk, gemeenten, gebruikers, belangenorganisaties, natuurverenigingen	2016
	8	We werken met partners aan een goede gevarieerde waterplantenstand en visstand, zodat een robuust ecosysteem ontstaat. Daarbij monitoren we de voortgang.	kaderstellende rol KRW, vergunningverlenend Natura 2000	Rijk, waterschappen, gemeenten, gebruikers, belangenorganisaties	2016
	9	Een duurzame oplossing vinden voor het beheer van de waterplanten in de Hoornse Hop en het Gooi- en Eemmeer. Indien er geen betere oplossing dan maaien is, dan is de uitdaging om ook de gebruiker te laten bijdragen aan de kosten van het maaien en het maaisel te benutten.	regierol programma waterrecreatie	Rijk, waterschappen, gemeenten, gebruikers, belangenorganisaties	2016
		Duurzame waterrecreatie			
	10	Vanuit het programma waterrecreatie faciliteren om met elkaar en van elkaar te leren onder meer op het gebied van duurzaamheid.	regierol programma waterrecreatie	ondernemers, waterschappen, gemeenten, gebruikers, Rijk, belangenorganisaties	2016
	11	Duurzaamheid als randvoorwaarde voor investeringen voor de waterrecreatie.	regierol programma waterrecreatie	alle betrokken overheden	2016
		Afgestemd beheer			
	12	De beheeragenda nader uitwerken met een uitvoeringsagenda.	regierol programma waterrecreatie, trekker, beheerder	RWS, waterschappen	2016

Thema	Nr.	Opgave	Rol provincie	Partners	Startdatum
3.2 Water doet de economie stromen		**Versterken van het ondernemerschap en innovatiekracht**			
3.2.1 Ondernemend vermogen en innovatie	13	Herontwikkeling van watersportbedrijven (met name jachthavens) op kansrijke locaties.	alleen binnen provinciale gebiedsprogramma's	Bedrijfsleven (trekker), gemeenten	2017 Gooi en Vechtstreek
	14	Met alle waterrecreatiepartners invulling geven aan de ontwikkeling van het ondernemerschap en het leren van en met elkaar, bijvoorbeeld door de organisatie van Innovatietafels.	regierol programma waterrecreatie	ondernemers	2017
		Groeimarkten			
	15	Groeimarkten brengen de vraag naar extra of soms andere voorzieningen met zich mee, om de groei te kunnen faciliteren.	gebiedsregisseur, beheerder	Rijk, waterschappen, gemeenten, gebruikers, belangenorganisaties	2016
	16	De riviercruisevaart levert capaciteitsdruk en logistieke druk op in Amsterdam en Hoorn, en uitdagingen voor Haarlem en Enkhuizen om de riviercruisevaart optimaal te bedienen. Amsterdam is blijvend in overleg met de directe regio om deze druk op te kunnen vangen. Met de laatste investering in Huizen voor de riviercruisevaart (met behulp van WED subsidie) zijn er op dit moment voldoende aanmeervoorzieningen in de regio. De opgave richting 2030 is echter het continue monitoren van de groei en kan daarmee in de toekomst nog aanvullende voorzieningen vragen.	regierol programma waterrecreatie, volgend	gemeenten (trekker), belangenorganisatie ACP	2018
	17	Vanuit het bedrijfsleven wordt geïnvesteerd om aan de vraag naar sloepen te kunnen voldoen. Het creëren van netwerken voor sloepen en interessante water-land verbindingen is van belang om de economische en maatschappelijke waarden te vergroten. Daarnaast is het van belang dat ingezet wordt op verduurzaming.	regierol programma waterrecreatie, subsidieverlener WED, gebiedsregisseur	ondernemers (trekker), waterschappen, gemeenten, beherende orgasisaties, natuurorganisaties,	2017
		Duurzaamheid als onderscheidend vermogen			
	18	Het verder verbeteren van de duurzaamheid van bedrijven in de waterrecreatiesector. Duurzaamheid voorwaardelijk maken als onderdeel van de bedrijfsvoering en leren van elkaar. Doel is om aantoonbaar en zichtbaar landelijk tot de koplopers te behoren.	x	ondernemers (trekker), leren van elkaar programma waterrecreatie	volgend op intiatief
		Verbeteren regionale samenwerking			
	19	Het opstellen van een gemeenschappelijk ontwikkelingsplan voor de toekomst van waterrecreatie voor alle regio's van Noord-Holland. Het initiatief hiervoor ligt bij de bedrijven. In de plannen nemen zij een agenda op voor projecten die door de overheid opgepakt kunnen worden en projecten waar ondernemers aan zet zijn. Regionale partijen kunnen hierbij een rol spelen om ondernemers kansen te laten zien, ondernemers te verbinden en best practices van innoverende en toekomstgerichte bedrijven te delen om andere ondernemers te inspireren.	regierol programma waterrecreatie, aanjager	ondernemers (trekker) en in NHN ontwikkelingsbedrijf (trekker), leren van elkaar programma waterrecreatie	2017
3.2.2 Marketing en innovatie	20	Opzetten van doelgroepgerichte gebiedsmarketing en -promotie. In de regio's werken het bedrijfsleven en de lokale overheden daarin samen. Belangrijke onderdelen van marketing en promotie zijn de bekendheid van routestructuren, ontwikkeling (meerdaagse) vaarroutes en arrangementvorming.	alleen betrokken via staand beleid promotie en sponsoringbeleid	ondernemers (trekker), gemeenten	volgend op intiatief
	21	Provinciegrensoverschrijdende samenwerking in marketing van de waterrecreatiebestemmingen Waddenzee, IJsselmeergebied en de Hollandse Plassen.	alleen betrokken via staand beleid promotie en sponsoringbeleid	ondernemers, gemeenten	volgend op intiatief
	22	Organiseren van evenementen die de provincie Noord-Holland als waterrecreatieprovincie op de kaart zetten. Regionale afstemming is daarbij gewenst.	alleen betrokken via staand sponsorbeleid	ondernemers, gemeenten	volgend op intiatief

Thema	Nr.	Opgave	Rol provincie	Partners	Startdatum
3.3 Water verbindt		**Verbetering aanbod leidt tot verlenging van de verblijfsduur**			
3.3.1 Verbinding water-land	23	Verkennen van de mogelijkheden om bij integrale gebiedsontwikkelingen (natuurontwikkeling, stedelijke ontwikkeling, waterveiligheidsopgaven) waterrecreatie als onderdeel op te nemen. Mogelijk kansrijke locaties kunnen zich voordoen bij Halfweg (tevens OV-knooppunt) en Markermeerdijk.	alleen binnen provinciale gebiedsprogramma's	betrokken gebiedspartijen	2016
		Ontwikkelen van schakels tussen water- en landrecreatie			
	24	Herontwikkeling en verbreding van watersportbedrijven (zie ook paragraaf Ondernemend vermogen en innovatie).	x	ondernemers (trekker), leren van elkaar programma waterrecreatie	volgend op intiatief
	25	Ontwikkeling van TOP's en OV-knooppunten die ook gericht zijn op de mogelijkheden die het water biedt voor recreanten. In diverse regio's worden TOP's nu uitgewerkt, hierop kan worden aangesloten.	subisidieverlener TOP en programma OV knooppunten	RNH, gemeenten	2016
	26	Ontwikkelen van routenetwerken BRTN, sloepen en kano, die aansluiten op de andere knooppunten in het netwerk (fiets, wandel, OV) en cultuurhistorie van Noord-Holland.	regierol programma waterrecreatie, aanjager	gemeenten, waterschappen, beherende organisaties	volgend op intiatief
		Cultuurhistorie als basis voor verbinding			
	27	Toeristisch-recreatieve productontwikkeling gebaseerd op de (vroegere) functie van water en vaarwegen in Noord-Holland.	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	gemeenten, provincie Zuid-Holland, waterschappen, gebruikers en belangenorganisaties	2018, verkenning aquapunctuur 2016
3.3.2 Recreatief personenvervoer over water	28	Bevorderen van nieuwe toeristische vaarverbindingen (vaarverbindingen over water naar toeristisch-recreatieve bestemmingen), met een sluitend businessplan, die worden geëxploiteerd door ondernemers. Door het uitschrijven van een prijsvraag willen we ondernemers (met name rederijen) stimuleren om sluitende businessplannen op te stellen voor de exploitatie van dergelijke vaarverbindingen. Een hierop aansluitende subsidieregeling moet de daadwerkelijke realisatie van deze verbindingen stimuleren.	regierol programma waterrecreatie, aanjager, subsidieverlener	gemeenten, rederijen, toeristisch bedrijfsleven en regionale marketingorganisaties gericht op ontwikkeling van toeristische vaarverbinding.	2017
	29	Versterken van de samenwerking tussen gemeenten, rederijen, toeristisch bedrijfsleven en regionale marketingorganisaties gericht op ontwikkeling van toeristische vaarverbinding.	regierol programma waterrecreatie	gemeenten, rederijen, toeristisch bedrijfsleven en regionale marketingorganisaties gericht op ontwikkeling van toeristische vaarverbinding.	2017

4.2 Gebiedsgerichte opgaven

Regio	Nr.	Opgave	Rol provincie	Partners	Startdatum
4.1 Amsterdam en Metropoolregio Amsterdam		**Gevarieerd en ruimtelijk goed gespreid aanbod**			
	1	Balans zoeken tussen enerzijds het behouden van de toeristen en waterrecreanten in de stad en anderzijds het spreiden van deze drukte op het water naar omliggende waterrecreatiegebieden. Dit gaat zowel over het beter benutten van de mogelijkheden van het water, als over het spreiden van de waterrecreant door watersportgebieden beter aan elkaar te verbinden.	regierol programma waterrecreatie	gemeente Amsterdam, gemeenten MRA, waterschappen, Rijk, gebruikers, belangenorganisaties, ondernemers	2016
	2	Het realiseren van recreatief personenvervoer over water naar toeristische als beleving van het gebied, maar ook om de drukte in Amsterdam via het water te spreiden.	regierol programma waterrecreatie, aanjager, subsidieverlener	gemeenten, rederijen, toeristisch bedrijfsleven en regionale marketingorganisaties gericht op ontwikkeling van toeristische vaarverbinding	2017
		Intensief gebruikte en veilige vaarroutes			
	3	Afspraken maken over zonering om te zorgen dat er veilig gerecreëerd kan worden.	regierol programma waterrecreatie	Rijk, gemeenten, waterschappen, gebruikers, belangenorganisaties	2016
	4	Het creëren van veilige oversteekplaatsen voor de pleziervaart over de druk bevaren kanalen.	regierol programma waterrecreatie	Rijk, gemeenten, waterschappen, gebruikers, belangenorganisaties	2016
		Alle kansen worden benut			
	5	Bij gebiedsontwikkelingen moeten kansen voor waterrecreatie worden meegenomen.	gebiedsregisseur, beheerder	gemeenten, waterschappen, gebruikers en belangenorganisaties	2016

Regio	Nr.	Opgave	Rol provincie	Partners	Startdatum
4.1.1 Amsterdam		**Gevarieerd en ruimtelijk gespreid aanbod**			
	6	De drukte op het water in Amsterdam spreiden door waterrecreatiegebieden aan elkaar te verbinden en bestaande verbindingen beter te benutten.	regierol programma waterrecreatie	gemeente Amsterdam, gemeenten MRA, waterschappen,Rijk, gebruikers, belangenorganisaties, ondernemers	2016
	7	De nachtelijke staandemastroute door Amsterdam (Kostverlorenvaart) behouden.	regierol programma waterrecreatie, volgend	Gemeente Amsterdam (eerst verantwoordelijke als vaarwegbeheerder), gemeenten MRA	2018
	8	Aquapunctuur: Mogelijkheden onderzoeken om de historische trekvaart van Haarlem naar Amsterdam bevaarbaar te maken.	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	Gemeente Amsterdam, gemeente Haarlemmerliede, gemeente Haarlem, Rijnland	2017
	9	Aquapunctuur: Het verkennen van de haalbaarheid van het bevaarbaar maken van de Diem, als extra verbinding tussen Amsterdam en IJburg en het IJmeer, rekening houdend met een veilige oversteek over het Amsterdam-Rijnkanaal.	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	Gemeente Amsterdam, RWS	2017
	10	Het onderzoek naar de IJ-oeververbindingen volgen in relatie tot effecten op waterrecreatie in de regio. De toekomstige IJ-bruggen vormen een risico voor de bevaarbaarheid van het IJ.	regierol programma waterrecreatie, volgend	Havenbedrijf Amsterdam (trekker), gemeente Amsterdam	2016
	11	Verdere ontwikkeling van recreatief personenvervoer over water, als middel om recreanten en toeristen te spreiden.	regierol programma waterrecreatie, aanjager, subsidieverlener	gemeenten, rederijen, toeristisch bedrijfsleven en regionale marketingorganisaties gericht op ontwikkeling van toeristische vaarverbinding.	2017
	12	Voor Amsterdam en omgeving moet gezocht worden naar voldoende capaciteit in Amsterdam en alternatieve locaties voor chartervaart en riviercruises.	regierol programma waterrecreatie, volgend	Havenbedrijf Amsterdam (trekker), gemeente Amsterdam, gemeenten, ACP	2016
		Goede kwaliteit en veiligheid			
	13	Aquapunctuur: Om gebieden beter aan elkaar te verbinden is het nodig om een veilige oversteek te creëren over het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal. Voor het Amsterdam-Rijnkanaal zijn hiervoor twee pilotlocaties aangewezen: Driemond/Weesp en Nieuwersluis.	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	Rijk, gemeenten, waterschappen, gebruikers, belangenorganisaties	2016
	14	Spreiden en verduurzamen van de riviercruisevaart en passagiersvaart.	regierol programma waterrecreatie	Havenbedrijf Amsterdam (trekker), gemeente Amsterdam, gemeenten, ACP	2016
		Veilig zwemmen			
	15	Het realiseren van voldoende officiële zwemplekken.	regierol programma waterrecreatie, wettelijke taak zwemwater, subsidieverlener	Gemeente(trekker), Waternet, AGV, initiatiefnemers	2016

Regio	Nr.	Opgave	Rol provincie	Partners	Startdatum
4.1.2 Haarlem e.o.		**Optimale verbinding met omliggende gebieden**			
	16	Het spreiden van de riviercruisedruk in Amsterdam, o.a. richting Haarlem, en het faciliteren van voldoende voorzieningen voor de riviercruise zoals aanlegsteigers die ook voor mindervaliden goed te bereiken zijn.	regierol programma waterrecreatie, volgend	Havenbedrijf Amsterdam (trekker), gemeente Amsterdam, gemeente Haarlem, overige betrokken gemeenten, ACP	2016
	17	Ontwikkeling van het sloepennetwerk Amsterdam-Amstelland, aansluitend op het reeds bestaande sloepenknooppuntennetwerk.	regierol programma waterrecreatie	gemeenten (trekker), uitvoeringsorganisatie Recreatie Noord-Holland, waterschappen, bewoners, ondernemers en belangenorganisaties	2016
	18	Aquapunctuur: Gezamenlijk met de regio en de provincie Zuid-Holland de mogelijkheden verkennen om (doorstroming op) vaarverbindingen en vaarnetwerken te optimaliseren, vanuit een integrale benadering. Zo wordt de Leimuiderbrug door de waterrecreatiesector als knelpunt benoemd voor de pleziervaart en schepen met staande mast. Een ander punt van aandacht is een mogelijke nieuwe vaarverbinding van de Drecht naar de Westeinderplassen (Drechtdoorsteek).	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	gemeenten, provincie Zuid-Holland, waterschap, Rijk	volgend op intiatief
	19	Vanwege de toenemende drukte op een aantal vaarroutes de pleziervaart beter faciliteiten door de aanleg van extra wachtplaatsen.	regierol programma waterrecreatie, beheerder	gemeenten(trekker), waterschap, gebruikers, ondernemers, bewoners	volgend op initiatief
	20	Aquapunctuur: Mogelijkheden onderzoeken om de historische trekvaarten van Haarlem naar Amsterdam en Leiden bevaarbaar te maken.	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	gemeenten, provincie Zuid-Holland, waterschap	2017
		Veelzijdig en toekomstgericht waterrecreatiegebied			
	21	Ontwikkeling van de Westeinderplassen als veelzijdig watersportgebied met goede land-waterverbinding en een toekomstgerichte waterrecreatiesector. Dit als onderdeel van het Hollandse Plassengebied.	regierol programma waterrecreatie	ondernemers (trekker), gemeenten, waterschap, provincie Zuid-Holland	volgend op initiatief
	22	De Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder verder ontwikkelen als aantrekkelijke vaarroute, met voldoende overstapmogelijkheden op het land.	regierol programma waterrecreatie, beheerder	gemeenten(trekker), waterschap, gebruikers, ondernemers, bewoners	volgend op initiatief
	23	Aansluiten bij de ontwikkeling van toeristische overstappunten, waarbij water ook een belangrijke rol kan spelen.	subsidieverlener TOP	gemeenten (trekker), uitvoeringsorganisatie RNH	volgend op initiatief

Regio	Nr.	Opgave	Rol provincie	Partners	Startdatum
4.1.3 Laag Holland en Zaan		**Natuurbeleving in aantrekkelijk vaargebied voor kleine recreatievaart**			
	24	Optimaliseren van het sloepennetwerk in Laag Holland, waardoor ook kleine recreatievaart uit Amsterdam naar dichtbij gelegen gebieden in Laag Holland kan varen. Dit betreft het aanvullen van voorzieningen, het realiseren van duidelijke bewegwijzering voor het sloepenknooppuntennetwerk, het maken van duidelijke afspraken over het beheer en de bediening van kunstwerken in dit netwerk, en het realiseren van de benodigde voorzieningen, zoals het plaatsen van elektrische oplaadpunten.	gebiedsontwikkeling Laag Holland	gebiedsoverleg Laag Holland (trekker), waterschap, ondernemers, belangenorganisaties	2016
	25	Aquapunctuur: Bediening van de Engewormerbrug. Deze brug wordt door de waterrecreatiesector als knelpunt voor de bevaarbaarheid van het bestaande sloepennetwerk aangegeven.	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	waterschap, gemeenten, gebruikers	2017
		Het Alkmaarder- en Uitgeestermeer als aantrekkelijk waterrecreatiegebied			
	26	Verdere ontwikkeling van het Alkmaarder- en Uitgeestermeer en versterking van de waterrecreatiesector tot een vitale, duurzame en toekomstgerichte sector.	gebiedsregisseur	gemeenten (trekker), uitvoeringsorganisatie RNH, waterschap, ondernemers, gebruikers, bewoners	volgend op initiatief
		Industrieel en cultureel erfgoed te beleven vanaf het water			
	27	Spreiden van de toekomstige riviercruisevaart drukte in Amsterdam richting Zaandam en Alkmaar en het faciliteren van voldoende voorzieningen voor de riviercruise, zoals aanlegsteigers die ook voor mindervaliden goed toegankelijk zijn.	regierol programma waterrecreatie, volgend	gemeenten(trekker), waterschap, RWS, gebruikers, ondernemers, bewoners, belangenorganisaties	2016
		Goede verbindingen met omliggende regio's			
	28	Aquapunctuur: Het creëren van een veilige oversteek over het IJ en het Noordzeekanaal, voor verschillende doelgroepen: de beroepsvaart die op het kanaal vaart, de staande mastroute, grote motorboten en ook sloepen die willen oversteken om naar andere vaargebieden te varen.	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	Rijk, gemeenten, waterschappen, gebruikers, belangenorganisaties	2016
	29	Aquapunctuur: Mogelijkheden verkennen voor vaarverbindingen voor de kleine recreatievaart tussen het Markermeer als buitenwater en het binnenwater in Laag Holland. Het Kinselmeer lijkt hiervoor een kansrijke locatie te zijn die nader onderzocht wordt.	regisseur ruimtelijke kwaliteit dijkversterking Hoorn-Amsterdam; trekker verkenning	waterschap, gemeenten, gebruikers, ondernemers	2017

Regio	Nr.	Opgave	Rol provincie	Partners	Startdatum
4.1.4 Gooi en Vechtstreek		**Gevarieerd aanbod**			
	30	Het aanbod eigentijds houden, onderscheidend en passend bij de identiteit van de gebieden en richten op specifieke doelgroepen.	regierol programma Gooi en Vechtstreek	ondernemers (trekker), belangenorganisaties, gebruikers, waterschap	2016
		Voldoende vaarverbindingen en routes			
	31	Vaarverbinding Naarden buiten de vesting realiseren.	regierol programma Gooi en Vechtstreek, realisator	waterschap, gemeenten	2016
	32	Passantenhaven Vesting Naarden realiseren, inclusief goede overstapmogelijkheden water-landrecreatie.	regierol programma Gooi en Vechtstreek	gemeente Gooise Meren (trekker), regio Gooi en Vechtstreek	2016
	33	Aquapunctuur: Mogelijkheden voor vaarverbinding van Hilversum naar Naarden door de ´s- Gravelandse Vaart en Karnemelksloot verkennen.	regierol programma Gooi en Vechtstreek; trekker verkenning	gemeenten, Natuurmonumenten, omwonenden, waterschap, regio Gooi en Vechtstreek	2016
	34	Aquapunctuur: Vaarverbinding tussen de Wijde Blik en de Loosdrechtse Plassen onderzoeken.	regierol programma Gooi en Vechtstreek; trekker verkenning	gemeenten, Natuurmonumenten, omwonenden, waterschap, regio Gooi en Vechtstreek	2016
	35	Aquapunctuur: Het creëren van een veilige oversteek over het Amsterdam-Rijnkanaal, om vaargebieden beter aan elkaar te verbinden en het sloepvaren beter te faciliteren. Hiervoor zijn twee pilotlocaties aangewezen: Driemond/Weesp en Nieuwersluis.	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	Rijk, gemeenten, waterschappen, gebruikers, belangenorganisaties	2016
	36	Bevaarbaarheid en toegankelijkheid van het gebied behouden voor de staande mastroute, in verband met de bediening van de spoorbrug Weesp voor de recreatievaart en gepland hoogfrequent spoorvervoer op dit traject Schiphol-Amsterdam-Almere. Dit onderwerp op de agenda houden, in overleg blijven met partijen om tot de meest optimale bediening van de spoorbrug te komen en duidelijk te communiceren naar de recreatievaart.	regierol programma waterrecreatie	Waterschap, Prorail, RWS, gemeenten aan deze vaarroute	2016
		Aantrekkelijk en vitaal Loosdrechtse Plassengebied			
	37	Transitie en verduurzaming watersportsector in Oostelijke Vechtplassen voor betere aansluiting met marktontwikkeling. Vechtplassen als instapgebied voor verschillende vormen van waterrecreatie, met als accenten: verjonging van doelgroepen, inzetten op kort verblijf, beleving en sloepvaren.	regierol programma Gooi en Vechtstreek	ondernemers (trekker), gemeenten	2016
	38	Natuureilanden in de Loosdrechtse Plassen en Breukeleveense Plas met bagger aanleggen, met aandacht voor duurzaam regelen beheer.	regierol programma Gooi en Vechtstreek	gemeenten, regio Gooi en Vechtstreek, Plassenschap, Watersportverbond, Natuurmonumenten	2016
	39	Openbare ruimte met kwaliteit realiseren, onder andere zicht op water en toegankelijke waterkant.	regierol programma Gooi en Vechtstreek	gemeenten (trekker), ondernemers	2016
	40	De horeca ontwikkelt de verbinding land-water verder.	regierol programma Gooi en Vechtstreek	ondernemers (trekker), gemeenten	2016
	41	Onderzoeken haalbaarheid iconisch recreatie-eiland, bijvoorbeeld het eiland Markus Pos (inclusief veerpont en sluitende businesscase voor beheer en onderhoud).	regierol programma Gooi en Vechtstreek	ondernemers, Plassenschap	2017

Regio	Nr.	Opgave	Rol provincie	Partners	Startdatum
4.2 Noord-Holland Noord		**Grenzeloos varen: een samenhangend vaarnetwerk met goede verbindingen naar omliggende gebieden**			
	42	Met elkaar de afspraak maken om de bestaande vaarverbindingen in Noord-Holland Noord te behouden, om zo de kwetsbaarheid van het gebied weg te nemen en de aantrekkelijk van de regio als vaargebied te behouden.	regierol programma waterrecreatie	vaarwegbeheerders (HHNK en gemeenten) Ontwikkelbedrijf NHN monitort gebruik vaarverbindingen	2016
	43	Faciliteren van de ontwikkeling van de riviercruisevaart in Noord-Holland Noord.	regierol programma waterrecreatie, volgend	gemeenten (trekker), ondernemers, ACP	2016
	44	Het verkennen en zoeken naar innovatieve mogelijkheden voor verbindingen tussen het buitenwater en binnenwater in Westfriesland (door middel van een sluisje, overhaal, e.d.).	regierol programma waterrecreatie	vaarwegbeheerders, Ontwikkelbedrijf NHN, gemeenten	2017
	45	Aquapunctuur: Het bevaarbaar maken van de vaarroute Rustenburg-Verlaat voor de kleine pleziervaart, als extra vaarroute van en naar Laag Holland (noord-zuid verbinding) en aansluitend op het landelijke basisrecreatietoervaartnet. Hierbij gaat het concreet om het vaarwegbeheer en bediening van de Rustenburgersluis.	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	Ontwikkelbedrijf NHN samen met recreatieschap Westfriesland (trekker), gemeenten, ondernemers, waterschap	2017
	46	Aquapunctuur: Het verkennen van de mogelijkheden voor een oost-west verbinding voor de kleine recreatievaart van Alkmaar (bestaande recreatieve vaarwegen) naar Westfriesland (kleinschalige waterwegen). Avenhorn lijkt hierbij een plaats te zijn waarbij beide netwerken bij elkaar komen. Hierbij moet gezocht worden naar innovatieve mogelijkheden, zoals een overhaal. Voor de grotere pleziervaart is een dergelijke verbinding niet haalbaar, omdat het fijnmazige vaarnetwerk in Westfriesland beperkte doorvaartmaten kent. De verkenning zal ook een relatie leggen met de eventuele mogelijkheden om het binnenwater met het buitenwater te verbinden.	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	Ontwikkelbedrijf NHN (trekker), waterschap, gemeenten	2017
		Zorgeloos varen: goede doorstroming op het vaarwater			
	47	Vaarwegbeheerders in de regio blijven in gesprek over de bediening van bruggen en sluizen, ten behoeve van de doorstroming, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het vaargebied. Gezamenlijk evalueren en verkennen wat de uitbreiding en betere afstemming van de bediening hebben betekend en waar optimalisering van de bediening mogelijk is door middel van centrale bediening en - waar mogelijk - zelfbediening.	regierol programma waterrecreatie, beheerder	vaarwegbeheerders (waterschappen, provincie, gemeenten), watersportorganisaties, Ontwikkelbedrijf NHN (aanjagende en stimulerende rol)	2016
		Aantrekkelijk en duurzaam netwerk voor de kleine recreatievaart			
	48	Als regio een duurzaam vaarnetwerk (sloepennetwerk) voor de kleine recreatievaart uitrollen en promoten, waardoor het reeds aanwezige fijnmazige waternetwerk beter benut kan worden en ook economisch interessant wordt. Waar mogelijk en interessant historische vaarverbindingen herstellen. Een goede samenwerking tussen verschillende overheden, ondernemers en gebruikers is hierbij van belang. Gezamenlijk zoeken naar innovatieve vormen van samenwerking om de doorvaarbaarheid van het vaarnetwerk te borgen.	regierol programma waterrecreatie, subsidieverlener	gemeenten, recreatieschap (trekker)	2016
	49	Benutten van TOP's in de regio voor de waterrecreatie en de koppeling met recreatie op het land.	subsidieverlener TOP	gemeenten, recreatieschappen, bedrijfsleven	volgend op initiatief
		Zwemmen en watersporten in Noord-Holland Noord			
	50	Realiseren van officiële zwemplekken, zodat voor iedereen op maximaal 10 km afstand een officiële zwemplek beschikbaar is.	regierol programma waterrecreatie, wettelijke taak zwemwater, subsidieverlener	gemeente, ondernemers	2016

Regio	Nr.	Opgave	Rol provincie	Partners	Startdatum
4.3 Noordzeekust		**Passend aanbod, dat goed wordt uitgedragen**			
	51	Onderzoeken waar het aanbod aan waterrecreatie gedifferentieerd en in samenhang met de identiteit van de gebieden verder kan worden ontwikkeld. De identiteitsprofielen van de kustplaatsen kunnen hiervoor de basis vormen.	regierol programma waterrecreatie	gemeenten (trekker), ondernemers, natuurorganisaties, waterschappen	2017
	52	Durfsporten aan de Noordzeekust een plek geven, dat wil zeggen concentreren en tegelijk ruimte bieden. Dit dient een drieledig doel: gebruikers goed bedienen, ontwikkeling mogelijk maken voor marktpartijen en 'wildgroei' tegengaan door vormen van waterrecreatie onder te brengen in een functionele zonering die bij het gebied past en voor alle gebruikers van waarde is.	regierol programma waterrecreatie	gemeenten (trekker), ondernemers, natuurorganisaties, waterschappen, gebruikers	2017
	53	Duidelijke regels voor durfsporters opstellen door overheden én ondernemers voor sporten onderling en kwetsbare medegebruikers en natuur. Afspraken maken tussen overheid en sector over wat waar mag en heldere communicatie over tijdzonering (in relatie tot natuur/broedseizoen), ruimtezonering en informatievoorziening (in plaats van gebod en verbod).	wettelijke rol provincie Natura 2000, regierol programma waterrecreatie	gemeenten, ondernemers, natuurorganisaties, waterschappen, gebruikers	2018
	54	Samenwerking en regulering, marketing en promotie en toegankelijkheid van durfsporten organiseren door certificering ondernemers, educatie/opleiding gebruikers en verbeterde digitale toegankelijkheid.	x	gemeenten (trekker), ondernemers, natuurorganisaties, waterschappen, gebruikers	volgend op intiatief
		Durfspots als instrument voor marketing en voor concentratie van durfsporten			
	55	Minimaal drie durfspots aanwijzen als concentratiegebied voor durfsporten.	regierol programma waterrecreatie	gemeenten (trekker), gebruikers, natuurorganisaties, waterschappen, ondernemers	2018
	56	Verkenning naar ontwikkeling van nieuwe durfspots waterrecreatie in relatie met het achterland.	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	gemeenten (trekker), gebruikers, natuurorganisaties, waterschappen, ondernemers	2018
	57	Verkenning snelvaargebieden Noordzeekust: mogelijkheden onderzoeken of geconcentreerde snelvaargebieden op de Noordzee van toegevoegde waarde zijn (met betrekking tot powerboat/RIB-varen)	regierol programma waterrecreatie, trekker verkenning	gemeenten, gebruikers, RWS, natuurorganisaties, waterschappen, ondernemers	2018

Regio	Nr.	Opgave	Rol provincie	Partners	Startdatum
4.4 Waddenzee en IJsselmeergebied		**Verbreed aanbod van waterrecreatie passend bij het karakter van de locaties**			
	58	De Wadden en het IJsselmeergebied ontwikkelen als aantrekkelijk vaargebied, met voldoende overstapmogelijkheden op het land.	regierol programma waterrecreatie	Rijk (trekker), Provincie Fryslan, gemeenten, belangenorganisaties, ondernemers, bewoners	2016
		IJmeer en Markermeer, Gooi- en Eemmeer: verbreed aanbod van waterrecreatie			
	59	Durfspots: Waar mogelijk stimuleren van waterrecreatie, onder meer door ontwikkeling van durfspots, in ieder geval bij Hoorn en mogelijk bij IJburg. Waar nodig zoneren in tijd en ruimte (kitesurflocaties), aansluitend bij de kwaliteiten van het gebied als natuurgebied.	regierol programma waterrecreatie	gemeenten Amsterdam, Hoorn (trekker), recreatieschap, RWS, natuurorganisaties, gebruikers, ondernemers	2017
	60	Het optimaliseren van bestaande vaarverbindingen: van het open buitenwater Markermeer naar het vaarnetwerk in het binnenwater (zoals bij Monnickendam, Edam/Volendam en Hoorn) en het vaarnetwerk in het achterland.	regierol programma waterrecreatie	gemeenten, waterschap, provincie	2017
	61	Mogelijkheden verkennen voor een nieuwe verbinding voor kleine motorboten tussen het Markermeer als buitenwater en het bestaande vaarnetwerk in het binnenwater van Laag Holland. Het Kinselmeer lijkt hiervoor een kansrijke locatie te zijn die, mede in het kader van de dijkversterking op het traject tussen Amsterdam en Hoorn, nader onderzocht wordt. Met een innovatieve vorm van een overzet zouden de motorboten dan over de bestaande dijk dienen te worden gezet, wat een attractie op zich kan vormen.	Ruimtelijke kwaliteit Dijkversterking Hoorn Amsterdam	waterschap HHNK (trekker dijkversterking), gemeenten, bewoners, gebruikers, ondernemers, natuurorganisaties	2017
	62	Uitvoeren van de acties die uit de MRA verkenning Markermeer IJmeer volgen. De druk vanuit Amsterdam op vooral het IJmeer, maar ook het Markermeer en Gooi- en Eemmeer vraagt om een afweging van die drukte tegen de kleinschaligheid van het gebied. We monitoren ontwikkelingen om eventuele groei te sturen. Verder aandacht voor voorlichting van gebruikers en handhaving.	MRA; regierol programma waterrecreatie	MRA met Amsterdam, Lelystad, provincie Flevoland (trekker), rijk, waterbeheerders	2016
	63	De gebiedsgerichte opgaven bieden meekoppelkansen. De komende versterking van de Markermeerdijken biedt kansen voor kleinschalige oeverrecreatie en het uitbreiden van zwemmogelijkheden. Bij de versterking van de Houtribdijk wordt een watersportstrand met voorzieningen ontwikkeld, waaronder ook watereducatie en -opleiding .	Programma's ruimtelijke kwaliteit van de dijkversterkingen	RWS en waterschap HHNK (trekker dijkversterkingen), gemeenten, bewoners, gebruikers, ondernemers, natuurorganisaties	2016
	64	De luwtemaatregelen en Marker Wadden voorbereiden en realiseren met voorzieningen voor de waterrecreatie.	regierol programma waterrecreatie	Rijk, RWS (trekker), gemeenten, gebruikers, ondernemers, natuurorganisaties	2016
	65	De Hoornse Hop en het Gooi- en Eemmeer goed bevaarbaar houden.	regierol programma waterrecreatie	RWS, gemeenten, ondernemers, cooperatie Gastvrije Randmeren	2016
	66	Jachthavens van IJmeer en Gooi- en Eemmeer moeten vitaal en duurzaam worden en aangepast aan de wensen van de gebruiker. Overige jachthavens moeten vitaal blijven.	x	ondernemers (trekker)	volgend op initiatief
	67	Meer TOP's (in dit geval met trailerhellingen) aan de kust ontwikkelen, die ook voor de hengelsport interessant zijn.	subsidieverlener TOP	gemeenten, recreatieschappen	volgend op initiatief
	68	De kitesurflocaties in het gebied opgenomen in het Natura 2000 beheerplan, markeren op het land en in het water. Er is behoefte aan de ontwikkeling van kitesurflocaties in dit gebied, o.a. bij Lelystad.	uitvoering Natura 2000 beheer, mede bevoegd gezag beheerplan, vergunningverlener	gemeenten, natuurorganisaties, recreatieschap, gebruikers	2016

Regio	Nr.	Opgave	Rol provincie	Partners	Startdatum
Waddenzee en IJsselmeergebied		**IJsselmeer: accent op zeilen en nieuwe recreatie op de dijken**			
	69	Nieuwe waterrecreatiemogelijkheden en beleving creëren bij de dijkversterking van de Afsluitdijk.	ruimtelijke kwaliteitsprogramma De Nieuwe Afsluitdijk	rijk, gemeenten, provincie Fryslân, natuurorganisaties, belangenorganisaties	2016
	70	In Medemblik het Regatta center voor meer vormen van waterrecreatie benutten.	x	gemeente (trekker), ondernemers, watersportverbond	volgend op initiatief
	71	De kitesurflocaties in het gebied opgenomen in het Natura 2000 beheerplan, markeren op het land en in het water.	uitvoering Natura 2000 beheer	recreatieschap, gemeenten (trekker), natuurorganisaties, gebruikers	2016
	72	Een verkenning naar de kosten en baten van aanpassing van de sluis in het naviduct bij Enkhuizen voor moderne cruiseschepen.	x	cruisevaart, ACP, gemeente	volgend op initiatief
		Waddenzee: beschermde natuur en duurzame kleinschalige recreatie			
	73	Uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de Waddenzee, zodat meer mensen kunnen genieten van een uniek UNESCO Werelderfgoed natuurgebied.	partner	gemeenten(trekker), ondernemers, watersportorganisaties, natuurorganisaties, Rijk	volgend op intitiatief

5 SAMEN VOORUIT

De verschillende partijen moeten de ambitie van een vitale waterrecreatieprovincie tot 2030 *gezamenlijk* vormgeven en uitvoeren. De driehoek overheid-ondernemer-gebruiker in hun onderlinge samenhang staat hierbij centraal. Deze partijen hebben verschillende belangen, taken en verantwoordelijkheden. 'Samen vooruit' betekent, met respect en begrip voor die verschillen, in overleg en afstemming tot meerwaarde komen voor het waterrecreatiebelang in Noord-Holland. Daarbij moeten de economische en maatschappelijke meerwaarde worden afgezet tegen de mogelijke investeringen en ambities van de partijen. Deze visie is tot stand gekomen door samen aan de slag te gaan. Ook de uitvoering valt of staat bij een goede samenwerking.

Om te kunnen sturen in deze complexe omgeving wordt een programmatische aanpak voorgesteld. Hierbij neemt de provincie de rol van regisseur op zich. Het programma waterrecreatie wordt in een nieuwe vorm gecontinueerd. Andere organisaties worden uitgenodigd om, naast de provincie Noord-Holland, capaciteit te leveren in het integrale programmateam. Voor de hele sector, zowel de gebruiker, de beheerder als de ondernemer, zijn collectief en continu leren van grote waarde. Voorgesteld wordt een waterrecreatieschool en een innovatiepanel waterrecreatie op te richten. Ook stellen wij voor dat jaarlijks door de verschillende partijen gezamenlijk een brede waterrecreatiebijeenkomst Noord-Holland wordt georganiseerd. Overheden, ondernemers en gebruikers kunnen elkaar hier ontmoeten en tot kennisuitwisseling komen. Voor de onderlinge communicatie en informatie-uitwisseling ontwikkelen wij een website.

6 FINANCIËN

De opgaven in de visie zijn agenderend en niet in financiële zin nu al gedekt door beschikbare financiën bij de verschillende partners. Om opgaven te kunnen realiseren, is het efficiënt om bij geplande (onderhoud)werkzaamheden aan te sluiten. Ook bieden integrale gebiedsprocessen vaak goede koppelkansen die we optimaal willen benutten. Het realiseren van de opgave vraagt tijdige afstemming van planningen, inzet van menskracht en financiën.

Met het vaststellen van dit uitvoeringsprogramma bepaalt Provinciale Staten waar de eigen middelen in deze bestuursperiode op worden ingezet. De besteding van de beschikbare middelen wordt gemonitord en verantwoord. Budget, dat vrijvalt door onderbesteding op een van de onderdelen van het programma, wordt herbesteed binnen het programma waterrecreatie.

In het kader van dit programma is vanuit de provincie bij de inzet van financiën een belangrijk uitgangspunt dat sprake moet zijn van cofinanciering. Naast de uitvoeringspartners kan deze cofinanciering ook afkomstig zijn vanuit bijdragen door derden. Daarom gaan we als onderdeel van het programma actief op zoek naar financiering vanuit Europese fondsen (Interreg, Kansen voor West).

De tabel geeft een overzicht van de beschikbaar gestelde financiën vanuit het Coalitieakkoord "Kansen voor Groei" (tot en met 2019).

Tabel Financiën vanuit het Coalitieakkoord "Kansen voor Groei"

Uitvoeringsmiddelen visie waterrecreatie	€ 4.000.000,-
WED ten behoeve van waterrecreatie	€ 2.000.000,-
Nieuwe zwemwaterlocaties	€ 100.000,-
Personenvervoer over water vanuit toeristisch-recreatief oogpunt	€ 3.370.000,-

Uitvoeringsmiddelen visie waterrecreatie

De beschikbare uitvoeringsmiddelen van € 4.000.000,- worden ingezet ten behoeve van uitvoeringsprojecten op de in de visie benoemde aquapunctuurpunten in de regio's en meekoppelkansen bij provinciale uitvoeringsprojecten.

Direct na de vaststelling van de visie wordt een verkenning gestart naar welke van de aquapunctuurpunten qua ingreep, planning en sluitende cofinanciering en de te maken beheerafspraken het meest haalbaar zijn in deze uitvoeringsperiode. Naast de verkenning aquapunctuurpunten wordt tevens verkend welke meekoppelkansen er bij de geplande provinciale uitvoeringsprojecten tot 2019 zijn op het gebied van waterrecreatie. Op basis van deze verkenningen wordt bestuurlijk besloten aan welke projecten wordt bijgedragen in deze periode. De verkenning van aquapunctuurpunten wordt jaarlijks gemonitord om tussentijds opnieuw te kunnen prioriteren.

Naast deze middelen zijn vanuit deze coalitie tevens financiën beschikbaar gesteld ten behoeve van het proces, dit heeft betrekking op de voorbereiding van deze visie en

de procesgelden voor de periode 2016-2019. Uit deze middelen kunnen ook kleinschalige pilots worden gefinancierd.

WED

Ten behoeve van waterrecreatie is vanuit WED € 2.000.000,- beschikbaar. De beschikbare middelen worden in deze periode ingezet op de groeimarkt sloepen. Inhoudelijke opgaven hierbij zijn ontwikkeling van water-land verbindingen, meerdaagse routes en verbindingen en verduurzaming. Uitgangspunten voor toekenning van de middelen zijn:

- Prioriteiten in visie waterrecreatie zijn leidend;
- Projecten moeten direct dan wel indirect leiden tot private investeringen;
- Focus op projecten voor vaarnetwerken voor sloepen en kleine recreatievaart;
- Projecten zijn bij voorkeur onderdeel van een grotere (gebieds)ontwikkeling.

Nieuwe zwemwaterlocaties

Bij het vaststellen van het coalitieprogramma is er € 100.000,- beschikbaar gesteld om gemeenten of andere initiatiefnemers te stimuleren tot het creëren van nieuwe zwemplekken. De provincie zal deze inzet richten op het creëren van nieuwe zwemwaterlocaties binnen de MRA en specifiek op de ambitie meer plekken in stedelijke omgeving. Dit doet zij naast haar structurele wettelijke taken voor de gehele provincie en de ambitie van de coalitie om te komen tot een dekkend zwemwateraanbod binnen 10 km van de woning. Deze laatste ambitie levert in NHN nog opgaven op, welke via de watervisie van de provincie worden opgepakt.

Personenvervoer over water vanuit toeristisch-recreatief oogpunt

Personenvervoer over water vanuit toeristisch-recreatief oogpunt wordt ingezet als een middel om de ambities op het gebied van het creëren van water-land verbindingen en het spreiden van de toeristisch-recreatieve druk binnen de MRA te verwezenlijken. Hiervoor is een budget beschikbaar van € 3.370.000,-.

Om nieuwe, innovatieve en haalbare ideeën te genereren wordt een prijsvraag georganiseerd. Daarnaast worden de overige beschikbare middelen via een subsidieregeling beschikbaar gesteld. Voorwaarden die in deze subsidieregeling worden gesteld, zijn in ieder geval:

- de beschikbare gelden zijn bestemd voor fysieke maatregelen (steiger, aanlegplek etc.);
- de fysieke maatregelen zijn openbaar toegankelijk en daarmee ook bruikbaar voor overige waterrecreanten;
- het initiatief past binnen de huidige wet- en regelgeving op het gebied van personenvervoer en is niet concurrerend voor de aangewezen concessiehouders;
- het initiatief heeft een sluitend businessplan.

Overige middelen

Naast de hiervoor beschreven middelen voor het Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2016-2019 zet de provincie Noord-Holland op verschillende wijze ook andere middelen in waar de waterrecreatiesector ook baat bij heeft. Dit heeft betrekking op:

- *Beheer:* de provincie Noord-Holland kent een grote beheeropgave voor haar provinciale wateren (390 km). De beheerportefeuille heeft een omvang van circa € 37.000.000,- per jaar. Hierbij is met name de beroepsvaart als doelgroep leidend. Maar ook worden, in overleg met de andere beheerpartners als waterschappen en Rijkswaterstaat, afspraken gemaakt over de waterrecreatievaart en de combinatie van gebruikers op de wateren. In de beheerprogrammering (eens per 10 jaar) worden de staande afspraken door provincie Noord-Holland nagekomen en geprogrammeerd. Dit betreft de vaardiepte van de wateren, de sluis- en brugbediening en onderhoud van de kunstwerken. Bij het uitvoeren van onze beheeropgave zijn wij ons bewust van onze voorbeeldfunctie en van de staande afspraak "Behouden wat je hebt". Met de gezamenlijke beheeragenda wordt in de komende jaren intensiever samengewerkt tussen de beheerders, ook rondom de thema's die op het gebied van waterrecreatie spelen. Zo kunnen we met elkaar kansen verzilveren en programmeringen op elkaar aansluiten. Daarmee kunnen we efficiënter en effectiever beheer uitvoeren.
- *Gebiedsgerichte opgaven:* de ambities uit de visie waterrecreatie sluiten vaak aan op integrale regionale gebiedsprocessen, waarbij het programma waterrecreatie niet de regie voert. Voorbeelden hiervan zijn het planproces dat in Oostelijke Vechtplassen is gestart, het project Naarden buiten de Vesting en de dijkversterking Markermeerdijken.
- *Subsidieregeling toeristische overstappunten:* TOP's vormen een herkenbare entree van het landelijke gebied en dragen door de aanwezigheid van voorzieningen ten behoeve van bereikbaarheid en informatievoorziening bij aan de toegankelijkheid voor recreanten. Ook waterrecreanten kunnen hiervan profiteren.
- *Reserve TWIN-H, budget Verbetering recreatieve verbindingen:* het specifieke provinciale doel is het verbeteren van verbindingen tussen stad en platteland.
- *Reserve TWIN-H, budget SEV:* een van de maatregelen die genoemd wordt in het TWIN-H programma SEV (Sociaal Economische Vitalisering) is gericht op toeristische en recreatieve voorzieningen, waaronder het realiseren van voorzieningen ten behoeve van het toegankelijk en beleefbaar maken van het Noord-Hollandse waterrijke cultuurlandschap, het oplossen van knelpunten in het regionale netwerk van wandel-, fiets-, ruiter- of skeelerpaden of recreatieve vaarroutes en het oplossen van knelpunten in het netwerk van wandel- en fietspaden.

- *Sponsoring evenementen:* uitgangspunten en Uitvoeringsprogramma Evenementensponsoring 2016-2019.
- *Waddenfonds:* Het Waddenfonds geeft impulsen aan het ontwikkelen van de internationale ecologische betekenis van het waddengebied in combinatie met regionale duurzame economische ontwikkeling. Er wordt jaarlijks een programma opgesteld waarin themalijnen zijn onderscheiden. Relevant voor waterrecreatie zijn: Werelderfgoed, cultuurhistorie en landschapsontwikkeling, Duurzame Recreatie en Toerisme, Duurzame Havens en wellicht ook Budget Lokale Innovaties.

7 MONITORING EN EVALUATIE

In de Verkenningen die ten grondslag liggen aan deze visie, zijn de verwachte toekomstige ontwikkelingen geschetst. Omdat de toekomst zich niet altijd goed laat voorspellen en sprake is van een complexe opgave, is het goed om blijvend te monitoren op gepleegde inspanningen en de actualiteit van de visie.

Dit doen wij op de volgende manier:

- *Jaarlijks overzicht op activiteitenniveau:* de klankbordgroep gebruikt dit overzicht en adviseert de gedeputeerde als regisseur over eventuele zorgen, aandachtspunten of nieuwe kansen die zich voordoen. Het overzicht, aangevuld met het advies van de klankbordgroep wordt gebruikt in de sturing van het programma.
- *Actualisering Verkenningen:* de waterrecreatiesector is in beweging, dit heeft zowel betrekking op de markt als op de dynamische omgeving van de waterrecreatiesector. Vandaar dat de verkenningen halverwege de planperiode worden geactualiseerd om de opgaven te kunnen toetsen aan de nieuwste inzichten. Dit kan leiden tot een herijking van het programma.
- *Actualisering ambitiekaarten:* de ambitiekaarten zijn dynamisch en worden jaarlijks geactualiseerd.

Daarnaast is het belangrijk inzicht te krijgen in hoeverre de geformuleerde ambities en doelstellingen worden bereikt. Hiervoor wordt een monitor- en evaluatieprogramma op. Het monitor- en evaluatieprogramma wordt opgezet met behulp van de structuur doelenboom en het benoemen van daaraan gerelateerde prestatie-indicatoren.

BIJLAGEN

1

BIJLAGE

REDENEERLIJNEN

Om in een later stadium goed te kunnen monitoren en evalueren is het van belang om robuust beleid vast te stellen. Hiertoe zijn redeneerlijnen opgesteld, waarbij de principes waarop in deze visie wordt ingezet en de inzet van de provinciale financiën in deze periode nader worden onderbouwd.

Verbinding water - land

Visie

Waterrecreatie is sterk verbonden aan water én land. Waar recreatievormen van water en land nauw verweven zijn en samenkomen, zijn kansrijke overgangen en aantrekkelijke bestemmingen te ontwikkelen. Aanlegplaatsen, jachthavens, overstapplekken en knooppunten, oeverrecreatie en historische binnensteden zijn voor water- en landrecreanten en ondernemers aantrekkelijke locaties.

Redeneerlijn

De visie waterrecreatie heeft als doel het economisch en maatschappelijk effect van waterrecreatie te vergroten. Door in te zetten op het verbeteren van de verbinding water – land geven we hier invulling aan. Vanuit economisch oogpunt ligt hieraan ten grondslag:

- Het merendeel van de bestedingen hangen samen met activiteiten op het land en niet op het water. Willen we het economisch effect vergroten dan is het het meest kansrijk om deze bestedingen aan land te verhogen.
- Verhogen van bestedingen kan ook plaats vinden door waterrecreanten langer te laten verblijven in de provincie. Door een breder waterrecreatieproduct aan te bieden wordt dit mogelijk gemaakt.
- Combinatie water-land zorgt voor nieuwe doelgroepen en daarmee voor meer waterrecreanten: landrecreanten die het water opgaan en mogelijkheden voor seizoensverlenging.

Het maatschappelijk effect van inzetten op de strategie verbinding water – land is dat juist op deze overgangen het cultuurhistorische verhaal van water(recreatie) aanwezig is. Daarmee leveren we een bijdrage aan de instandhouding van cultuurhistorie. Dit verhoogt ook de waardering van het waterrecreatieproduct.

Zonering

Visie

De verschillende vormen van waterrecreatie, activiteiten, voorzieningen en faciliteiten worden van elkaar gescheiden én verbonden. Zonering van waterrecreatie houdt rekening met veiligheid, kwetsbare gebruikers en natuur of andere belangen. Tegelijkertijd concentreert zonering het gebruik en maakt de betreffende waterrecreatie toegankelijk en biedt het mogelijkheden voor ondernemerschap. Dit geldt met name voor de durfspots, waar ruimte voor extreme wind- en watersporten wordt geboden.

Redeneerlijn

Zonering leidt tot een verhoging van het maatschappelijk effect: de kwaliteit van het product versterkt, de veiligheid van de waterrecreatieactiviteiten wordt verhoogd en door het bundelen van activiteiten wordt het beter mogelijk ook voorzieningen aan te bieden voor mindervaliden gebruikers.
Economisch effect is dat de durfspots betere mogelijkheden bieden voor ondernemers om hier een rendabele bedrijfsvoering op te baseren.

Aquapunctuur

Visie

Voor prioritering van kansen die voor een groter gebied en voor meerdere doelgroepen winst opleveren, wordt 'aquapunctuur' geïntroduceerd. Het resultaat van dit 'prikje' is nooit slechts een lokale, individuele oplossing voor een knelpunt of kans, maar werkt als effect door en is daardoor altijd van grote regionale betekenis. Bij aquapunctuur is sprake (van een combinatie) van:

- Verbindingen van netwerken en combinaties van water- en landrecreatie;
- Meervoudige opgave met meer dan één waterrecreatievorm, waar slimme combinaties mogelijk zijn;
- Ambities van meerdere stakeholders, waar wensen van gebruikers en eisen van beheerders duidelijk zijn;
- Aanwezigheid van aantoonbare kansen voor ondernemers;
- Kansen voor koppeling met cultuurhistorie, als onderdeel van een aantrekkelijke bestemming.

Redeneerlijn

De benadering zorgt er voor dat (een pakket van kleinschalige) ingrepen met groot regionaal effect, doorgang kunnen vinden. Voor lagere overheden alleen of investeerders alleen zijn benodigde investeringen niet rendabel (een deel van de economische en maatschappelijke effecten vindt buiten de eigen regio/bedrijf plaats), maar op groter schaalniveau en voor langere periode echter wel. Een voorbeeld hiervan is het realiseren van sluizen die bestaande stedelijke gebieden verbinden met het landschap.

Inzet financiën

Uitvoeringsmiddelen visie waterrecreatie

We koppelen de uitvoeringsmiddelen aan de aquapunctuurpunten en aan de meekoppelkansen voor provinciale uitvoeringsprojecten. Direct na vaststelling van de visie voeren we een verkenning uit naar de meest prioritaire aquapunctuurpunten en naar de meekoppelkansen bij onze uitvoeringsprojecten. Belangrijk criteria daarbij zijn dat meerdere stakeholders hier ambitie hebben (wat zich uit in cofinanciering voor realisatie of beheer) en dat aantoonbare kansen voor ondernemers aanwezig zijn. Zo wordt een maximale hefboomeffect van de provinciale financiële inzet bewerkstelligd en wordt een solide basis gelegd voor een duurzame instandhouding. Bij de afweging betrekken we ook de eventuele consequenties van de beheerkosten en financiering daarvan.

WED

We zetten in op de sloepenmarkt, dit is een groeimarkt. We zien dat veel watersporters de overstap maken naar de kleinere sloepen. De sloepenmarkt is laagdrempelig: het geldt voor veel nieuwe watersporters als instapcategorie. Dit zorgt voor een groot maatschappelijk effect van de investeringen. Ook gaat de sloepvaart relatief goed samen met andere belangen, bijvoorbeeld vanuit natuur en worden ook mogelijkheden geboden aan de niet-traditionele watersportgebieden.

Door te focussen op de verbinding van de lokale bestaande sloepennetwerken geven we ook een invulling aan de zoneringsopgave die voor de MRA geldt. Daarnaast heeft dit ook een sterk economisch effect. Door lokale netwerken te verbinden tot een regionaal netwerk wordt het mogelijk een meerdaags verblijf aan te bieden rondom het sloepen varen. Dit biedt kansen voor het bedrijfsleven om hier op in te spelen (verhuur, overnachtingsmogelijk-heden, horeca, recreatie aan land).

Nieuwe zwemwaterlocaties

Wij stimuleren gemeenten of andere initiatiefnemers tot het creëren van nieuwe zwemplekken. De provincie zal deze inzet richten op het creëren van nieuwe zwemwaterlocaties binnen de MRA en specifiek op de ambitie meer plekken in stedelijke omgeving. Dit doet zij naast haar structurele wettelijke taken voor de gehele provincie en de ambitie van de coalitie om te komen tot een dekkend zwemwateraanbod binnen 10 km van de woning. Deze laatste ambitie levert in NHN nog opgaven op, welke via de watervisie van de provincie worden opgepakt

Personenvervoer over water vanuit toeristisch-recreatief oogpunt

We willen bij personenvervoer over water optimaal aansluiten bij de expertise en energie die bij marktpartijen aanwezig is. Door deze aansluiting te zoeken, zorgen wij ervoor dat initiatieven van de grond komen die ook daadwerkelijk kansrijk zijn en duurzaam geëxploiteerd kunnen worden. Via het uitschrijven van een prijsvraag kunnen we in korte tijd en op een efficiënte wijze hier een invulling aan geven. Bij de prijsvraag hanteren wij als beoordelingscriteria onder meer een (op termijn) duurzame rendabele exploitatie en samenwerking met partners (toeristisch en ook buiten de waterrecreatiesector.

We kiezen voor een focus op de MRA omdat hier de meeste marktpotentie aanwezig is en daarmee ook de beste uitgangspositie voor een duurzame exploitatie heeft (economisch effect). Ook kunnen we zo een bijdrage leveren aan de spreidingsopgave in deze regio, waardoor de toeristische druk in goede banen kan worden geleid (maatschappelijk effect).

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Programma waterrecreatie

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
Provincie Noord-Holland, MediaProductie

Haarlem, 15 juni 2016

PROGRAMMA

Bijlage SWOT-analyse waterrecreatie

De SWOT-analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities & Threats) van waterrecreatie in Noord-Holland is gebaseerd op het rapport Verkenningen en de informatie die is verzameld tijdens de diverse bijeenkomsten die in het kader van het opstellen van de visie waterrecreatie zijn georganiseerd.

Het overzicht van de sterke punten/kansen en zwakke punten/bedreigingen wordt gepresenteerd in de volgorde van de opgaven in de visie. In lijn met de visie onderscheiden we daarbij een thematische en regionale invalshoek. Bij de invalshoek “Water is van ons allemaal” starten we met een analyse van de verschillende waterrecreatievormen.

In hoeverre een externe ontwikkeling een kans of bedreiging is, kan discutabel zijn. Belangrijk is dat de ontwikkeling wordt gesignaleerd en dat hierop wordt ingespeeld.

Sterkte/kansen	**Zwakte/bedreigingen**
Water is van ons allemaal	
Gebruikers (algemeen)	
+ Diversiteit aan waterrecreatiemogelijkheden + Inzet van het instrument zonering bij bescherming natuurgebieden + Project “Varen doe je samen”	- Diversiteit aan gebruikers en (deel)belangen - Combinatie beroepsvaart en recreatievaart kan spanningen opleveren - Beperkte informatievoorziening over zonering - Verstoring natuurwaarden
(Rivier)cruisevaart/chartervaart/passagiervaart	
+ Mede met WED-bijdrage is het aantal aanlegvoorzieningen voldoende + Groei zee- en riviercruisevaart + Tijdens cruise wordt ‘de wal opgaan’ belangrijker + Opkomst ‘Boat & Bike’ vakantie	- Op een aantal locaties capaciteitsgebrek (Amsterdam, Haarlem, Hoorn en Enkhuizen) - Riviercruiseschepen worden groter, dit vergt aanpassing van voorzieningen en kunstwerken - Strengere duurzaamheidsnormen zeecruises leidt tot concentratie goed bereikbare en centrale havens (IJmuiden/Amsterdam is dat niet)
Kustrecreatie	
+ Belangrijke trekker voor toerisme + Zonering + Jaarrond exploitatie en functieverbreding strandpaviljoens + Toename aantal strandhuisjes + Verandering gedrag strandrecreant: verschuiving in tijd en activiteit + Clustering van durfsporten leidt tot synergie en afstemming andere recreatievormen + Opkomst durfsporten	- Koppeling met achterland - Toename van (verschil in) gebruik kan leiden tot congestie en overlast

Pleziervaart	
+ Robuust en divers vaarroutenetwerk als onderdeel van landelijk vaarnetwerk (BRTN) + Toename vraag verhuurboten + De boot wordt meer een verblijfplaats en uitvalsbasis, resulteert in vraag naar meer voorzieningen op het land + Noord-Holland telt 27 zeilscholen, zij zijn belangrijk als 'kweekvijver' voor nieuwe watersporters en in het vergroten van de veiligheid op het water	- Daling gemiddelde bezettingsgraad jachthavens - Vergrijzing van de watersporter - Toename capaciteit ligplaatsen bij een afname van het bootbezit leidt tot prijsdruk - Toename internationale concurrentie - Overstap van kajuitboot naar sloep - Doorstroming pleziervaart (door onvoldoende afstemming bediening en door druk weg-/spoorwegverkeer.
Watersporten (surfen, duiken, vissen, zwemmen, schaatsen)	
+ Groei van het aantal surfers, sportvissers en duikers + Markt voor sporttoerisme groeit + Meekoppelkansen 'lokale' voorzieningen bij (infrastructurele) projecten + Toepassing instrument zonering durfsporten	- Lokale opgaven voor verbetering voorzieningen voor schaatsen, duiken, roeien, sportvissen - Mogelijke verstoring van natuurwaarden - Durfsporten en andere (water)recreatievormen gaan niet altijd goed samen (veiligheid is in het geding) - Door bevolkingsgroei toename tekort aan zwemlocaties - Klimaatverandering leidt tot blauwalg in zwemplassen waardoor deze minder populair worden
Kleine recreatievaart (sloepen, kanoën, roeien)	
+ Groei van het aantal beoefenaren (met name door vergrijzing) + Ontwikkeling van meerdaags verblijf voor sloepen + Uitbreiding elektrisch varen + Kansen voor verbinding land-water	- Netwerken zijn nog onvoldoende op elkaar aangesloten - Beheer van netwerken ten behoeve van scheepvaartfunctie onvoldoende geregeld - Koppeling met ondernemers kan beter
Mindervaliden	
+ Aanbod dat zich specifiek richt op mindervalide waterrecreanten (bv. Sailwise, Robinson Crusoe) + Lokaal toenemende aandacht voor het aanbieden van voorzieningen voor mindervalide waterrecreanten + Zorgmarkt kans voor ondernemers	- Weinig structurele aandacht voor mindervalide waterrecreanten
Beheer	
+ Opgestart beheerdersoverleg + Bereidheid intensievere samenwerking vaarwegbeheerders (mede als gevolg van Programma Waterrecreatie) + Bereidheid afstemming programmering + Meekoppelkansen bij groot onderhoud en nieuwe projecten	- Onduidelijk voor waterrecreant hoe beheer geregeld is en waar deze met opmerkingen terecht kan - Overlast waterplanten - Op peil houden van infrastructuur staat onder druk

+ Samenwerking met regio/gebruikers	
Organisatie/samenwerking	
+ Interprovinciale samenwerking in het bereiken van gezamenlijke opgaven (bv. riviercruises, kitesurflocaties en (sloepen)netwerken, The Big Lake) + Voldoende kritische massa watersportsector	- Beperkte sturing en regie in de sector
Water doet de economie stromen	
+ 1,5 miljard euro aan bestedingen maakt van waterrecreatie een belangrijke economische sector + Groei vrijetijdseconomie + De ingezette regionale marketing en promotie zet Noord-Holland op de kaart + Organisatie imagobepalende evenementen (SAIL Amsterdam, Regatta Medemblik, Ronde van Texel, SAIL en Marinedagen Den Helder) + Clustering (ook met nautische industrie) kan leiden tot synergie en economische spin-off + Inspelen op kansen bredere gebiedsontwikkeling + 24 Blauwe Vlaggen voor jachthavens en 16 voor stranden (Nederland 112 resp. 52)	- Beperkt aandacht voor innovatie en leren van elkaar - Beperkte aandacht voor (onderscheidende) duurzaamheid - Beperkte aandacht voor gezamenlijke regionale productontwikkeling - Bescheiden imago als waterrecreatieprovincie - Een aantal watersportbedrijven kan niet goed inspelen op de marktontwikkelingen (onder meer door ligging) - Evenementenkalender dreigt vol te raken, organiserend vermogen staat onder druk
Water verbindt	
+ Water en land zijn cultuurhistorisch gezien sterk met elkaar verweven + Robuust en divers vaarroutenetwerk (BRTN en sloepennetwerken) + Uniciteit van het product door water-landverbinding + Koppeling met cultuurhistorie + Seizoenverlenging door koppeling met land + Verlenging verblijfsduur mogelijk door het aanbieden van een completer product + Aanhaken bij ontwikkeling OV-knooppunten + In diverse regio's worden TOP's nu uitgewerkt + Pilots recreatief personenvervoer over water	- Beperkt aantal TOP's heeft verbinding met waterrecreatie - Beperkte aandacht/voorzieningen voor verbinding water-land - Moeizame exploitatie huidige veerverbindingen recreatief personenvervoer over water

Regio's	
MRA	
+ Groei bevolking en inkomend toerisme leidt tot toenemende vraag waterrecreatie + Variatie in waterrecreatiegebieden + Mede door de veelheid aan ontwikkelingen in de regio zijn de meekoppelkansen groot + Binnen de MRA zijn regionale sloepennetwerken ontwikkeld + Riviercruisevaart groeit (Haarlem, Huizen, Zaandam) en vraagt in Amsterdam om nieuwe aanleglocaties + Sloepennetwerk in ontwikkeling + Meer benutten trekvaarten als vaarverbinding + Meer rondgaande routes kunnen worden gecreëerd als een aantal knelpunten wordt opgelost	- Drukte op en aan het water, met name in Amsterdam, kan (draagvlak voor) verdere groei belemmeren - Op enkele locaties ervaren inwoners overlast van waterrecreatie - Tekort aan zwemplekken in Amsterdam, nu wordt nog te vaak op onveilige plekken gezwommen - (Ervaren) onveiligheid bij oversteek Amsterdam-Rijnkanaal, het IJ en Noordzeekanaal - Beperkte vaarverbindingen tussen Amsterdam en omliggende regio's - In stand houden van (staande mast)routes; staan onder druk door drukte weg- en spoorwegverkeer. - 'Jaren van stilstand' in ontwikkeling waterrecreatie Alkmaarder- en Uitgeestermeer, Loosdrechtse en Westeinderplassen - Knelpunt in verbinding met Zuid-Holland
Noord-Holland Noord	
+ Robuust netwerk grote pleziervaart + Ontwikkeling van de riviercruisevaart (Den Helder, Alkmaar) + Vismogelijkheden + Zoeken naar innovatie mogelijkheden voor verbinding met buitenwater + Optimalisering en afstemming van de bediening + Cultuurhistorisch waterlandschap Langedijk	- Op termijn mogelijke krimp van de bevolking - Vaargebied in de Kop is kwetsbaar vanwege verhouding in aantal gebruikers en bereidheid om te investeren (bediening) - Ontbreken van een regionaal sloepennetwerk - Vaarmogelijkheden kleinere vaarwegen zijn verloren gegaan bij ruimtelijke ingrepen
Noordzeekust	
+ Na Amsterdam grootste toeristische trekpleister (groeit) + Veel gebruik eigen bewoners + Verlenging en verbreding van seizoen (o.a. strandpaviljoens) + Variatie in gebruik (zwemmen, zonnen, vissen, surfen, zeilen) + Zonering van durfsporten + Keuzes maken in concentratiepunten durfsporten + Eigen profiel kustplaatsen	- Natuur legt beperkingen op aan recreatief gebruik, activiteiten en evenementen - Relatie met het achterland (zeker in het noorden) is nog beperkt

Waddenzee en IJsselmeergebied	
+ Meekoppelkansen versterking dijken + Regatta Center Medemblik + Eigen profiel kustplaatsen + Actieplan Vaarrecreatie Waddenzee + Jachthavens met Blauwe Vlag + Groei recreatieve druk IJ-, Gooi-, Marker- en Eemmeer + Ontwikkelpotenties IJburg + Initiatieven recreatief personenvervoer over water + Vraag naar meer surflocaties + Luwtemaatregelen creëren veilig vaarwater	- Overlast door waterplanten - Verbinding met binnenwater niet overal optimaal - Kitesurflocaties worden gedoogd (zijn nog niet gelegaliseerd) - Naviduct Enkhuizen knelpunt cruisevaart - Achterblijvende ontwikkeling en innovatie jachthavens - Eventuele verhoging waterpeil als gevolg van zeespiegelstijging

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
A.L. Ooms-Wilms
BEL/NRL

Doorkiesnummer +31235143472
oomsa@noord-holland.nl

Betreft: werkbezoek en discussie over kaders voor visie waterrecreatie

Verzenddatum

Kenmerk
702887/761397

Uw kenmerk
-

Op 1 februari 2016 vindt het werkbezoek waterrecreatie van de commissie Economie, Energie en Bestuur plaats. Middels deze brief informeren wij u over het programma. Daarnaast geven wij u ter voorbereiding van de discussie over de kaders ten behoeve van de nog op te stellen visie waterrecreatie de sheets van de presentatie met discussiepunten. In deze brief worden deze discussiepunten nog nader toegelicht.

Toelichting op het proces tot nu toe
Met het coalitieakkoord 2015-2019 "Ruimte voor Groei" heeft deze coalitie aangegeven dat zij het belangrijk vindt dat de Provincie Noord-Holland in de toekomst een belangrijke watersportprovincie blijft vanwege de grote behoefte aan waterrecreatie en de kansen voor waterrecreatie die er in Noord- Holland liggen. Waterrecreatie staat echter niet stil maar ontwikkelt en verandert. Daarom is het van belang een visie op waterrecreatie op te stellen.

Tijdens SAIL 2015 hebben de partners de wens tot een lange termijn visie uitgesproken en aan de Provincie gevraagd hier regie op te nemen. Gedeputeerde Staten hebben de startnotitie visie waterrecreatie 2016-2030, in oktober 2015 vastgesteld en richting gegeven aan dit proces. Uw commissie EEB heeft op 23 november 2015 ingestemd met de startnotitie. De verkenningsfase loopt tot eind januari, daarna volgt de visievorming tot mei en tenslotte wordt deze afgerond met de besluitvorming.

Deelproducten van de verkenningsfase
Op 19 januari 2016 hebben Gedeputeerde Staten de Verkenningen Waterrecreatie Noord-Holland 2016 vastgesteld en ter bespreking aan uw commissie gezonden. Dit rapport is een van de eindproducten van de verkenningsfase en heeft tot doel een breed gedeeld overall beeld te krijgen van de cijfers, trends en ontwikkelingen op het gebied van

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

waterrecreatie in Noord-Holland. Het rapport geeft daarmee bouwstenen voor de fase van visievorming.
De verkenningsfase kent echter niet alleen het onderliggend rapport als eindproduct. Er is en wordt tegelijkertijd met de betrokken beheerorganisaties gewerkt aan een gezamenlijke beheeragenda. Deze concept-agenda geeft de onderwerpen (gerelateerd aan waterrecreatie) aan waar de beherende organisaties met elkaar aan werken of zouden willen werken. Daarnaast zijn er door gemeenten en ondernemers in de afgelopen maanden veel ambities naar voren gebracht die worden samengebracht in regionale ambitiekaarten en is er tot slot een (digitale) waterrecreatieviewer ontwikkeld. De verkenningsfase wordt op 28 januari 2016 met een bestuurlijke bijeenkomst met de stakeholders afgerond.

Visiefase
Met uw werkbezoek en de discussie over de kaders voor de visie op waterrecreatie gaat het proces over van de verkenningsfase naar de visie vormende fase. Van de uitkomsten van uw discussie wordt een weergave gemaakt welke ter goedkeuring in de eerstvolgende reguliere commissievergadering wordt voorgelegd. Deze weergave zal vanuit de kaderstellende rol van Provinciale Staten als richting gevende input worden gebruikt ten behoeve van het opstellen van de visie.

Programma
Het programma(bijlage 1) bevat 2 delen. Het eerste deel tot aan de pauze is het werkbezoek. Hier spreekt u met betrokken stakeholders op het gebied van waterrecreatie. In het deel na de pauze zal na een algemene toelichting door de programmaleider waterrecreatie de discussie worden gevoerd over de kaders voor de visie.

Toelichting bij discussiepunten voor de commissie
In de sheets (bijlage 2) treft u de discussiepunten. Deze zullen ambtelijk worden toegelicht voor de discussie van de commissie. De vraag voor de discussie is steeds: waar willen we in de visie de nadruk leggen?

1. <u>Maatschappelijke waarde versus economische waarde</u>

In het verkenningen rapport is de economische waarde van de verschillende waterrecreatie aangegeven, met kustrecreatie die aan kop gaat en pleziervaart met de minste bestedingen. De maatschappelijke waarde kan echter anders liggen.

2. <u>Gebruiker centraal versus beheerder centraal</u>

In de startnotitie is de gebruiker centraal als uitgangspunt voor de visievorming meegegeven. De behoefte van de gebruiker is verschillend van het aanbod van de beheerders. De gebruiker wil routes,

voorzieningen en eenheid in bediening etc. De beheerder is echter degene die zorgt voor de infrastructuur, die de afweging tussen weg- en vaarverkeer en tussen beroepsvaart en recreatievaart maakt en is bovendien degene die de kosten draagt en daarom ook naar kosteneffectiviteit kijkt.

3. Uniformiteit versus diversiteit in de regio's

Uniformiteit van beleid is een algemeen uitgangspunt vanuit het gelijkheidsbeginsel en indien er weinig verschillen zijn over de provincie. In het verkenningen rapport blijkt dat de regio's zeer verschillend zijn, zowel wat betreft de typen waterrecreatie als de ontwikkeling.

4. Groeimarkten versus aandachtsmarkt

Er zijn veel groeimarkten benoemd in het verkenningen rapport. Hebben deze extra aandacht van de provincie nodig of moet onze aandacht juist naar de markt die het moeilijk heeft zoals de jachthavens voor motor- en zeilboten?

5. Markt versus overheid

Wat kan prima aan de markt overgelaten worden en welke rol neem je als provincie op je?

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

provinciesecretaris voorzitter

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

Bijlage(n)
1. Programma 1 februari 2016
2. Sheets discussiepunten

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 5 juli 2016

Onderwerp: Visie en Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie Noord-Holland

Kenmerk: 820402

Bijlagen:
1. Brief koers voor visie waterrecreatie aan commissie Economie, Energie en Bestuur
2. SWOT-analyse waterrecreatie
3. Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland 2030
4. Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie provincie Noord-Holland 2016-2019

1. Inleiding

Met het coalitieakkoord 2015-2019 “Ruimte voor Groei” hebben Gedeputeerde Staten aangegeven het belangrijk te vinden dat de Provincie Noord-Holland in de toekomst een belangrijke watersportprovincie blijft vanwege de grote behoefte aan waterrecreatie en de kansen voor waterrecreatie die er in Noord- Holland liggen. Waterrecreatie staat echter niet stil maar ontwikkelt en verandert. Om hier richting aan te geven voor de toekomst is het van belang een visie op waterrecreatie op te stellen.

Tijdens SAIL 2015 is middels een startbijeenkomst “Kansen voor waterrecreatie” met alle stakeholders een bestuurlijke aftrap gegeven voor dit proces. De stakeholders hebben op deze startbijeenkomst de wens tot een lange termijn visie uitgesproken en aan de Provincie gevraagd hier regie op te nemen. Waterrecreatie kent een zeer betrokken en actief maatschappelijk middenveld. Daarnaast zijn de bestuurlijke taken en verantwoordelijkheden over veel partijen verdeeld. Het komen tot een gedragen visie voor de lange termijn is daarom een gezamenlijk proces.

Provinciale Staten worden met deze voordracht in hun controlerende en volksvertegenwoordigende rol aangesproken.

2. Doelstellingen, strategie en evaluatiecriteria

<u>Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland 2030</u>

Het afgelopen jaar is intensief samengewerkt bij de totstandkoming van de waterrecreatievisie van Noord-Holland (zie bijlage 3). Het is een visie voor de langere termijn (tot en met 2030), want de opgaven en ontwikkelingen op het gebied van waterrecreatie vragen een langetermijnplanning en -sturing. De betrokken partijen zijn groot in aantal, met een diversiteit aan belangen. In het proces naar de visie toe is in gezamenlijkheid opgetrokken onder regie van

de provincie Noord-Holland. De visie is daarmee van de betrokken overheden, de beherende partijen, belangenbehartigers, ondernemers en ook van de waterrecreant zelf. Gezamenlijk zijn wij verantwoordelijk voor het oppakken van de opgaven in deze visie. Ieder vanuit een eigen verantwoordelijkheid. Dit doen wij op thema's die ons binden, zoals innovatie, ondernemerschap en beheer. Dit doen wij ook gebiedsgericht. We hebben vier gebieden gedefinieerd met elk een eigen karakteristiek en opgave: de Metropoolregio Amsterdam (MRA), Noord-Holland-Noord, de Noordzeekust en tenslotte de Waddenzee en het IJsselmeergebied.

De ambitie voor 2030

Onze ambitie voor 2030 is dat Noord-Holland een vitale waterrecreatie provincie is. Waarbij kansen zijn benut en gebruikers, ondernemers en overheden met elkaar zijn gekomen tot slimme, aantrekkelijke en duurzame mogelijkheden voor waterrecreatie. Uiteraard afgestemd op de kwaliteiten, kenmerken en draagkracht van de omgeving. De diversiteit aan mogelijkheden voor waterrecreatie is aantrekkelijk voor zowel de inwoners als de waterrecreant van buiten. Er is ingespeeld op trends en ontwikkelingen, zoals klimaatverandering, digitalisering, gezondheidsbewustzijn, vergrijzing, de trek naar de stad, toenemend internationaal toerisme, waardering van lokale en duurzame initiatieven en de tendens 'van bezit naar delen'.

Zowel vanuit het economisch als het maatschappelijk belang willen we de positie van Noord-Holland als vooraanstaande waterprovincie behouden en versterken. De maatschappelijke en economische waarden moeten optimaal hand-in-hand gaan. Waterrecreatie vertegenwoordigt een belangrijke economische waarde voor Noord-Holland, in bestedingen en werkgelegenheid. De strandrecreatie en het kusttoerisme in Noord-Holland zijn hierin het meest omvangrijk (zo'n 756 miljoen euro aan bestedingen per jaar). Maar de pleziervaart en de andere watersporten zijn bij elkaar opgeteld goed voor een gelijke omvang aan bestedingen. Voor de inwoners van Noord-Holland is het wonen bij water en de mogelijkheid om op diverse manieren te recreëren op en aan het water van grote maatschappelijke waarde.

Door de enorme diversiteit van ons water kennen we ook zeer diverse vormen van waterrecreatie. Waterrecreatie kenmerkt zich aan de ene kant door activiteit, sportiviteit, beweging en beleving. En aan de andere kant door het ervaren van ruimte, rust, cultuurhistorie, natuur, landschap en stilte. Van durfsporten tot kanovaren. Het is van belang dat de diverse vormen, daar waar passend, gefaciliteerd worden. Hierbij moet tevens aandacht zijn voor de mogelijkheden voor mindervalide inwoners van Noord-Holland.

De werkwijze

In het proces om te komen tot deze visie zijn in de afgelopen maanden drie deelproducten opgeleverd: de Verkenningen, de Regionale Ambitiekaarten en de Beheeragenda. De inhoud van deze deelproducten is meegenomen bij het opstellen van deze visie.

Het rapport 'Verkenningen' levert belangrijke feitelijke input voor de visie. In de Verkenningen zijn per recreatievorm de feiten en cijfers, de trends en ontwikkelingen en het economisch en maatschappelijk belang van deze vormen op een rij gezet.

Op de Regionale Ambitiekaarten zijn de lokale en regionale ambities in alle regio's letterlijk in kaart gebracht (http://waterrecreatienederland.nl/regionale-ambitiekaarten). Deze kaarten zijn een hulpmiddel voor alle betrokken partners om elkaar vroegtijdig te informeren over de ambities die leven, teneinde plannen op elkaar af te stemmen en waar mogelijk met elkaar kansen te benutten ten behoeve van waterrecreatie. De kaarten zijn dynamisch en hebben geen formele status. De kaarten worden jaarlijks geactualiseerd.

De Beheeragenda is door de waterschappen, Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Holland, als beherende partijen, gezamenlijk opgesteld. De agenda beschrijft de onderwerpen waarop met elkaar afstemming nodig is om te kunnen komen tot een meer effectieve en efficiënte aanpak.

De koers

De visie richt zich met name op de ambities en opgaven op een hoger (regionaal) schaalniveau. Deze worden thematisch en gebiedsgericht uitgewerkt, uitgaande van de huidige situatie. Goede verbindingen in het vaarnetwerk en het varen van rondjes zijn randvoorwaarden voor waterrecreatie. Een goed ontsloten routenetwerk is tevens aantrekkelijk voor kansrijke verbindingen tussen water- en landrecreatie. Bij de aanpak van knelpunten en het benutten van kansen moeten keuzes worden gemaakt. Niet alles kan in één keer. Om uit de hoeveelheid van kansen en opgaven juist die kansen te selecteren die voor een groter gebied en voor meerdere doelgroepen winst opleveren, worden termen en principes geïntroduceerd die leidend zijn bij de uitwerking van de strategie: verbinding water-land, zonering en aquapunctuur. We spreken van een aquapunctuur-opgave wanneer het gaat om een opgave van regionale betekenis, die zorgt voor verbindingen van netwerken en combinaties van water- en landrecreatie, waarbij meer dan één waterrecreatievorm wordt bediend, met duidelijke ambities van meerdere stakeholders, waar aantoonbare kansen voor ondernemers aanwezig zijn en waar bij voorkeur cultuurhistorie een onderdeel is van een aantrekkelijke bestemming.

De thematische opgaven

De thematische opgaven omvatten overkoepelende ambities en opgaven die in de hele provincie Noord-Holland, dus in elk van de vier regio's, spelen. De thema's zijn:

1. *'Water is van ons allemaal'*. Hierbij gaat het om de diversiteit van water(recreatie) en de samenwerking tussen de daarbij betrokken partijen. Het water kent vele en diverse gebruikers. De combinatie van het verschillende gebruik kan de levendigheid en de economie versterken, maar de combinatie van gebruikersgroepen kan soms ook tot problemen leiden. Veiligheid is daarom een belangrijk aandachtspunt, vooral waar beroepsvaart en recreatievaart elkaar ontmoeten. Het water kent ook meerdere functies. Zonering is een belangrijk instrument om verschillende gebruikersgroepen een optimale beleving te kunnen bieden, te zorgen dat waterrecreatie en natuur goed samen gaan en waar het nodig is kwetsbare natuur te beschermen. Aandacht voor elektrisch varen en voor investeringen op een duurzame wijze is nodig om te komen tot een verduurzaming van jachthavens en waterrecreatie. Daarnaast kent het water vele beheerders. Het Rijk, provincies, waterschappen, gemeenten en recreatieschappen hebben allen deelverantwoordelijkheden in het beheer van en rond het water. Dit vraagt afstemming, overleg en heldere afspraken, welke worden vastgelegd in de beheeragenda.

2. '*Water doet de economie stromen'*. Centraal hierin staat de wijze waarop de economische waarden van waterrecreatie worden geoptimaliseerd. Wij werken aan het vergroten van de economische waarde van waterrecreatie. Versterken van het ondernemend vermogen, innovatie en het verbeteren van de marketing en promotie zijn hiervoor de belangrijkste invalshoeken. Het doel is om in te spelen op veranderingen in de markt en om water en land beter te verbinden, de duurzaamheid van de sector te verbeteren en het ondernemerschap te ontwikkelen. Ondernemers slaan regionaal de handen ineen om gezamenlijk een ontwikkelingsplan voor hun regio op te stellen. We zetten in op routenetwerken, ontwikkeling

van (meerdaagse) vaarroutes en arrangementen en herontwikkeling en verbreding van watersportbedrijven.

3. *'Water verbindt'*. Dit thema richt zich op de versterking van de verbindende functie van het water. Goede verbindingen in het vaarnetwerk zijn daarbij een randvoorwaarde. Vanuit de visie zetten wij in op de verbinding tussen water- en landrecreatie, en de rol die cultuurhistorie hierbij speelt. De ontwikkeling van het recreatief personenvervoer over water is een voorbeeld van hoe wij in willen spelen op de verbindende functie van het water.

De gebiedsgerichte opgaven

In de visie worden vier gebieden onderscheiden. Voor elk van deze gebieden zijn in de visie de ambitie, huidige situatie en de opgaven verwoord. Daarbij geldt de volgende essentie:

- Voor de *Metropoolregio Amsterdam (MRA)* liggen de belangrijkste ambities in het spreiden van waterrecreatie, het creëren van (veilige) verbindingen tussen vaargebieden en mogelijk een nieuwe vaarverbinding met het Markermeer. Verder is er de opgave om het aantal zwemwaterplekken uit te breiden. De deelgebieden binnen de MRA hebben daarbij elk hun eigen identiteit. Hier zien wij kansen voor het ontwikkelen van recreatief personenvervoer over water en meekoppelkansen met integrale gebiedsontwikkelingen.
- Voor de *Noordzeekust* is zonering van de verschillende recreatievormen de grootste opgave in relatie tot de kustplaatsen, natuurgebieden en het achterland. De ontwikkeling van minimaal drie durfspots voor durfsporten, zoals bij de locaties Julianadorp/Huisduinen, IJmuiden/Wijk aan Zee en bij Zandvoort, geeft hier een belangrijke invulling aan.
- In *Noord-Holland Noord* zetten we in op het creëren van verbindingen in de verschillende netwerken. We zien hier met name kansen voor de sloepenmarkt. Ook geldt een opgave om het aantal zwemplekken uit te breiden en heeft de regio potentie voor de hengelsport.
- Voor de *Waddenzee en IJsselmeergebied* is bij ontwikkeling van nieuwe surf- en zwemlocaties, waaronder de durfspotontwikkeling bij Hoorn en mogelijk IJburg, afstemming met natuurwaarden belangrijk. We willen nieuwe oeverrecreatie meekoppelen met ontwikkelingen als de versterking van de Markermeerdijk. Voor vaarrecreatie in het Blauwe Hart willen we de Hoornse Hop en het Gooi- en Eemmeer goed bevaarbaar houden. We zien in het zuiden van het gebied de noodzaak voor herontwikkeling van jachthavens.

In de gebiedsgerichte opgaven hebben wij dertien aquapunctuurpunten benoemd. Vanwege het grote bovenregionale belang van deze opgaven krijgen deze opgaven extra prioriteit. Ook de ontwikkeling van durfspots aan de Noordzeekust en in de regio Waddenzee en IJsselmeergebied, hebben vanuit het oogpunt van zonering extra prioriteit.

De Visie op Waterrecreatie in 2030 bevat opgaven voor de periode 2016 tot 2030. Dit betekent dat er geprioriteerd moet worden in de tijd. Daarnaast is de uitvoering van de opgaven in de visie een gezamenlijke opgave van alle stakeholders. Niet bij alle opgaven heeft de provincie een directe rol. Het behalen van de doelen uit de visie is daarmee afhankelijk van de inzet van alle waterrecreatiepartners. Tijdens het bestuurlijk beheeroverleg is afgesproken de activiteiten uit de gezamenlijke beheeragenda en meekoppelkansen bij reeds voorziene beheeropgaven in de jaren tot 2030 met elkaar te verankeren in een nog op te stellen planning. De bestuurlijke besluitvorming hierover wordt eind 2016 verwacht.

Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie Provincie Noord-Holland 2016-2019

Het Uitvoeringsprogramma waterrecreatie provincie Noord-Holland (zie bijlage 4) geeft richting aan de inzet van de provincie Noord-Holland voor de jaren tot 2019. Hierbij worden alleen die opgaven benoemd waar wij een directe rol en verantwoordelijkheid hebben. Deze hebben wij in de tijd geprioriteerd. Deze prioritering vindt plaats op basis van de beschikbare middelen, het momentum in de omgeving en nog te maken afwegingen in de vorm van verkenningen.

Waterrecreatie valt in de begroting van de Provincie Noord-Holland onder het programma 3 Water en het operationele doel " Bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater. " Als instrument staat het opstellen van de visie waterrecreatie benoemd. De doelen en de opgaven vanuit de visie gaan echter breder dan alleen het bijdragen aan schoon en voldoende oppervlakte water. Dit betekent dat tevens aansluiting wordt gezocht bij de programma's bereikbaarheid, ruimte, groen en cultuur en welzijn.

Ten behoeve van het realiseren van de doelen en het uitvoeren van de opgaven heeft de provincie verschillende rollen en zet zij diverse instrumenten in. Regionale kracht vereist slagvaardige rollencombinaties met gemeenten, private partijen, kennisinstellingen, financiers en burgers. Daarbij vervult de provincie verschillende rollen, altijd vanuit de provinciale kerntaken. De ene keer die van regisseur, de andere keer als aanjager of wegbereider. Bovenal is de provincie een 'belangenassembleur' (Kompas2020).

Geschiedenis van dit onderwerp in de commissie

Met het vaststellen van de startnotitie visie waterrecreatie 2016-2030, in oktober 2015, is richting gegeven aan het proces. De startnotitie geeft vorm aan de ambities uit het coalitieakkoord en sluit tevens aan bij de wensen van de stakeholders om de totstandkoming van de visie maar ook de uitvoering die daarop volgt gezamenlijk op te pakken. De commissie Economie, Energie en Bestuur (EEB) heeft op 23 november 2015 ingestemd met de startnotitie. Er is eerst een verkenning met de externe stakeholders uitgevoerd op het gebied van waterrecreatie in Noord-Holland en vervolgens met hen een visie op waterrecreatie opgesteld.

Vanaf oktober 2015 tot januari 2016 is samen met de externe stakeholders gewerkt aan de Verkenningen Waterrecreatie Noord-Holland 2016. Dit rapport geeft een overall beeld van de cijfers, trends en ontwikkelingen op het gebied van waterrecreatie in Noord-Holland. Op 19 januari 2016 hebben Gedeputeerde Staten de Verkenningen vastgesteld en ter bespreking naar de stakeholders gestuurd en aangeboden aan de commissie Economie, Energie en Bestuur ten behoeve van een discussie over de kaders voor de visie.

De commissie Economie, Energie en Bestuur van Provinciale Staten heeft op basis van het Verkenningen rapport een strategische discussie gevoerd in de commissie op 1 februari jongstleden. Deze is met de koersbrief (zie bijlage 1) en de bespreking van deze brief in de commissie op 14 maart 2016 bekrachtigd. Deze koers is richtinggevend voor de kaders vanuit Provinciale Staten voor de visie. Afgesproken is dat de commissie een nadere SWOT-analyse zou ontvangen (bijlage 2). In de visie is aangesloten bij de uitgangspunten uit de startnotitie waterrecreatie en de koers zoals besproken in de commissie.

3. Financiering, communicatie en participatie

De Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland richt zich op 2030. De opgaven in de visie zijn agenderend en niet in financiële zin nu al gedekt door beschikbare financiën bij de verschillende partners. Dit risico is benoemd in de visie zelf en erkent door de betrokkenen.

Met het vaststellen van het uitvoeringsprogramma bepaalt Provinciale Staten waar de eigen middelen in deze bestuursperiode op worden ingezet. De besteding van de beschikbare middelen wordt gemonitord en verantwoord. Budget, dat vrijvalt door onderbesteding op een van de onderdelen van het programma, wordt herbesteed binnen het programma waterrecreatie.

In het kader van het programma waterrecreatie is vanuit de provincie bij de inzet van financiën een belangrijk uitgangspunt dat sprake moet zijn van cofinanciering. We zijn met bestaande en nieuwe financieringsregelingen (als WED) meesturend in de uitvoering van de opgaven voor waterrecreatie. Het uitvoeringsprogramma 2016-2019 van de provincie Noord-Holland geeft invulling aan de reeds beschikbaar gestelde financiën vanuit het Coalitieakkoord “Kansen voor Groei”. Naast deze middelen zullen ook andere middelen ingezet worden (zoals vanuit beheer, gebiedsgerichte opgaven, subsidieregeling toeristische overstap punten) waar de waterrecreatiesector baat bij heeft.

De beschikbare uitvoeringsmiddelen van € 4.000.000,- worden ingezet ten behoeve van uitvoeringsprojecten op de aquapunctuurpunten in de regio’s en meekoppelkansen bij provinciale uitvoeringsprojecten. Direct na de vaststelling van de visie wordt een verkenning gestart naar welke van de aquapunctuurpunten genoemd in de visie qua ingreep, planning en sluitende cofinanciering en de te maken beheerafspraken het meest haalbaar zijn in deze uitvoeringsperiode. Ook wordt aangegeven welke provinciale bijdragen daarmee gemoeid zijn. De verkenning levert inzicht voor mogelijke maatregelen op de korte termijn, maar kan tevens agenderend zijn voor de langere termijn bij bestuurswisselingen op lokaal en provinciaal niveau. De verkenning van aquapunctuurpunten wordt jaarlijks gemonitord om tussentijds opnieuw te kunnen prioriteren.

Ten behoeve van waterrecreatie is vanuit WED € 2.000.000,- beschikbaar. De beschikbare middelen worden in deze periode ingezet op de groeimarkt sloepen. Inhoudelijke opgaven hierbij zijn ontwikkeling van water-land verbindingen, meerdaagse routes en verbindingen en verduurzaming.

Bij het vaststellen van het coalitieprogramma is er € 100.000 beschikbaar gesteld om gemeenten of andere initiatiefnemers te stimuleren tot het creëren van nieuwe zwemplekken. De provincie zal deze inzet richten op het creëren van nieuwe zwemwaterlocaties binnen de MRA en specifiek op de ambitie meer plekken in stedelijke omgeving. Dit doet zij naast haar structurele wettelijke taken voor de gehele provincie en de ambitie van de coalitie om te komen tot een dekkend zwemwateraanbod binnen 10 km van de woning. Deze laatste ambitie levert in NHN nog opgaven op, welke via de watervisie van de provincie worden opgepakt.

Personenvervoer over water vanuit toeristisch-recreatief oogpunt wordt ingezet als een middel om de ambities op het gebied van het creëren van water-land verbindingen en het spreiden van de toeristisch-recreatieve druk binnen de MRA te verwezenlijken. Hiervoor is een budget beschikbaar van € 3.370.000,-. Om nieuwe, innovatieve en haalbare ideeën te genereren wordt

een prijsvraag georganiseerd. Daarnaast worden de overige beschikbare middelen via een subsidieregeling beschikbaar gesteld.

De visie is een visie van alle stakeholders van zowel overheden (gemeenten, waterschappen, recreatieschappen) als de sector (via o.a. Recreatie Noord-Holland, Waterrecreatie Advies, HISWA, Recron, Watersportverbond, het Blauwe Hart) en tot stand gekomen in een co-creatieproces. Ook natuurorganisaties als Landschap Noord-Holland, Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer zijn betrokken bij het traject van visievorming. In bijlage 1 van de visie is een compleet overzicht van betrokkenen opgenomen. Zij hebben gedurende het traject van visievorming kansen en knelpunten aangeleverd.

Het “samen werken” door middel van gerichte bijeenkomsten en overleggen met stakeholders stond centraal. De bestuurlijke bijeenkomsten van augustus 2015 en eind januari 2016 markeerden de start van de fase van verkennen en van die van visievormen. Op de bijeenkomst van 16 maart tijdens de HISWA zijn de eerste contouren van de visie met de stakeholders besproken. Vervolgens is met deze input door het programmateam een concept visie opgesteld. Op een brede bijeenkomst op 27 mei tijdens de Regatta van Medemblik hebben de stakeholders gereageerd op het eerste concept. Deze reacties zijn verwerkt in de visie zoals nu ter besluitvorming voor ligt.

Met de vaarwegbeheerders (Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschappen Hollands Noorderkwartier en Rijnland en Waterschap Amstel, Gooi en Vecht) is steeds een bestuurlijk overleg geweest voorafgaand aan de brede bestuurlijke bijeenkomsten over de gezamenlijke opgaven op het gebied van beheer (de beheeragenda). Met de aangrenzende provincies is gesproken over gezamenlijke grensoverschrijdende opgaven voor waterrecreatie.

Met de partners is gecommuniceerd op de bijeenkomsten, via een mailadres waterrecreatie en via een nieuwsbrief waterrecreatie. In het vervolg zal tevens via een website gecommuniceerd gaan worden.

4. Proces en procedure

De visie is een gezamenlijke ambitie van de verschillende partners. Ook de realisatie van de opgaven is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De opgaven zijn agenderend en nog niet financieel gedekt door beschikbare financiën bij de verschillende partners. De gezamenlijke uitvoering vindt plaats op basis van een gezamenlijk programma waterrecreatie, een gezamenlijke beheeragenda en afstemming van plannen en werkzaamheden. Daarbij zal een klankbordgroep worden ingesteld vanuit de stakeholders om de gedeputeerde als regisseur te adviseren bij eventuele zorgen, aandachtspunten of nieuwe kansen die zich voordoen voor het programma.

Om te kunnen sturen in deze complexe omgeving wordt een programmatische aanpak voorgesteld. Hierbij neemt de provincie de rol van regisseur op zich. Het programma waterrecreatie wordt in een nieuwe vorm gecontinueerd. Andere organisaties worden uitgenodigd om, naast de provincie Noord-Holland, capaciteit te leveren in het integrale programmateam. Voor de hele sector, zowel de gebruiker, de beheerder als de ondernemer, zijn collectief en continu leren van grote waarde. Voorgesteld wordt een waterrecreatieschool en een innovatiepanel waterrecreatie op te richten. Ook stellen wij voor dat jaarlijks door de verschillende partijen gezamenlijk een brede waterrecreatiebijeenkomst Noord-Holland wordt georganiseerd. Overheden, ondernemers en gebruikers kunnen elkaar hier ontmoeten en tot

kennisuitwisseling komen. Voor de onderlinge communicatie en informatie-uitwisseling ontwikkelen wij een website.

De grootste vaarwegbeheerders werken samen in een gezamenlijk opgestelde Beheeragenda. Hierin zijn onderwerpen benoemd waarvoor afstemming en actie nodig zijn om tot een meer effectieve en efficiënte aanpak te kunnen komen. De provincie en de grootste vaarwegbeheerders organiseren hiervoor een nieuwe manier van programmatisch samenwerken. Daarbij bespreken zij periodiek de voortgang van de Beheeragenda, sturen deze zo nodig bij en wisselen ervaringen en kennis uit. In de Beheeragenda zijn de volgende onderwerpen benoemd: veiligheid, duurzaamheid, taken en bevoegdheden, bediening, programmering, voorzieningen en waterplanten. De bestuurders bepalen welke acties zij prioritair vinden om gezamenlijk op te pakken en wie de trekker van deze actie is. De prioriteit is in eerste instantie gelegd bij onderwerpen die de gebruiker rechtstreeks raken. Dit betekent dat er dat er gezamenlijk gewerkt is aan de waterplantenproblematiek en aan de verkeersveiligheid op het water.

Om opgaven te kunnen realiseren, is het vaak efficiënt om bij geplande onderhoud-werkzaamheden en planningen aan te sluiten en met gebiedsprocessen mee te liften. Het realiseren van de opgave vraagt afstemming van planningen, inzet van menskracht en financiën.

In de Verkenningen die ten grondslag liggen aan deze visie, zijn de verwachte toekomstige ontwikkelingen geschetst. Omdat de toekomst zich niet altijd goed laat voorspellen en sprake is van een complexe opgave, is het goed om blijvend te monitoren op gepleegde inspanningen en de actualiteit van de visie. Dit doen wij door jaarlijks op activiteitenniveau een overzicht te maken. Het overzicht, aangevuld met het advies van de klankbordgroep wordt gebruikt in de sturing van het programma waterrecreatie. Ook jaarlijks zullen de regionale ambitiekaarten worden geactualiseerd. Halverwege de planperiode zullen de verkenningen worden geactualiseerd om de opgaven te kunnen toetsen aan de nieuwste inzichten. Dit kan leiden tot een herijking van het programma.

Daarnaast is het belangrijk inzicht te krijgen in hoeverre de geformuleerde ambities en doelstellingen worden bereikt. Hiervoor wordt een monitor- en evaluatieprogramma opgesteld met behulp van prestatie-indicatoren gekoppeld aan doelen uit een doelenboom.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

dhr. H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 59

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 5 juli 2016;

besluiten:

1. de Visie op Waterrecreatie in Noord-Holland 2030 vast te stellen.
2. het Uitvoeringsprogramma Waterrecreatie provincie Noord-Holland 2016-2019 vast te stellen.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Tbv Statenvergadering d.d 3 oktober 2016
Commissie Economie, Energie en Bestuur
Datum commissievergadering 12 september 2016

Onderwerp: Visie Waterrecreatie 2030
Voordracht 59

Uw contactpersoon
M.C.A. de Zwart
AD/STG

Doorkiesnummer 023-514 3756
zwartm@noord-holland.nl

22 september 2016

De commissie Economie, Energie en Bestuur adviseert om de Statenvoordracht Visie Waterrecreatie 2030 te agenderen voor de PS-vergadering van 3 oktober 2016.
De commissie adviseert positief over de Visie.
De Visie is onderwerp van discussie geweest in de commissie Economie, Energie en Bestuur van 12 september 2016. Zie onderstaand het uittreksel uit het conceptverslag van die vergadering.

8. A-Agenda Waterrecreatie

Mevrouw **Krijger** (Vereniging HISWA) is regiomanager Hollandse Plassen en Riviergebied en Delta van HISWA. Zij refereert aan de provinciale visie op de waterrecreatie en zij spreekt vandaag in namens het bedrijfsleven van de watersport. Het contact met gedeputeerde Loggen verloopt goed en efficiënt. De integrale visie is op interactieve en communicatieve wijze tot stand gekomen en veel stakeholders hebben hun inbreng kunnen geven. Het is prima dat de provincie bepaalde rollen naar zich toetrekt, zoals het aanjagen van projecten. De visie getuigt van realisme, waar de medeverantwoordelijkheid bij verschillende partijen wordt neergelegd. De watersport wordt geconfronteerd met vergrijzing en een verschuiving van gebruik, welke ontwikkelingen kunnen uitmonden in een neergaande trend, maar HISWA ziet veel kansen om nieuwe watersporters naar zich toe te trekken. HISWA is een campagne gestart om meer jongere en oudere recreanten aan te trekken en alle aangesloten ondernemers betalen hieraan mee. Wellicht kan de provincie een rol spelen bij de regionale aandacht die hiervoor gevraagd wordt. Het uitvoeringsprogramma en de beschikbare gelden tonen aan dat de provincie bereid is om langdurig te investeren. Er bestaan veel ideeën voor projecten waarmee men zich als provincie kan onderscheiden van andere provincies. Zij stelt voor een watersport taskforce op te richten waarin overheid en ondernemers de handen ineenslaan en samenwerken met daarbij een focus op innovatie en innovatieve projecten. Alle ingebrachte aspecten van HISWA zijn overigens reeds meegenomen in de visie.

De heer **Bakker** (D66) leest al veel zaken terug in de visie. Is mevrouw Krijger tevreden met de visie? In de visie wordt een innovatietafel voorgesteld. Hoe denkt mevrouw Krijger hierover?

Mevrouw **Krijger** (Vereniging HISWA) is hier heel positief over, maar het gaat met name om het realiseren van projecten die tegemoetkomen aan de wensen van de ondernemers.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) ondersteunt de gevraagde rol van de provincie als aanjager, maar dat betekent niet dat de provincie altijd financiële bijdragen levert.

Mevrouw **Krijger** (Vereniging HISWA) benadrukt dat ondernemers altijd naar verdienmodellen kijken. Dat is een goede toets, zeker wanneer er geldstromen bij elkaar komen.

Mevrouw **Keur** (CDA) concludeert dat de inbreng van HISWA grotendeels terugkomt in de visie. Er worden nog een paar tips aan de provincie meegegeven.

Mevrouw **Krijger** (Vereniging HISWA) bevestigt deze conclusie.

De **voorzitter** bedankt mevrouw Krijger voor haar inspraakbijdrage en geeft het woord aan de volgende inspreekster, mevrouw Stam van Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord.

Mevrouw **Stam** (Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord) merkt op dat men in opdracht van de provincie en gemeenten met diverse programma's de regionale economie stimuleert, zoals waterrecreatie en toerisme waarvoor een werkgroep actief is. In Noord-Holland-Noord is gebleken dat de provincie veel inzet heeft gepleegd om te komen tot een visie die breed gedragen wordt en uitvoerbaar is. De fysieke knelpunten zijn overgenomen in de ambitiekaarten en geprioriteerd. Zij wil een aantal zorgen delen. De beheeragenda van de visie beschrijft de onderwerpen waarover met elkaar afstemming nodig is om tot een meer efficiënte aanpak te komen. In de agenda zouden ook de rolbevoegdheid en taken van RWS en het Hoogheemraadschap opgenomen moeten worden, zodat deze met andere organisaties afgestemd kunnen worden. Het vaarwegenbeheer wordt toegelicht met drie voorbeelden uit de praktijk ten aanzien van het bedienen van sluizen. In de visie ontbreekt de koppeling van het vaarwegenbeheer met de ambities en daar maakt zij zich zorgen over, aangezien er wel ambities geformuleerd zijn voor het gebruik van de vaarwegen. Hierdoor kunnen mogelijk economische kansen worden gemist. Zij zal een kopie van de brief van het Ontwikkelingsbedrijf aan de griffier overhandigen ter verdeling onder de commissieleden.

De heer **Bakker** (D66) vraagt wat het opnemen van de E- en F-categorie aan voordeel oplevert in het kader van het beheer.

Mevrouw **Stam** (Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord) antwoordt dat er op deze wijze het juiste beheer en onderhoud plaatsvindt waardoor de doorvaarbaarheid verbeterd wordt. Als dat niet gebeurt, dan worden er kansen gemist.

De **voorzitter** bedankt mevrouw Stam voor haar inspraakbijdrage.

8a.1. Voordracht Visie Waterrecreatie 2030 en uitvoeringsprogramma Waterrecreatie 2016-2019

8a.2. Ingekomen brieven derden bij Visie Waterrecreatie: zienswijze van Stichting Vecht terug in het dorp Nederhorst den Berg inzake visie Waterrecreatie

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) geeft complimenten voor de visie. De beschikbare budgetten zijn beperkt, ook wanneer andere taakvelden en budgetten worden meegewogen. Het lijkt daarom wenselijk om de mate waarin andere overheden en het bedrijfsleven bereid zijn in kansrijke ontwikkelingen te investeren, te belonen door die projecten te prioriteren. Wat is de reactie van GS?

De heer **Tekin** (PvdA) geeft complimenten aan de gedeputeerde. Hij ziet de opmerkingen van de PvdA terug in de nota en daar is hij blij mee. De diepe crisis is enigszins zichtbaar bij de jachthavens, die er hier en daar een beetje verloederd uitzien. Kan men daar nog iets mee doen in deze uitvoeringsagenda? Hij mist in de uitvoeringsagenda de monitoring en dat geldt ook voor de agenda Onderwijs en Arbeidsmarkt. In de vorige periode ontving men een stoplichtenrapportage en die vond hij heel handig. Is het mogelijk om voor alle uitvoeringsagenda's hetzelfde format af te spreken, want dat biedt meer helderheid voor alle betrokkenen. Nu zitten er nog veel verschillen tussen de diverse uitvoeringsagenda's. Hij ziet ook geen einddatum per uitvoeringsmaatregel vermeld staan. Hij zou het op prijs stellen wanneer het college deze gaat vermelden. Hij is blij met de SWOT-analyse. Hij stelt voor daar een levendig document van te maken.

Mevrouw **Lagerveld** (VVD) geeft complimenten aan het college. Zij vraagt of de gedeputeerde kort kan ingaan op de ingekomen brieven en kan aangeven waarom bepaalde initiatieven niet in de visie terecht zijn gekomen. Ook verzoekt zij de gedeputeerde in te gaan op de brief over de West-Friese gemeenten. Eén bepaald format hanteren voor de uitvoeringsagenda's kan zij ondersteunen.

De heer **Klein** (CU/SGP) geeft ook complimenten voor het proces en de betrokkenheid van natuurorganisaties en bedrijfsleven. Er is aandacht voor de dalende bezettingsgraad van jachthavens. Daarom is het verstandig terughoudend te zijn bij de ontwikkeling van nieuwe ligplaatsen. Het beter toegankelijk maken van de watersport voor mindervaliden wordt toegejuicht, maar hierbij is nog sprake van een tekort aan structurele voorzieningen. Hier dient meer aandacht aan besteed te worden, want dit aspect moet integraal en standaard onderdeel van de visie worden.

De heer **Bakker** (D66) sluit zich aan bij de complimenten. Hij kan zich zeer goed vinden in de gekozen koers met een duidelijke focus en hij is blij dat het goede proces met de stakeholders een vervolg krijgt en dat er samenwerking plaatsvindt op het gebied van beheer en afstemming. Verduurzaming staat als opgave in de visie genoemd, maar duurzaamheid moet gefaciliteerd worden om landelijk tot de koplopers te kunnen behoren. Ook wordt vermeld dat duurzaamheid opgenomen moet worden als randvoorwaarde bij investeringen in de waterrecreatie. Dat wordt ten zeerste toegejuicht. Echter, in het uitvoeringsprogramma blijft dit een beetje vaag en weinig concreet. Hij verzoekt de ambitie voor bijvoorbeeld elektrisch varen concreter te definiëren. Kan dit concreet omschreven worden? Hoe kijken de andere fracties aan tegen een duurzaam netwerk en de benodigde investeringen voor een duurzaam zero emissie CO2-sloepennetwerk? Verduurzaming staat niet als uitgangspunt voor de toekenning van de middelen vermeld en dat zou wel het geval moeten zijn.

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) vraagt wat wordt verstaan onder een zero emissie CO2-netwerk.

De heer **Bakker** (D66) antwoordt dat de fossiele brandstoffen afgebouwd moeten worden en in de toekomst moet worden ingezet op elektrisch varen. Met deze investeringen wordt dus ingezet op een elektrisch netwerk, dus varen zonder uitstoot. Bij het verbeteren van de duurzaamheid bij bedrijven meent D66 dat hier wel een rol is weggelegd voor de provincie, namelijk door het thema proactief te agenderen bij het innovatiepanel en de waterrecreatieschool. Is dit een mogelijkheid om een actieve rol op te pakken? In de visie leest men dat de riviercruisevaart een groeimarkt is die men wil faciliteren, maar toch wordt besloten om hier geen middelen voor beschikbaar te stellen. Daarnaast lijkt sprake te zijn van capaciteitsdruk in een aantal gemeenten. Hij meent dat er wel investeringen nodig zijn voor investeringen in deze markt, mede vanwege de kansen die hier liggen. Hij vraagt waarom hier geen financiële middelen voor beschikbaar gesteld worden of is het zo dat de voorzieningen gecofinancierd worden vanuit andere middelen? Verwacht de gedeputeerde dat met het toekennen van een prijsvraag en het toekennen van subsidie de toeristisch recreatieve vaarverbindingen wel op gang komen? Hij ondersteunt het opnieuw beschikbaar stellen van budgetten die onderbesteed zijn voor de waterrecreatie, maar geldt hierbij voor toeristisch recreatieve vaarverbindingen dat deze middelen worden ingezet voor andere onderdelen van het programma?

De heer **Pieterman** (50PLUS) sluit zich aan bij de complimenten. Hij is voorstander van het spreiden van waterrecreatie buiten de MRA, want de Kop kan de werkgelegenheid en het toerisme goed gebruiken. Hij verzoekt een jaarlijkse monitoring van de ontwikkelingen uit te voeren. Hij is voorstander van verduurzaming, maar er kan aan ondernemers geen verplichting opgelegd worden. Er moet meer aandacht komen voor mindervaliden.

De heer **Bakker** (D66) merkt op dat mensen niet verplicht moeten worden, maar dat de provincie in deze nieuwe toekomst moet investeren.

Mevrouw **Keur** (CDA) sluit zich aan bij de complimenten, zeker ook voor het proces. De onduidelijkheid over de rolbevoegdheden wordt onderkend. Wat gaan GS hieraan doen? Deze quick wins en kleine ingrepen kunnen leiden tot meer waterrecreatie. Zij sluit zich aan bij D66 ten aanzien van de riviercruisevaarten. Er kunnen mogelijk middelen uit andere budgetten worden ingezet om de logistiek in het achterland verder te ontwikkelen.

De heer **Bruggeman** (SP) sluit zich aan bij de complimenten. Hij las op 6 juli jl. dat de gedeputeerde overwoog om een prijsvraag uit te schrijven voor vervoer over water. De SP heeft eerder een initiatiefvoorstel geschreven voor personenvervoer over water. Hij pleit ervoor om extra punten toe te kennen aan ondernemers die een combinatie van recreatief en openbaar vervoer over water voorstellen. Het varend erfgoed is een paar keer genoemd in de nota en wellicht kan de provincie aangeven dat men hier welwillend naar kijkt.

Mevrouw **Kocken** (GroenLinks) sluit zich aan bij de complimenten. Zij sluit zich aan bij D66 en het duurzaamheidspleidooi. Zij mist echter aandacht voor de zwemplekken, want die zijn onderbelicht. Zij mist in de balans tevens aandacht voor plaatselijk draagvlak voor de recreatiebehoefte. Zij vraagt hoe GS aankijken tegen de brief van Nederhorst den Berg over de trekvaart.

Mevrouw **Bezaan** (PVV) sluit zich aan bij de complimenten.

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) sluit zich aan bij de vraag van GL over Nederhorst den Berg.

De heer **Loggen** (gedeputeerde) meldt dat het proces van onderaf in gang is gezet en tot stand is gekomen. Het is logisch om de monitoring zoveel mogelijk eenduidig te maken. Dit signaal zal hij met zijn collega's delen. Nederhorst den Berg is een punt geweest uit het verleden, maar dat is niet door de regio ingebracht in de ambitiekaart. Dat geldt ook voor de brieven van de West-Friese gemeenten. Er worden nog aanvullende onderzoeken gedaan om de beschikbare gelden zo effectief mogelijk in te zetten op de behoefte van de regio's. Er is wel sprake van een toekomstopgave, maar de huidige capaciteit is voldoende. Alle kansen en ideeën die langskomen, zullen overigens serieus bekeken worden. Er zijn vragen gesteld over het beheer en als beheerders van waterwegen elkaar weten te vinden, ontstaan er veel kansen. Hij is blij met de intentieverklaring waarin dat wordt vastgelegd. Dat is iets anders dan bevoegdheden, want op dat gebied moet men nog het een en ander leren. Tevens moet nagegaan worden of het Friese model ook toepasbaar is in Noord-Holland. Uit de verkenning is gebleken dat er in de jachthavens een terugloop geconstateerd wordt bij de witte vloten. Gelijktijdig neemt het aantal sloepen toe. Het effect op de bezettingsgraad in de jachthavens dient daarom afgewacht te worden. De interactie tussen waterrecreatie en de toegevoegde waarde dient de komende jaren in beeld gebracht te worden, want naast een ligplaats en sanitaire voorzieningen moet er ook iets gedaan worden aan de beleving. Hier liggen zeker kansen, maar dat vereist wel inzet van de eigenaar van de jachthaven en ook van de betreffende gemeente. In de waterrecreatievisie zijn hier voldoende aanknopingspunten voor te vinden. In de planvorming is de vuistregel om voorzieningen ook toegankelijk te maken voor mindervaliden en waar het niet kan, moet dit specifiek vermeld en gemotiveerd worden.

De heer **Klein** (CU/SGP) vraagt of dit uitgangspunt wordt opgenomen in de visie.

De heer **Loggen** (gedeputeerde) zal dit zeker vermelden, maar het is een wettelijke taak waar de provincie aan gehouden is. Hij is voorstander van geen woorden maar doen. Als de visie door de Staten wordt vastgesteld, dan wordt deze in uitvoering gebracht. Hierbij zijn alle stakeholders betrokken en ook de Staten blijven hierop aangehaakt. De gehele samenleving dient ernaar te streven de uitstoot zo duurzaam mogelijk te maken en bij voorkeur naar nul te brengen, maar waterrecreatie moet wel voor iedereen bereikbaar blijven. In de sector zal op lange termijn vanzelf een omslag ontstaan naar schone elektromotoren, maar hij herhaalt dat de waterrecreatie voor iedereen bereikbaar moet blijven. Dit mag niet met onmogelijke duurzaamheidseisen beperkt worden.

De heer **Bakker** (D66) is blij dat de gedeputeerde het streven naar zero emissie ondersteunt, maar hij is juist voorstander van het creëren van mogelijkheden. Wanneer de provincie investeert in een sloepennetwerk, dan dient er een elektrisch oplaadpunt bij de steiger te worden aangelegd, zodat er een dekkend netwerk ontstaat voor elektrische sloepen.

De heer **Loggen** (gedeputeerde) bevestigt dat deze mogelijkheden zoveel mogelijk benut moeten worden. In 2015 heeft de provincie 500.000 euro voor de cruisevaart ter beschikking gesteld, waarvan 200.000 euro aan de gemeente Hoorn voor het realiseren van faciliteiten voor de cruisevaart. Er is al een hoop gedaan, maar omdat de middelen beperkt zijn, wordt de focus nu verlegd naar andere aspecten. Mooie kansen die zich intussen aandienen, zullen beslist serieus beoordeeld en eventueel aan PS voorgelegd worden. Het spreiden van de druk in de MRA is een van de thema's van de visie. Het model van Friesland ten aanzien van de bevoegdheden kan niet een-op-een overgenomen worden, zoals de regel dat de recreant meebetaalt aan een aantal basisvoorzieningen, maar de leerpunten worden opgepakt en daar gaat men mee aan de slag. Varend Erfgoed betreft natuurlijk niet alleen waterrecreatie, dus de stakeholders moeten hier ook bij betrokken worden. De prijsvraag heeft hij genoemd in een interview vanwege het feit dat er geen enkele reactie op de regeling is ontvangen en naar aanleiding hiervan heeft een partij contact opgenomen met wie binnenkort een gesprek plaatsvindt. Hij wil eerst de resultaten van dit gesprek afwachten, maar indien nodig, dan dient de markt verleid te worden om met een initiatief te komen voor de besteding en de bijdrage van de provincie. Hij is na het gesprek met de initiatiefnemer graag bereid om de prijsvraag met een delegatie van de commissie te bespreken. Er is sprake van een wettelijke taak als het gaat om zwemplekken. In het coalitieakkoord is geld gereserveerd om extra plekken te realiseren, waarbij het accent ligt op de ring van Amsterdam, omdat daar weinig officiële zwemplekken zijn, terwijl daar wel vraag naar is. Dat is het accent als het gaat om de wettelijke taken voor de komende periode.

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) vraagt zich af of het een idee is om de bereidheid van initiatiefnemers om mee te investeren, mee te laten wegen bij het prioriteren van zaken die de provincie financieel wil ondersteunen.

De heer **Loggen** (gedeputeerde) merkt op dat er altijd op basis van cofinanciering wordt geacteerd bij de meest kansrijke projecten.

Mevrouw **Keur** (CDA) vindt de reactie van de gedeputeerde op de rolbevoegdheden minimaal. Kan zij ervan uitgaan dat de gedeputeerde hiermee aan de slag gaat wanneer de visie door PS is aangenomen?

De heer **Loggen** (gedeputeerde) wil hier snel mee aan de slag, want hier moet zo snel mogelijk helderheid over ontstaan. Hij is hierbij wel afhankelijk van andere partijen. Mocht hij hier problemen ondervinden, dan zal hij bij de commissie terugkomen.

De **voorzitter** concludeert dat aangezien de heer Bakker (D66) bezwaar maakt, het voorstel niet als hamerstuk naar PS gaat.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 27 JUNI 2016

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J.J. van den Berg
BEL/BOSE

Doorkiesnummer +31235144076
bergjj@noord-holland.nl

Betreft: concept-convenant samenwerking MRA

Verzenddatum
27 JUNI 2016

Kenmerk
211139/824923

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, betreffende een concept-convenant over de bestuurlijke samenwerking in de metropoolregio Amsterdam (MRA).

De totstandkoming van dit convenant is een van de acties uit de '*Ruimtelijk-economische Actie-Agenda 2016-2020*', die op donderdag 18 februari 2016 is gepresenteerd tijdens het MRA Congres in Haarlem. De uitvoering van deze ambitieuze MRA- *Actie-Agenda* en de onderliggende werkplannen vraagt om een degelijke organisatie van de bestuurlijke samenwerking en om een logisch opgebouwde en transparante financiering.

Daar komt nog de actuele aanleiding bij van de opheffing van de Stadsregio Amsterdam en de oprichting van een Vervoerregio (per 1 januari 2017). De Stadsregio Amsterdam werd in 2006 op basis van de Kaderwet bestuur in verandering ingesteld als openbaar lichaam om enkele wettelijke taken uit te voeren. In de Stadregio werken 15 gemeenten samen. Het kabinet heeft de Stadsregio (en de andere 'plusregio's' in Nederland) met ingang van 1 januari 2015 afgeschaft. De Stadsregio Amsterdam blijft nog onder de huidige naamgeving

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

opereren ten aanzien van het regionaal verkeer- en vervoer, totdat de nieuwe Vervoerregio zal zijn opgericht.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
wnd
J. Geldhof

METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Colleges van B&W en GS van de samenwerkende gemeenten, provincies en de vervoerregio i.o. in de Metropoolregio Amsterdam

GS

INGEKOMEN 22 APR. 2016

Datum	19 april 2016
Ons kenmerk	
Uw kenmerk	
Behandeld door	Marjolein Stamsnijder (m.stamsnijder@amsterdam.nl en 06-83642366)
Kopie aan	
Bijlagen	Memo met uitdagingen voor de regionale samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam, het concept convenant en concept begroting
Onderwerp	Concept-voorstel voor het versterken van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam

Geacht college,

Met deze brief informeer ik u over de stand van zaken van de voorstellen voor de versterking van de samenwerking in de Metropool. De Metropoolregio Amsterdam is de belangrijkste economische regio van Nederland. Om die positie te versterken en te behouden is het noodzakelijk dat gemeenten en provincies samenwerken.

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) werken op dit moment 32 gemeenten, twee provincies en de stadsregio samen aan ruimtelijke ontwikkeling, wonen, economie en verkeer en vervoer. Op 18 februari 2016 is de MRA Agenda gepresenteerd op het MRA congres in Haarlem. Deze integrale actieagenda is voor de aankomende vier jaar de inhoudelijke basis van onze samenwerking.

Er is aanleiding om de samenwerking op metropoolniveau bestendiger te organiseren en de samenwerking tussen deelregio's te verbeteren, zodat alle deelnemers goed betrokken worden en kunnen bijdragen aan de regionale opgaven. De uitvoering van de ambitieuze MRA Agenda en de werkplannen vraagt om een degelijke organisatie en financiering. Goede betrokkenheid van raden en staten is essentieel voor de versterkte samenwerking.

In de huidige opzet wordt op verschillende schalen gewerkt aan ruimtelijk economische opgaven. In de deelregio's zoals: Gooi & Vechtstreek, Amstelland-Meerlanden, Zuid-Kennemerland, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Almere-Lelystad. Door de Stadsregio, de provincies én op de schaal van de Metropoolregio Amsterdam. Niet altijd meer zijn de deelregio's het passende niveau voor de opgaven. Vaak en zeker op de gebieden ruimte, economie en mobiliteit is de Metropoolregio een meer passend niveau van samenwerking. Conform de Wet afschaffing Wgr+ is de stadsregio voornemens zich per 1 januari 2017 te concentreren op verkeer en vervoer taken. Het samenwerkingsverband voert dan geen taken meer uit voor economie en wonen. De inzet en financiering van de stadsregio, vanuit de inwonerbijdrage en BDU, was de afgelopen jaren een

belangrijke bijdrage aan de informele MRA samenwerking. Daarnaast is er een breed gedragen gevoel, dat de raden en staten onvoldoende inzicht en zeggenschap hebben bij de huidige werkwijze. Mede daarom moeten wij de samenwerking in de metropool anders gaan organiseren.

Het afgelopen half jaar hebben burgemeesters, wethouders, gedeputeerden en commissarissen van de koning in gesprekken verkend op welke wijze de samenwerking in de Metropoolregio versterkt kan worden. Daarna is onder begeleiding van een bestuurlijke regiegroep met vertegenwoordigers van gemeenten en provincies gewerkt aan een concept voorstel voor de toekomstige regionale samenwerking. Tussentijds is dit besproken met een klankbordgroep van gemeenten.

Hierbij wordt het concept-voorstel voorgelegd aan de deelnemers van de huidige MRA samenwerking, om te inventariseren hoe zij aankijken tegen de voornemens om de MRA samenwerking te versterken en daaraan deel te nemen. Een aantal technische punten uit het convenant wordt verder uitgewerkt.

<u>Concept-voorstel op hoofdlijnen</u>

- De MRA Agenda is het inhoudelijke kader voor de samenwerking. Om deze agenda uit te voeren is versterking van de governance en financiering nodig;
- Essentieel onderdeel voor versterking van de governance is een voorstel voor het versterken van de positie van raden en staten. Het beter informeren en betrekken van raden en staten bij regionale opgaven is cruciaal voor democratische legitimiteit en draagvlak voor regionale afspraken;
- Over de manier waarop de 32 gemeenten, 2 provincies en de vervoerregio i.o. samenwerken maken de deelnemers bestuurlijke afspraken in een convenant;
- Het convenant is geen contract, maar evenmin vrijblijvend. De ondertekenaars verbinden zich aan het samenwerken in de MRA;
- De portefeuillehoudersoverleggen op het niveau van de Metropool: de platforms voor economie, ruimte en bereikbaarheid (PRES, PRO, PBM) blijven de inhoudelijke pijlers onder de samenwerking. Er wordt onderzocht of het wenselijk is een platform sociaal op te richten. De MRA4 wordt vervangen door een agendacommissie en er wordt een bestuurlijke regiegroep ingesteld die functioneert als algemeen bestuur om gezamenlijk de samenwerking te monitoren;
- Eén woningmarktregio op de schaal van de MRA is het uitgangspunt. De woningmarktregio is het investeringsgebied voor de woningcorporaties, maar ook de schaal waarop tussen de deelregio's van de MRA de afstemming plaatsvindt voor de gehele bouwopgave van de MRA. De deelregio's blijven verantwoordelijk voor de investeringsafspraken met de corporaties, de woonruimteverdeling. De gemeenten in Noord-Holland blijven verantwoordelijk voor het opstellen van de Regionale Actieprogramma's Wonen (RAP's);
- Er wordt een voorstel uitgewerkt voor de oprichting van een klein ondersteunend bureau dat gebruik maakt van de rechtspersoonlijkheid van de gemeente Amsterdam en in Amsterdam gehuisvest wordt. Er is een ambtelijk kwartiermaker voor de oprichting van dit bureau aangesteld die aangestuurd wordt door de gemeentesecretarissen van Lelystad, Velsen en Ouder-Amstel en een directeur van de Provincie Noord-Holland;
- Ter bekostiging van de regionale activiteiten uit de werkplannen van de platforms en de gezamenlijke activiteiten, zoals bijeenkomsten, onderzoeken en ambtelijke ondersteuning wordt een bijdrage aan de deelnemende gemeenten van €1,50 per inwoner gevraagd. De

provincies wordt gevraagd hetzelfde te betalen als de grootste stad in hun gebied. De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam zijn voornemens om hun aanvullende bijdrage voor de Economie samenwerking te continueren. Daarmee ontstaat een werkbudget van zeven miljoen. Dat is vrijwel gelijk aan de huidige budgetten voor regionale samenwerking in de MRA. Wél ontstaat met een vaste bijdrage per inwoner meer evenwicht in de bijdragen. Daarmee ontstaat ook een basis voor gelijkwaardige invloed en zeggenschap, voor een breder en steviger draagvlak en voor meer eigenaarschap van de MRA samenwerking bij de deelnemers. De MRA is tot dusver een informeel samenwerkingsverband waarin pragmatische afspraken gemaakt worden over inzet van mensen en financiering, waarbij vaak op projectbasis de financiering en capaciteit werd geregeld. Juist omdat voor de toekomstige situatie gestreefd wordt naar meer structuur en transparantie via jaarbegrotingen is een één op één vergelijking met de huidige situatie niet eenduidig te maken. Dat inzicht is beschikbaar op de schaal van de deelregio's.

Gevraagd

Ik vraag u namens de begeleidende regiegroep:

1. om voor 1 juni uw reactie op de concept-voorstellen schriftelijk kenbaar te maken;
2. uw eigen volksvertegenwoordigers voor het zomerreces te informeren en te consulteren over dit voorstel en de ideeën en suggesties die zij naar voren brengen kenbaar te maken;
3. een reservering op te nemen in uw voorjaarsnota van € 1,50 per inwoner voor de financiering van de samenwerking vanaf 2017.

De bestuurders van de regiegroep; Burgemeesters Van der Laan, Bijl, Weerwind, Weterings en Commissaris van de Koning Verbeek zijn bereid om dit voorstel toe te lichten.

Planning

Na verwerking van de reacties ontvangen de colleges na de zomer de definitieve voorstellen voor de toekomstige samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam.

Als bijlagen zijn een memo met uitdagingen voor de regionale samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam, het concept convenant en een concept begroting op hoofdlijnen toegevoegd.

Namens de regiegroep hoop ik u op dit moment voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,

E.E. van der Laan
Burgemeester van Amsterdam
Voorzitter van de bestuurlijke regiegroep versterken samenwerking Metropoolregio Amsterdam

Bijlagen:

De leden van de bestuurlijke regiegroep die de ontwikkeling van het concept-voorstel begeleiden:

- Eberhard van der Laan, burgemeester Amsterdam en voorzitter
- Don Bijl, burgemeester Purmerend
- Theo Weterings, burgemeester Haarlemmermeer
- Franc Weerwind, burgemeester Almere
- Eric van der Burg, wethouder RO gemeente Amsterdam
- Dennis Straat, DB lid economie stadsregio Amsterdam en vice-voorzitter PRES
- Derk Reneman, DB lid verkeer en vervoer stadsregio Amsterdam
- Lex Scholten, DB lid wonen stadsregio Amsterdam
- Johan Remkes, commissaris Provincie Noord-Holland
- Leen Verbeek, commissaris Provincie Flevoland
- Michiel Rijsberman, gedeputeerde Provincie Flevoland

1. Memo met uitdagingen voor de regionale samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam
2. Concept convenant
3. Concept begroting

Bijlage 1

Uitdagingen voor de regionale samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is de motor van economische groei en innovatie in Nederland. De metropool is een internationaal knooppunt van zaken doen, mensen en informatie. Deze regio kan zich ontwikkelen tot een van de invloedrijke regio's die de belangrijkste economieën in de wereld met elkaar verbindt: een global business hub. Door de samenwerking nu te versterken is het mogelijk de derde Europese topregio te worden na Londen en Parijs. De Metropoolregio Amsterdam is een internationaal centrum voor wetenschap en cultuur en de woonplaats van ruim 2,4 miljoen inwoners met meer dan 200 verschillende nationaliteiten.

De Metropoolregio Amsterdam staat voor grote uitdagingen zoals: de globalisering van de economie, de mondiale groei van stedelijke gebieden, demografische ontwikkelingen zoals vergrijzing en de groei van het aantal eenpersoonshuishoudens, de integratie van nieuwkomers, klimaatverandering en toenemende sociaal economische verschillen tussen gemeenten en gebieden. De economische crisis van 2008 en economische, sociale en demografische veranderingen hebben een blijvend effect op onder meer de economische structuur, de aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt en de woningmarkt.

Succes van de regio staat of valt met mensen. Hoe meer mensen in de regio willen wonen en werken, hoe beter het gaat. We zien de metropool nu en in de verre toekomst als één samenhangend stedelijk en ruimtelijk systeem waarbinnen onze inwoners wonen, werken en recreëren. Alle gemeenten bij elkaar bieden een grote verscheidenheid aan woonmilieus, voorzieningen, toeristische attracties en werkgelegenheid. Voor een goed functioneren heeft de regio een netwerk van stations, luchthavens en snelle verbindingen nodig om het reizen binnen, van en naar de regio mogelijk te maken.

In de internationale strijd om talent zijn regio's vooral succesvol als zij in staat zijn hun profiel en hun organiserend vermogen verder te ontwikkelen. Door de regionale samenwerking in de metropool duurzaam te versterken is het mogelijk om gezamenlijk de uitdagingen van de toekomst aan te gaan.

De regio heeft behoefte aan een wendbaar, transparant, efficiënt en voorspelbaar netwerk van samenwerkende gemeenten en provincies, om beter te kunnen inspelen op de regionale opgaven. De samenwerking krijgt vorm rond verschillende thema's en projecten en op verschillende schaalniveaus. Het belang van de metropool als het dominante niveau voor de oplossing van veel regionale opgaven wordt door politiek en bestuur breed erkend. De partijen vinden het van belang om op het schaalniveau van de Metropoolregio:

- de regionale samenwerking verder te intensiveren;
- zich slagvaardig te organiseren;
- zich nationaal en internationaal te profileren.

De basis voor de samenwerking is de vrijwillige medewerking van de partijen. Net als het streven naar win-win oplossingen en de gerichtheid om praktische oplossingen te zoeken voor de opgaven

waar de metropool voor staat. De gemeenten en provincies van de Metropoolregio Amsterdam willen beter inspelen op de kansen die de netwerksamenleving biedt. De partijen zoeken naar mogelijkheden om sterkere verbindingen te maken met andere overheden en maatschappelijk middenveld, bedrijfsleven en burgers om de positie van het hele gebied te versterken. Gemeenten en provincies maken nu afspraken in een convenant om de samenwerking in de metropoolregio naar een hoger plan te tillen, veel transparanter te organiseren, de agendering van integrale opgaven te verbeteren en de acties uit de MRA agenda uit te voeren. De door het convenant versterkte samenwerking draagt zo bij aan de wendbaarheid, duidelijkheid en transparantie van de bestuurlijke organisatie van de metropool. Daardoor kunnen colleges, raden en staten bijdragen aan het oplossend vermogen en de bestuurskracht van de regio.

Bijlage 2

CONCEPT
Convenant Metropoolregio Amsterdam

Ten behoeve van de consultatieronde van de overheden in de Metropoolregio Amsterdam is deze concept convenanttekst bij de brief met het voorstel toegevoegd om inzicht te geven in de beoogde spelregels om de samenwerking in de MRA te versterken en transparant en bestendig te organiseren. De opbrengst van de consultatieronde wordt gebruikt om te komen tot een definitieve versie van het convenant. Dat wordt na de zomer voorgelegd aan de deelnemers.

Toelichting
Hier een samenvatting van de belangrijkste "technische" elementen uit het convenant.

- Dit convenant bevat spelregels over de werkwijze van de samenwerkende deelnemers. Er is geen sprake van de oprichting van een gemeenschappelijke regeling, al dan niet in de vorm van een openbaar lichaam, of een vereniging of stichting. Dit convenant bevat dan ook geen bij recht afdwingbare bepalingen. Het doorkruist ook niet de bevoegdheden van de deelnemers. De uitvoering van de gemaakte afspraken geschiedt door of in opdracht van de deelnemers, op basis van door henzelf genomen besluiten.
- In dit convenant staan ook afspraken die die al staande praktijk zijn.
- Naast het convenant dienen over een aantal zaken nog nadere afspraken te worden gemaakt door de betrokkenen om de samenwerking bestendig te organiseren. Het convenant benoemt in ieder geval de volgende thema's:
    - de werkwijze en samenstelling van de platforms
    - de ambtelijke ondersteuning in het MRA bureau
    - het financieel beheer
    - de archivering

  Het is mogelijk dat in deelregio's tussen deelnemers of door deelnemers met volksvertegenwoordigers aanvullende werkafspraken gemaakt worden.
- Een kwartiermaker is aangesteld om een voorstel uit te werken om de ambtelijke samenwerking te versterken en een deel van de ambtelijke ondersteuning te organiseren in een gezamenlijk MRA bureau. Deze concept convenanttekst bevat al enkele spelregels voor het instellen van een dergelijk bureau. De regiegroep stelt voor om het bureau bij de Gemeente Amsterdam onder te brengen.

Bestuurders, bestuursadviseurs en juristen van diverse deelnemers zijn geraadpleegd bij de totstandkoming van deze concept versie van het convenant.

CONCEPT
Convenant Metropoolregio Amsterdam

Concept versie 2.3 – 15 april 2016

Dit convenant wordt aangegaan tussen de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten die nu deelnemen aan de samenwerking in de metropoolregio Amsterdam, de colleges van de Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland en het Dagelijks Bestuur van de vervoerregio Amsterdam, te weten:

	Organisatie	**Onderdeel van de deelregio**
1.	Provincie Noord-Holland,	
2.	Provincie Flevoland,	
3.	het openbaar lichaam Vervoerregio Amsterdam,	
4.	Gemeente Almere,	Almere-Lelystad
5.	Gemeente Lelystad,	Almere-Lelystad
6.	Gemeente Aalsmeer,	Amstelland-Meerlanden
7.	Gemeente Amstelveen,	Amstelland-Meerlanden
8.	Gemeente Diemen,	Amstelland-Meerlanden
9.	Gemeente Haarlemmermeer,	Amstelland-Meerlanden
10.	Gemeente Ouder-Amstel,	Amstelland-Meerlanden
11.	Gemeente Uithoorn,	Amstelland-Meerlanden
12.	Gemeente Amsterdam,	Amsterdam
13.	Gemeente Blaricum,	Gooi & Vechtstreek
14.	Gemeente Gooise Meren,	Gooi & Vechtstreek
15.	Gemeente Hilversum,	Gooi & Vechtstreek
16.	Gemeente Huizen,	Gooi & Vechtstreek
17.	Gemeente Laren,	Gooi & Vechtstreek
18.	Gemeente Weesp,	Gooi & Vechtstreek
19.	Gemeente Wijdemeren,	Gooi & Vechtstreek
20.	Gemeente Beemster,	Zaanstreek-Waterland
21.	Gemeente Edam-Volendam,	Zaanstreek-Waterland
22.	Gemeente Landsmeer,	Zaanstreek-Waterland
23.	Gemeente Oostzaan,	Zaanstreek-Waterland
24.	Gemeente Purmerend,	Zaanstreek-Waterland
25.	Gemeente Waterland,	Zaanstreek-Waterland
26.	Gemeente Wormerland,	Zaanstreek-Waterland
27.	Gemeente Zaanstad,	Zaanstreek-Waterland
28.	Gemeente Beverwijk,	Zuid-Kennemerland & IJmond
29.	Gemeente Bloemendaal,	Zuid-Kennemerland & IJmond
30.	Gemeente Haarlem,	Zuid-Kennemerland & IJmond
31.	Gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude,	Zuid-Kennemerland & IJmond
32.	Gemeente Heemskerk,	Zuid-Kennemerland & IJmond
33.	Gemeente Heemstede,	Zuid-Kennemerland & IJmond
34.	Gemeente Velsen,	Zuid-Kennemerland & IJmond
35.	Gemeente Zandvoort,	Zuid-Kennemerland & IJmond

Overwegende dat

A. de Metropoolregio Amsterdam de motor is van economische groei en innovatie in Nederland alsmede een internationaal knooppunt van productie, handel, toerisme, onderzoek, kennis & informatie en daarmee van ontmoeting en transacties van mensen ;
B. de Metropoolregio Amsterdam continue economisch moet kunnen vernieuwen. Dat is nodig om het welvaarts- en welzijnsniveau van de mensen die hier wonen en werken te kunnen borgen. Dit betekent voldoende nieuwe woningen, ruimte om te kunnen ondernemen, experimenteren met nieuwe economische sectoren, innoveren, verbeteren van de leefkwaliteit, versnellen van de transitie naar een schonere economie, verbeteren van de regionale bereikbaarheid en klimaatbestendig zijn. Bovenal moet de MRA snel kunnen inspelen op veranderingen;
C. door regionale samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam toekomstbestendig te versterken het mogelijk is om gezamenlijk de uitdagingen van de toekomst aan te gaan;
D. de Metropoolregio Amsterdam het gemeenschappelijke platform is voor afstemming tussen de colleges van de overheden over de bestaande bestuurlijke grenzen heen;
E. de deelnemers aan de Metropoolregio Amsterdam het van belang vinden om:
    a. de regionale samenwerking te intensiveren;
    b. zich slagvaardig te organiseren; en
    c. zich nationaal en internationaal te profileren;
F. door de bestuurlijke werkafspraken in dit convenant wordt samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam wendbaar, integraal, transparant en voorspelbaar georganiseerd;
G. daardoor ook volksvertegenwoordigers beter geïnformeerd zijn over de regionale activiteiten van de samenwerkende colleges en inbreng kunnen leveren ten behoeve van de democratische legitimiteit.
H. financiële jaarstukken tijdig worden voorgelegd aan de deelnemers c.q. vertegenwoordigende organen.

De deelnemers voortbouwend op de al opgebouwde werkwijze in de Metropoolregio Amsterdam het volgende convenant zijn overeengekomen:

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

a. Metropoolregio Amsterdam (MRA): het samenwerkingsverband van de deelnemers die deelnemen aan dit convenant.
b. Deelnemers: de colleges van de gemeenten en provincies en het dagelijks bestuur van de vervoerregio die deelnemen aan dit convenant.
c. College: de colleges van burgemeesters en wethouders en de colleges van gedeputeerde staten.
d. Vertegenwoordigende organen: de gemeenteraden van de gemeenten, de Provinciale Staten van de provincie en het Algemeen Bestuur van de Vervoerregio.
e. Portefeuillehouders: vertegenwoordigers van de deelnemers.
f. Vervoerregio: de Vervoerregio Amsterdam.
g. Deelregio: een cluster van een aantal gemeenten uit de Metropoolregio die samenwerken ten behoeve van de onderlinge afstemming, voorbereiding van de samenwerking met andere deelregio's en de uitvoering van regionale activiteiten. De volgende zes deelregio's vormen het uitgangspunt:
    1. Zaanstreek-Waterland
    2. Zuid-Kennemerland & IJmond
    3. Amstelland-Meerlanden
    4. Almere-Lelystad
    5. Gooi & Vechtstreek
    6. Amsterdam

h. Platform: een overleg van portefeuillehouders over een beleidsterrein.
i. Agendacommissie: een commissie van portefeuillehouders belast met de dagelijkse coördinatie van de samenwerking van de MRA.
j. Regiegroep: een overleg van vertegenwoordigers van de deelnemers voor de monitoring van de samenwerking in de MRA.
k. Bureau: de ambtelijke ondersteuning van de MRA georganiseerd in bureau Metropoolregio Amsterdam.
l. Convenant: de onderhavige bestuursovereenkomst.

Artikel 2 Samenwerkingsgebied

2.1. Het samenwerkingsgebied van de MRA omvat het grondgebied van de deelnemende gemeenten en bepaalt daarmee ook het gebied van de provincies en de vervoerregio dat tot het samenwerkingsgebied behoort.
2.2. In geval van een gemeentelijke of provinciale herindeling die in hoofdzaak ligt binnen het oorspronkelijke samenwerkingsgebied van de MRA, zal de betreffende rechtsopvolger in beginsel ook deelnemer zijn aan de MRA.

Artikel 3 Doel, prioritering en reikwijdte van de samenwerking

3.1. De doelstelling van de MRA is het versterken van een toekomstbestendige economische ontwikkeling en hoogwaardige leefkwaliteit van de MRA.
3.2. De samenwerking van de MRA heeft betrekking op de beleidsterreinen economie, ruimtelijke ontwikkeling & wonen, verkeer & vervoer en het sociaal domein (in oprichting).
3.3. De samenwerking richt zich op agendavorming en afstemming in de meest ruime zin tussen de colleges van de deelnemers.
3.4. In de samenwerking staat gelijkwaardigheid en respect voor elkaars rollen en belangen voorop. Dit convenant laat de publiekrechtelijke positie en bevoegdheden van de bestuursorganen van de deelnemers onverlet, maar deelnemers spannen zich in voor een goede onderlinge afstemming als zij een besluit gaan nemen dat een relatie heeft met de regionaal afgesproken doelstellingen (zie artikel 3.8).
3.5. De concretisering van doelstellingen krijgt waar nodig vorm in regionale programma's en projecten die uitgevoerd worden door wisselende coalities van deelnemers en derden. De feitelijke uitvoeringswerkzaamheden gebeuren door of in opdracht van deelnemers, op basis van door henzelf genomen besluiten over een programma of project.
3.6. Ter realisering van de doelstellingen van deze overeenkomst kan vanuit de MRA samenwerking worden gezocht met derden.
3.7. De inhoudelijke kaders voor de regionale activiteiten en de ontwikkeling van de MRA staan in een strategische agenda die wordt door de deelnemers, en de werkplannen die de platforms jaarlijks vaststellen. Voor de periode van 2016 tot 2020 is dat de MRA Agenda.
3.8. De deelnemers stellen tenminste eenmaal per vier jaar prioriteiten voor de middellange termijn van vier tot zes jaar door de strategische agenda te actualiseren of door een nieuwe agenda op te stellen.

Artikel 4 De regiegroep

4.1 De regiegroep bestaat uit de volgende vertegenwoordigers uit de colleges:
- De gemeente Amsterdam levert met de burgemeester de voorzitter van de regiegroep;

- De deelregio's Zaanstreek-Waterland, Zuid-Kennemerland & IJmond, Amstelland-Meerlanden, Gooi & Vechtstreek wijzen elk drie vertegenwoordigers uit drie verschillende gemeenten aan;
- De deelregio Almere-Lelystad wijst twee vertegenwoordigers aan, uit elk van de gemeenten één;
- De gemeente Amsterdam wijst naast de voorzitter een tweede vertegenwoordiger aan;
- De provincies Flevoland en Noord-Holland wijzen elk twee vertegenwoordigers aan;
- De Vervoerregio wijst één vertegenwoordiger aan uit het dagelijks bestuur.

4.2 Bij het aanwijzen van de vertegenwoordigers voor de regiegroep bevorderen de deelnemers dat:
- de politieke representativiteit in de regiegroep ongeveer overeenkomt met de politieke verhoudingen in het samenwerkingsgebied;
- de regiegroep een gemengde samenstelling kent van wethouders, burgemeesters, gedeputeerden en commissarissen van de koning;
- in de regiegroep portefeuillehouders van de verschillende platforms en de agendacommissie zijn vertegenwoordigd;
- voor iedere vertegenwoordiger wordt een plaatsvervanger aangewezen.

4.3 De burgemeester van de gemeente Amsterdam als voorzitter van de regiegroep wijst een vice-voorzitter aan.

4.4 De regiegroep
- behartigt het regionale belang;
- monitort de voortgang en evalueert de samenwerking;
- draagt zorg voor het draagvlak voor de regionale activiteiten van de MRA bij alle deelnemers;
- draagt zorgt voor de afstemming met de deelnemers die zij vertegenwoordigen;
- kan besluiten het aantal platforms te verminderen of uit te breiden;
- kan een voorstel doen tot wijziging van het convenant;
- doet jaarlijks een voorstel voor de financiële bijdrage van de deelnemers, mede op basis van de werkplannen van de platform.

4.5. De regiegroep vergadert tenminste tweemaal per jaar.

4.6 De agendacommissie verzendt de voorstellen waarover in de vergadering van de regiegroep zal worden beraadslaagd tenminste vier weken voor de vergadering, behoudens in spoedeisende gevallen, zodat een brede consultatie van de deelnemers mogelijk is.

Artikel 5 De agendacommissie

5.1 De agendacommissie bestaat uit de volgende leden:
Elk platform wijst uit haar midden twee vertegenwoordigers aan voor de agendacommissie die deel uitmaken van de regiegroep.

5.2 De agendacommissie wijst uit haar midden een voorzitter en vice-voorzitter aan waarvan tenminste één van beiden door de deelnemers is aangewezen als vertegenwoordiger in de regiegroep.

5.3. De agendacommissie:
- is verantwoordelijk voor de dagelijkse coördinatie van de MRA;
- heeft tot taak om de samenhang van de activiteiten van de MRA en tussen de verschillende platforms te coördineren;
- signaleert ontwikkelingen die voor de MRA van strategisch belang zijn;
- bewaakt de samenhang tussen de platforms en de betrokkenheid van de deelnemers;

- stelt nadere instructies vast met betrekking tot het Bureau en jaarlijks het werkplan van het Bureau.

5.4. De agendacommissie wordt bijgestaan door de secretaris van het Bureau.

5.5 De agendacommissie vergadert zo vaak als de leden dat nodig achten maar minstens voorafgaand aan een vergadering van de regiegroep.

Artikel 6 De platforms van portefeuillehouders

6.1 Het convenant kent bij aanvang vier platforms van portefeuillehouders voor de thema's ruimtelijke ontwikkeling & wonen, economie, verkeer & vervoer en sociaal domein (i.o.).

6.2 De regiegroep kan op voorstel van de agendacommissie besluiten het aantal platforms te verminderen of uit te breiden.

6.3 De portefeuillehouders maken afspraken over de samenstelling, de werkwijze, de betrokkenheid van alle deelnemers en het financieel beheer van de budgetten van het platform en leggen deze vast in een nadere instructie.

6.4 Elk platform wijst uit zijn midden een voorzitter en vice-voorzitter aan van het platform.

6.5 Een platform van portefeuillehouders draagt zorgt voor:

- de coördinatie van de uitvoering van de regionale activiteiten uit het eigen werkplan en de inzet van de daarbij horende budgetten;
- de afstemming met en terugkoppeling naar alle deelnemers;
- de afstemming en samenwerking met andere platforms en derden;
- stelt jaarlijks een meerjarenagenda, een werkplan, een jaarverslag en een overzicht van budgetten op en legt dit via de agendacommissie aan de regiegroep voor om vrij te geven voor consultatie van de deelnemers.

6.6 Elk platform wijst uit haar midden twee vertegenwoordigers aan voor de agendacommissie die reeds deel uitmaken van de regiegroep.

Artikel 7 De betrokkenheid van colleges, raden en staten

7.1. Voor de samenwerking in de Metropoolregio is het uitgangspunt dat de samenwerking democratisch gelegitimeerd plaatsvindt: zodra de regionale afspraken wezenlijke gevolgen hebben voor de bevoegdheden van de afzonderlijke deelnemers of de vertegenwoordigende organen, dient besluitvorming over deze afspraken in deze gremia plaats te vinden.

7.2. Bij regionale afspraken in het kader van dit convenant worden de deelnemers en hun vertegenwoordigende organen steeds geconsulteerd op de wijze omschreven in het derde lid. Tot deze afspraken worden in ieder geval gerekend:
a. de strategische agenda, bedoeld in artikel 3.8;
b. het werkplan, bedoeld in artikel 6.4;
c. het overzicht van de budgetten, een jaarverslag en een verantwoording over het voorafgaande jaar, overeenkomstig het bepaalde in artikel 6.4;
d. het treffen, wijzigen of opheffen van het convenant.

7.3. De concepten van regionale afspraken worden tenminste acht weken voordat in de regiegroep, agendacommissie of platform daarover beraadslaging is, aangeboden aan de deelnemers en hun vertegenwoordigende organen om ze tijdig te consulteren. Zij kunnen bij de agendacommissie hun wensen en opvattingen omtrent het voorstel indienen. De agendacommissie zendt deze reacties naar de regiegroep en de betrokken platforms, waarbij de agendacommissie een advies over de reacties kan toevoegen.

7.5. De agendacommissie kan bepalen, mede op verzoek van een platform of de regiegroep, dat naast de in artikel 7.2 genoemde afspraken, ook voor andere afspraken de consultatieprocedure wordt gevolgd;

7.6. De vertegenwoordigers van deelnemers betrokken bij de uitvoering van dit convenant leggen desgewenst aan het eigen college en het vertegenwoordigend orgaan verantwoording af over de door hen in de regio gemaakte afspraken. Zij geven daartoe op verzoek van het college of het vertegenwoordigend orgaan alle informatie die zij nodig achten voor de uitoefening van hun taak;

7.7. Alle vergaderstukken van de bestuurlijke overleggen Metropoolregio Amsterdam zijn openbaar en te vinden op de website van het bureau Metropoolregio Amsterdam. Het Bureau zorgt voor tijdige beschikbaarheid van alle relevante regionale documenten voor de deelnemers. Waar nodig en mogelijk ondersteunt het Bureau de deelnemers bij het formuleren van voorstellen ter consultatie van of besluitvorming bij de deelnemers.

Artikel 8 Het MRA congres

8.1. Deelnemers organiseren tenminste één maal per twee jaar een MRA congres, waarvoor in ieder geval alle raads- en statenleden, leden van de colleges van B&W en Gedeputeerde Staten en het bestuur van de Vervoerregio worden uitgenodigd.

8.2. Deelnemers komen overeen dat het MRA congres de volgende doelstellingen heeft:
a. het verbinden van deelnemers van de MRA;
b. het binden aan de opgaven van de MRA;
c. het aanscherpen van de strategische agenda.

8.3. Deelnemers komen overeen dat het MRA congres de genodigden in staat moet stellen tot een betekenisvolle uitwisseling van ideeën en opvattingen over de regionale opgaven en samenwerking.

Artikel 9 Het bureau

9.1. Er is een bureau ter ondersteuning van de samenwerking in de MRA. Het bureau is gevestigd in Amsterdam.

9.2. De gemeente Amsterdam verschaft het bureau de werkruimte en uitrusting die nodig zijn voor een goede uitoefening van deze functie. De personeelskosten, werkruimte en uitrusting worden betaald uit de jaarlijkse bijdragen van de deelnemers.

9.3. De gemeente Amsterdam vervult de rol van werkgever. De secretaris en medewerkers worden gedetacheerd naar gemeente Amsterdam door de deelnemers. Personeel dat van buiten aangetrokken is komt in dienst bij de gemeente Amsterdam.

9.4. De secretarissen van de deelnemers wijzen uit hun midden voor een termijn van vier jaar drie leden van een werkgeverscommissie voor het bureau aan. Deze werkgeverscommissie heeft de verantwoordelijkheid en taak om << PM – nog nader uit te werken >> en wordt ondersteund door personeelszaken van de gemeente Amsterdam.

9.5. Het bureau wordt geleid door een secretaris.

9.6. Het bureau hanteert is klein doch slagvaardig en stelt de kwaliteit van de inhoudelijke samenwerking voorop. De regiegroep stelt jaarlijks het werkplan van het bureau vast.

9.7. Het bureau draagt zorg voor de voorbereiding van de bestuurlijke overleggen, een borging van de integraliteit tussen de verschillende platforms, de communicatie, het regionale congres en staat de regiegroep en de agendacommissie en de platforms ter zijde.

9.8. Het bureau bereidt de jaarstukken zoals genoemd in artikel 10.3 voor.

9.9. Het bureau draagt op basis van een communicatieplan onder meer zorg voor tijdige, volledige en actuele publicatie van alle relevante bestuurlijke documenten omtrent de MRA op de website van de MRA. Hieronder worden in ieder geval verstaan:

- dit convenant;
- de prioriteiten van de MRA zoals bedoeld in artikel 3.8;
- het werkplan zoals bedoeld in artikel 6.4;
- de voortgang van de naar het oordeel van het bureau meest relevante programma's en projecten zoals genoemd in het werkplan zoals genoemd in artikel 6.4;
- de agenda en daarbij behorende documenten ten behoeve van het MRA congres zoals bedoeld in artikel 8;
- de jaarstukken zoals bedoeld in artikel 10.3;
- een organogram van de MRA en de samenstelling van overleggen.

9.10. Het bureau draagt zorg voor de archiefbescheiden van het netwerk en maakt daarover nadere afspraken met de archivaris van de gemeente Amsterdam.

9.11. De agendacommissie stelt een nadere instructie vast met betrekking tot het bureau en het jaarlijkse werkplan van het bureau.

Artikel 10 Financiering, begroting, jaarverslag en jaarrekening

10.1. Iedere deelnemer levert jaarlijks een financiële basisbijdrage voor de financiering van de samenwerking. De regiegroep doet hier jaarlijks een voorstel toe op basis van een overzicht van benodigde budgetten, het jaarverslag en de verantwoording over het voorafgaande jaar. De regiegroep stelt de hoogte van de financiële bijdrage per deelnemer vast na consultatie van de deelnemers, waarna elke deelnemer dit kan verwerken als voorstel in de eigen begroting waarover de vertegenwoordigende organen besluiten. Voor het eerste jaar wordt een basisbijdrage voor gemeenten voorgesteld van € 1,50 per inwoner per gemeente. De provincies Noord-Holland en Flevoland dragen als basisbijdrage evenveel bij als de grootste gemeente uit hun provincie.

10.2. De bijdrage wordt gestort op de rekening van de organisatie die zijn rechtspersoonlijkheid verleent voor de samenwerking, de gemeente Amsterdam.

10.3. Deelnemers kunnen aanvullend op het gezamenlijk werkprogramma van de MRA ertoe besluiten om op vrijwillige basis andere regionale programma's en projecten te initiëren. Deze programma's of project vragen van de betrokken deelnemers dan om een aanvullende financiering en afspraken over het leveren van bestuurlijke en ambtelijke inzet.

10.4. De agendacommissie legt jaarlijks op basis van de voorstellen van de platforms een samengesteld overzicht van de benodigde budgetten, een jaarverslag en een verantwoording over het voorafgaande jaar voor aan de regiegroep om vrij te geven voor consultatie van de deelnemers.

10.5. De regiegroep zendt vóór 15 april van het jaar een overzicht van de benodigde budgetten, een jaarverslag en een verantwoording over het voorafgaande jaar ter consultatie van deelnemers.

10.6 Afspraken over het financieel beheer door de Gemeente Amsterdam zijn in een nadere instructie neergelegd.

Artikel 11 Overige bepalingen

11.1. Deelnemers conformeren zich aan deze overeenkomst en stimuleren zoveel mogelijk een constructieve inzet vanuit hun eigen organisatie aan de activiteiten.
11.2. Iedere deelnemer wijst een bestuurlijk en ambtelijk contactpersoon aan voor de MRA.

Artikel 12 Toetreding, wijziging en uitreding

12.1. Andere overheden kunnen deelnemen aan dit convenant onder de voorwaarde dat de deelnemers daar unaniem mee instemmen.
12.2. Wijziging van het convenant wordt na de consultatie van de deelnemers, schriftelijk overeengekomen en ondertekend door alle deelnemers.
12.3. Een deelnemer kan besluiten zijn deelname aan het convenant op te zeggen, uitsluitend aan het eind van een kalenderjaar. Een deelnemer die niet langer gebonden wil zijn aan het convenant maakt zijn besluit tenminste zes maanden voor het einde van het kalenderjaar schriftelijk bekend bij de regiegroep.
12.4. De deelnemer die zijn deelname aan het convenant opzegt, is voor het lopende jaar zijn volledige jaarlijkse bijdrage verschuldigd. De deelnemer is geen vergoeding aan de andere deelnemers verschuldigd wegens het opzeggen van het convenant.
12.5. Het convenant wordt ontbonden wanneer het aantal deelnemers bij dit convenant minder dan tien bedraagt of bij opzegging van de gemeente Amsterdam.

Artikel 13 Looptijd, evaluatie

13.1. Het convenant treedt in werking met ingang van 1 januari 2017 voor de duur van vijf jaar.
13.2. Deelnemers treden tijdig voor het aflopen van de looptijd van het convenant met elkaar in overleg over de mogelijkheid van het voortzetten van het convenant. Indien deelnemers dit nalaten, wordt het convenant stilzwijgend verlengd voor vijf jaar.
13.3. Deelnemers komen overeen dat minstens één keer per jaar de regiegroep beziet of op basis van nieuwe inzichten, (externe) ontwikkelingen dan wel op grond van de voortgang van de samenwerking het convenant wijziging behoeft.
13.4. De regiegroep evalueert de samenwerking op basis van het convenant na verloop van vier jaar na ondertekening of zoveel eerder als de regiegroep het noodzakelijk acht.

Artikel 14 Geschillen

14.1. Ingeval van geschillen over de uitvoering van het convenant treden de deelnemers met elkaar in overleg waarbij wordt geprobeerd het geschil in der minne te beslechten. De voorzitter of leden van de regiegroep kunnen hierbij een bemiddelende rol vervullen.

Artikel 15 Slotbepalingen

15.1. In alle gevallen waarin dit convenant niet voorziet, treden de deelnemers met elkaar in overleg.
15.2. Dit convenant respecteert bestaande samenwerkingsvormen van deelnemers en sluit nieuwe samenwerking met anderen of aansluiting bij bestaande samenwerkingsverbanden niet uit.
15.3. Dit convenant kan worden aangehaald als: 'convenant Metropoolregio Amsterdam.'

(handtekeningenpagina volgt)

[HANDTEKENINGBLOKKEN VAN ALLE DEELNEMERS INVULLEN]

Bijlage 3

Concept begroting Metropoolregio Amsterdam

Ter bekostiging van de MRA Agenda, regionale activiteiten uit de werkplannen van de platforms en gezamenlijke activiteiten, zoals bijeenkomsten, onderzoeken en ambtelijke ondersteuning wordt een bijdrage aan de deelnemende gemeenten van €1,50 per inwoner gevraagd. De provincies wordt gevraagd hetzelfde te betalen als de grootste stad in hun gebied.
De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam zijn voornemens om hun aanvullende bijdrage voor de Economie samenwerking (PRES) te continueren.
De uitvoering van de werkplannen voor bereikbaarheid worden betaald uit de BDU budgetten van de provincies en de vervoerregio.
Een vergelijking van de huidige situatie met de toekomstige situatie is beschikbaar op de schaal van de deelregio's.

Concept begroting 2017

Lasten	**totaal**
MRA Bureau	€ 1.533.600
Uitvoering MRA Economie - Werkplan PRES	€ 4.950.000
Uitvoering MRA Ruimte - Werkplan PRO	€ 1.000.000
Uitvoering MRA Bereikbaarheid - Werkplan PBM	€ 0
Naar reserves	€ 457.604
totale lasten	**€ 7.941.204**

Inkomsten	
Gemeenten: €1.50 per inwoner	€ 3.551.714
Prov. Noord-Holland: gelijke bijdrage Amsterdam	€ 1.216.406
Prov. Flevoland: gelijke bijdrage Almere	€ 294.020
Gemeente Amsterdam: extra bijdrage PRES	€ 1.439.532
Provincie Noord-Holland: extra bijdrage PRES	€ 1.439.532
totale inkomsten	**€ 7.941.204**

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 21 juni 2016

Onderwerp: versterken samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam

Kenmerk: 211139

Bijlagen: 2

PS wordt voorgesteld een standpunt in te nemen inzake een concept-convenant dat voorstellen bevat aangaande het verder doorontwikkelen van de bestaande bestuurlijke en ambtelijke samenwerking (de 'governance') in de metropoolregio Amsterdam (MRA). Het concept-convenant is opgesteld door een 'bestuurlijke regiegroep' onder voorzitterschap van de burgemeester van Amsterdam en wordt voorgelegd aan alle colleges, gemeenteraden en Staten van de samenwerkende gemeenten en provincies. Bedoeling is om het convenant per 1 januari 2017 in werking te laten treden. Het verbeteren van de bestuurlijke samenwerking is een van de acties uit de '*Ruimtelijk-economische Actie-Agenda 2016-2020*', die tijdens het MRA-congres in februari dit jaar werd gepresenteerd.

1. Inleiding

Op donderdag 18 februari 2016 vond er in theater Philharmonie te Haarlem een grootschalig en feestelijk MRA Congres plaats. Meer dan 800 volksvertegenwoordigers, bestuurders, ambtenaren en andere belangstellenden bezochten daar talrijke deelsessies over uiteenlopende aspecten van het thema 'Grenzeloze stad'. Tijdens dit MRA Congres werd tevens de '*Ruimtelijk-economische Actie-Agenda 2016-2020*' gepresenteerd. Dit koersdocument biedt een breed overzicht van gezamenlijke acties die er aan kunnen bijdragen dat de Metropoolregio Amsterdam zich de komende jaren blijft ontwikkelen als een internationaal concurrerende regio. Het zijn acties die de bestaande kwaliteiten beter benutten en uitnodigen tot experiment en innovatie. De Actie-Agenda is tot stand gekomen met veel inbreng van de zijde van de provincie Noord-Holland en is ook in uw Staten besproken (in oktober 2015 en maart 2016).

Een van de acties uit de Actie-Agenda heeft betrekking op het verder doorontwikkelen van de bestaande bestuurlijke en ambtelijke samenwerking (de 'governance') van de 32 gemeenten en twee provincies die hun krachten verbonden hebben in de metropoolregio. De uitvoering van de ambitieuze MRA Agenda en de onderliggende werkplannen vragen om een degelijke organisatie van de samenwerking en om een logisch opgebouwde en transparante financiering.

Daar komt nog de actuele aanleiding bij van de opheffing van de Stadsregio Amsterdam en de oprichting van een Vervoerregio (per 1 januari 2017). De Stadsregio Amsterdam werd in 2006 op basis van de Kaderwet bestuur in verandering ingesteld als openbaar lichaam om enkele

wettelijke taken uit te voeren. In totaal waren er acht van deze plusregio's (ook wel stadsregio genoemd). Het gebied van de Stadsregio Amsterdam telt 15 gemeenten en bestrijkt dus slechts een deel van het MRA-gebied. Het kabinet heeft de plusregio's met ingang van 1 januari 2015 afgeschaft. De Stadsregio Amsterdam blijft nog onder de huidige naamgeving opereren ten aanzien van het regionaal verkeer- en vervoer, totdat de nieuwe Vervoerregio zal zijn opgericht. Om deze Vervoerregio verder vorm te geven, is begin 2015 een convenant getekend door de Stadsregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland, de provincie Flevoland, de gemeente Almere en de gemeente Lelystad.

Het afgelopen half jaar is door enkele bestuurders in het kader van een zogeheten 'bestuurlijke regiegroep' verkend op welke wijze de bestaande en breed gewaardeerde samenwerking in de metropoolregio versterkt zou kunnen worden.

Voor de provincie Noord-Holland zijn daarbij enkele aspecten van specifiek belang. De provincie heeft geen behoefte aan een semi-formele 'bestuurslaag' en hecht aan de bestaande 'lichte' en informele structuur van de MRA. Van overdracht van formele bevoegdheden door deelnemende gemeenten of provincies kan geen sprake zijn. De doorontwikkeling van de bestuurlijke samenwerking krijgt daarom vorm in een convenant.

De conceptversie die nu voorligt, is voor commentaar toegezonden aan alle colleges van B&W en de twee colleges van GS, met het verzoek het in hun raden en Staten te bespreken. In het najaar zullen de binnengekomen opmerkingen door de 'bestuurlijke regiegroep' worden beoordeeld en verwerkt in een tweede conceptversie van het convenant, die ter besluitvorming zal worden voorgelegd aan de besturen van alle deelnemende gemeenten en provincies. Het streven is dat dit convenant in januari 2017 te kunnen ondertekenen.

2. Doelstellingen van het concept-convenant

Hieronder wordt meer in detail in gegaan op de inhoud van het concept-convenant. Eerst worden enkele opmerkingen gemaakt over de doelstellingen ervan.

Het concept-convenant is bedoeld om afspraken te maken over de wijze waarop de 32 gemeenten en twee provincies met elkaar samenwerken in de metropoolregio Amsterdam. De voorstellen uit het concept-convenant bouwen voort op de bestaande samenwerkingsstructuur, maar zijn er op gericht om te komen tot een intensivering van de samenwerking. De wijze waarop de benodigde financiering plaatsvindt, wordt transparanter gemaakt. Tegelijkertijd leidt de voorgestelde financieringsstructuur tot extra meerkosten voor de provincie Noord-Holland.

De huidige samenwerking in MRA-verband vindt plaats in drie platforms: het Platform Regionale Economische Structuur (PRES), het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam (PBMA) en het Platform Ruimtelijke Ordening (PRO). In het werkveld van PRO zijn tevens drie stuurgroepen actief: de stuurgroep verstedelijking, de stuurgroep metropolitaan landschap en de stuurgroep duurzaamheid. Op dit moment bekleedt de gedeputeerde verkeer en vervoer het voorzitterschap van het PBMA, terwijl de gedeputeerde ruimtelijke ordening en wonen voorzitter is van PRO. Het voorzitterschap van PRES wordt bekleed door de wethouder economische zaken

van de gemeente Amsterdam. Naast de drie platforms en de drie stuurgroepen bestaat er nog het zogeheten voorzittersoverleg MRA4. Deelnemers daaraan zijn de voorzitters van de drie Platforms, aangevuld met een regionale vertegenwoordiger van de provincie Flevoland in de persoon van gedeputeerde bestuurlijke zaken.

De provincie onderkent het grote en groeiende belang van de MRA. Het afgelopen decennium MRA-samenwerking heeft veel resultaten voortgebracht. De eigen provinciale doelstellingen uit het coalitieakkoord '*Ruimte voor groei*' zijn ermee gediend, wanneer gekozen wordt voor een actieve participatie in de bestuurlijke MRA-samenwerking. Deze actieve rol van de provincie Noord-Holland zou gefundeerd moeten zijn in een strategisch partnerschap tussen de provincie en Amsterdam. Maar de provincie heeft niet alleen de hoofdstad, maar alle partners in de metropoolregio veel te bieden. Gewezen kan worden op de provinciale rol in het traject Visie NZKG 2040, op het provinciale programma OV-knooppunten, het project Westpoort, de Omgevingsvisie, op metropolitaan landschap, en op het gezamenlijke pleidooi van de regio en de provincie voor een systeemverandering LiB rond Schiphol. Ook heeft de provincie Noord-Holland een actieve inbreng in de Amsterdam Economic Board, waar overheden, kennisinstellingen en het bedrijfsleven samenwerken aan de doelstelling om van de MRA een van de meest innovatieve en economische sterke Europese regio's te maken. Daarnaast is de provincie ook bij uitstek geschikt om ten behoeve van gemeenten en de metropoolregio een programmatische afstemmingsrol te vervullen en op te treden als kennismakelaar (denk aan demografische expertise).

3. Beoordeling van het concept-convenant

De provincie Noord-Holland heeft een positieve grondhouding ten opzichte van een intensivering van de bestaande samenwerking in de MRA. Dat wil evenwel niet zeggen dat er geen kanttekeningen te maken zijn bij de tekst van het voorliggende concept-convenant.

Bij de beoordeling daarvan zijn voor Noord-Holland de volgende uitgangspunten van belang:

- *Verder bouwen op basis van de bestaande 'lichte' samenwerking, zonder overdracht van bevoegdheden*
- *Verder bouwen op basis van de bestaande 'pijlerstructuur'*
- *Aandacht voor democratische legitimiteit*
- *Adequate bestuurlijke representatie van de provincie*
- *Juiste koppeling met de Vervoerregio*

Verder bouwen op basis van de bestaande, succesvol gebleken 'lichte' samenwerking, zonder overdracht van bevoegdheden

De provincie Noord-Holland is het er mee eens dat bij de intensivering van de bestuurlijke samenwerking in de MRA gekozen is voor een convenant, en niet voor een gemeenschappelijke regeling. Een convenant weerspiegelt beter het feit dat binnen de MRA-samenwerking sprake is van een 'lichte', informele samenwerking, waarbij alle betrokken overheden op basis van gelijkwaardigheid zoeken naar datgene wat hen bindt, en niet op basis van macht en bevoegdheden beslissingen forceren. De MRA wil nadrukkelijk een 'platform' blijven. Daar past niet bij dat formele bevoegdheden worden overgedragen. Gemeenten en provincies behouden

alle zeggenschap die zij bezitten. Betrokken portefeuillehouders blijven uitsluitend verantwoording schuldig aan hun eigen raden en Staten.

Verder bouwen op basis van de bestaande 'pijlerstructuur'

Voor de provincie Noord-Holland is het van belang dat het intensiveren van de bestuurlijke samenwerking in de MRA nadrukkelijk beschouwd kan worden als 'doorontwikkelen' van de bestaande, door de tijd heen gegroeide samenwerking. Er is geen aanleiding voor nieuwe blauwdrukken en structuren. De provincie hecht er aan dat de bestaande 'pijlerstructuur' (PRES, PBMA, PRO) behouden blijft. In het concept-convenant is dat het geval. In artikel 6 wordt aangegeven dat het streven is om in elk geval drie, maar waarschijnlijk vier 'platforms' van portefeuillehouders op te richten, voor de thema's: ruimtelijke ordening & wonen; economie; verkeer en vervoer en sociaal domein (in oprichting). Dat er vanuit gemeenten wordt nagedacht over een eventuele nieuwe 'sociale pijler' is begrijpelijk tegen het licht van de omvangrijke en gecompliceerde decentraliseringsoperatie op het gebied van sociaal beleid. Overigens is de bekostiging van het sociaal terrein een verantwoordelijkheid van gemeenten, waarvoor geen provinciaal geld kan worden aangewend.

Separate aandacht verdient de positie van de drie bestaande stuurgroepen die binnen het verband van PRO opereren (de stuurgroep verstedelijking, de stuurgroep metropolitaan landschap en de stuurgroep duurzaamheid) in de nieuwe structuur. In het concept-convenant worden deze stuurgroepen nu niet genoemd, hoewel er belangrijk inhoudelijk werk wordt verzet in de stuurgroepen en het bestuurlijke overleg in deze gremia van belang is geweest voor de integrale afstemming in PRO en voor de MRA-samenwerking in de afgelopen jaren. Bij de doorontwikkeling van de 'governance' van de MRA moet de specifieke focus van de drie stuurgroepen voldoende geborgd worden. Temeer daar met deze stuurgroepen op een goede wijze invulling kan worden gegeven aan de acties uit de MRA *Actie-Agenda.*

Aandacht voor democratische legitimiteit

De toenemende regionale samenwerking is een uitdaging voor gemeenteraden en Staten. Er is begrip voor de noodzaak van regionale samenwerking, maar het is niet de bedoeling dat volksvertegenwoordigers op afstand gezet worden en het beeld ontstaat dat zij onvoldoende zouden kunnen sturen op de afspraken die de eigen portefeuillehouders in regionaal verband maken. Tijdens het MRA-congres in februari bleek dat dit gevoel bij sommige raadsleden leeft.

De provincie Noord-Holland vindt het dan ook van belang dat het convenant aandacht besteedt aan de betrokkenheid van raden en Staten. Inderdaad komt dit aandachtspunt in het concept-convenant aan de orde (in artikel 7 en artikel 8) en daar zijn wij het nadrukkelijk mee eens. Het proces van 'doorontwikkeling' van de MRA-samenwerking mag niet een thema zijn van portefeuillehouders alleen, waarbij volksvertegenwoordigers zich onvoldoende voelen aangehaakt.

Omvang van de bestuurlijke regiegroep en adequate representatie van de provincie daarin

Zoals hierboven reeds vermeld, is de provincie Noord-Holland actief betrokken bij de samenwerking in de MRA. Gedeputeerden participeren in MRA-pijleroverleggen en zitten die

ook voor. De CdK is betrokken bij de 'bestuurlijke regiegroep'. Wanneer het gaat om de verdere intensivering en 'doorontwikkeling' van de MRA-samenwerking, dan is voor Noord-Holland een belangrijk aandachtspunt dat de provincie daar in voldoende mate in gerepresenteerd wordt.

Het concept-convenant stelt een samenwerkingsstructuur voor, waarbij sprake is van enkele platforms, een ondersteunende 'agendacommissie' en een overkoepelende 'regiegroep'. De agendacommissie en de regiegroep zijn bedoeld om de regionale samenwerking tussen de pijlers onderling te faciliteren en de coördinatie en integraliteit in het oog te houden. Daarbij is voor de voorgenomen agendacommissie een rol weggelegd voor de 'dagelijkse coördinatie' van de samenwerking, terwijl de regiegroep kan worden beschouwd als een soort overkoepelend bestuur, dus als het ware een omvorming van het huidige voorzittersoverleg MRA 4.

Vanuit Noord-Holland kan dan als uitgangspunt gelden dat een betekenisvolle bestuurlijke aanwezigheid in de nieuw te vormen agendacommissie en in de regiegroep voor de hand ligt. Het voorliggende concept-convenant stelt (in artikel 4.1) dat de provincie Noord-Holland twee vertegenwoordigers kan aanwijzen in de regiegroep, die in totaal 21 leden gaat tellen. De relatieve positie van de provincie in de te vormen regiegroep behoeft nadere uitwerking, al was het maar omdat in het concept-convenant tegelijkertijd een aanzienlijke grotere financiële bijdrage van Noord-Holland wordt gevraagd (daar wordt verderop in deze tekst nog nader op in gegaan).

Overigens lijkt een gezelschap van 21 bestuurders te omvangrijk om adequate regie te kunnen voeren over de voortgang van de gezamenlijke activiteiten uit de MRA-Actieagenda. De provincie Noord-Holland pleit voor een bestuurlijke regiegroep die kleiner is en daarmee ook slagvaardiger kan opereren. Denkbaar is een regiegroep van bijvoorbeeld 7 leden. De vier deelregio's (Zaanstreek-Waterland, Zuid-Kennemerland en IJmond, Amstelland-Meerlanden, Gooi- en Vechtstreek) hebben daarin een vertegenwoordiger en ook een bestuurder vanuit Flevoland neemt daarin plaats. De burgemeester van Amsterdam zit deze regiegroep voor, het aanwijzen door de voorzitter van de regiegroep van een vice-voorzitter is wat ons betreft niet passend.

Juiste koppeling met de Vervoerregio

Het is zinnig om bij de doorontwikkeling van de MRA-samenwerking ook aandacht te besteden aan de relatie met de op te richten Vervoerregio. Eind december 2014 is door De Eerste Kamer besloten dat de 16 gemeenten van de Stadsregio Amsterdam de status van Vervoerregio krijgen. Daarbij kregen de Stadsregio en de provincies de opdracht om de onderlinge samenwerking te versterken en de vervoerregio verder vorm te geven. Daartoe is in januari 2015 een convenant gesloten. De vorming van de Vervoerregio zal naar verwachting per 2017 zijn beslag krijgen.

De op te richten Vervoerregio mag niet beschouwd worden als voortzetting van de Stadsregio, gezien het verkleinde takenpakket dat zich beperkt tot regionale verkeer- en vervoertaken. Ook is het niet zo dat er een rechtstreekse relatie zou bestaan tussen het 'governance'-traject van de MRA en het werk van de Vervoerregio. Voor de provincie Noord-Holland is het van belang dat bij de op zichzelf noodzakelijke doorontwikkeling van de MRA-samenwerking niet op de een of andere wijze 'via de achterdeur' een nieuwe 'bestuurlijke tussenlaag' ontstaat en dat er qua

taken, verantwoordelijkheden en werkingsgebieden een helder onderscheid blijft bestaan tussen de MRA en de Vervoerregio.

Het voorliggende concept-convenant maakt dit onderscheid nog niet duidelijk genoeg. Op twee punten zijn er raakvlakken met de Vervoerregio. De eerste betreft een logische, projectmatige samenwerkingsrelatie, die in de praktijk bestaat tussen het werk van de Vervoerregio en de MRA-platform verkeer&vervoer.

De tweede verbinding vindt evenwel plaats op bestuurlijk niveau. Artikel 4.1. van het concept-convenant stelt dat in de 21 leden tellende regiegroep van de MRA ook de Vervoerregio vertegenwoordigd is met een vertegenwoordiger. Dat lijkt vanuit de optiek van de provincie Noord-Holland geen wenselijk voorstel. De Vervoerregio en de MRA-samenwerking gaan dan namelijk in bestuurlijke zin door elkaar lopen. Zoals hierboven gesteld, geeft de provincie Noord-Holland de voorkeur aan een bestuurlijke regiegroep van een beperkte omvang.

3. Financiering van de MRA-samenwerking

Voor de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam en de uitvoering van de acties uit de MRA *Actie-Agenda* is geld nodig. Op dit moment worden de activiteiten op het schaalniveau op uiteenlopende wijze gefinancierd. Soms met bijdragen van elke deelregio, soms alleen door de grote gemeenten en provincies, en vaak op incidentele basis. Het versterken van de samenwerking houdt ook de wens in om het regionaal budget (financiering, beheer, controle) meer transparant te organiseren. Momenteel is de financiering van de MRA-samenwerking niet inzichtelijk genoeg.

Voor de nieuwe situatie vanaf 2017 is een concept begroting gemaakt. Voor de provincie Noord-Holland brengt die een kostenstijging met zich mee van iets meer dan een miljoen euro ten opzichte van de huidige situatie. Dit bedrag is opgenomen in de *Kaderbrief 2017-2020* (in paragraaf 5.3. 'actualisatie bestaand beleid', regel Z).

<table>
<tr><th colspan="2">Wat betaalt de provincie in 2016 aan de MRA-activiteiten</th><th>Wat gaat de provincie in 2017 betalen aan de MRA-activiteiten</th><th>kostenstijging</th></tr>
<tr><td>Bijdrage aan PRES</td><td>1.500.000</td><td rowspan="4">(op basis van een extra bijdrage aan het platform PRES en vanwege de nieuwe financieringsstructuur, die in het onderstaande nader wordt toegelicht)</td><td rowspan="4"></td></tr>
<tr><td>Programma Amsterdam bezoeken Holland zien</td><td>50.000</td></tr>
<tr><td>procesondersteuning activiteiten van PRO</td><td>37.600</td></tr>
<tr><td>procesondersteuning activiteiten van PRMA</td><td>23.000</td></tr>
<tr><td>Ambtelijke inzet vanuit de provincie NH</td><td>PM</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Totale kosten: 1.610.600 euro</td><td>2.655.938 euro</td><td>1.045.338 euro</td></tr>
</table>

Bij bovenstaande tabel kan opgemerkt worden dat de ambtelijke capaciteit die momenteel vanuit de provincie aan MRA-onderwerpen wordt besteed, niet separaat wordt gekwantificeerd maar onderdeel vormt van de reguliere beleidsondersteuning.

Op basis van de activiteiten uit de *Actie-Agenda* en de daarop gebaseerde werkplannen van de drie platforms is de volgende begroting voor de MRA voor 2017 opgesteld:

Lasten	**totaal**
MRA Bureau	€ 1.533.600
Uitvoering MRA Economie - Werkplan PRES	€ 4.950.000
Uitvoering MRA Ruimte - Werkplan PRO	€ 1.000.000
Uitvoering MRA Bereikbaarheid - Werkplan PBM	€ 0
Naar reserves	€ 457.604
totale lasten	**€ 7.941.204**
Inkomsten	
Gemeenten: €1.50 per inwoner	€ 3.551.714
Prov. Noord-Holland: gelijke bijdrage Amsterdam	€ 1.216.406
Prov. Flevoland: gelijke bijdrage Almere	€ 294.020
Gemeente Amsterdam: extra bijdrage PRES	€ 1.439.532
Provincie Noord-Holland: extra bijdrage PRES	€ 1.439.532
totale inkomsten	**€ 7.941.204**

Die kostenstijging heeft drie oorzaken:

- In de eerste plaats zorgen de afgesproken acties uit de *Actie-Agenda* voor extra kosten. Daarbij is ook afgesproken dat de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland een extra bijdrage leveren ten behoeve van het platform PRES.
- In de tweede plaats leidt de oprichting van een ondersteunend 'MRA-bureau' tot extra (salaris)-kosten.
- In de derde plaats leidt de gekozen financieringsstructuur ertoe dat de provincie Noord-Holland meer zal gaan betalen. Deze nieuwe financieringsstructuur is de belangrijkste oorzaak van de kostenstijging waarmee de provincie Noord-Holland te maken gaat krijgen.

In het onderstaande worden deze drie punten nader toegelicht.

Meerkosten vanwege acties uit de Actie-Agenda: De '*Ruimtelijk-economische Actie-Agenda 2016-2020*' die tijdens het MRA-Congres in februari 2016 is gepresenteerd, bevat een groot aantal acties. Om die acties uit te voeren, is niet alleen een intensivering van de bestaande samenwerking nodig, maar op onderdelen ook extra geld. Overigens is het beslag daarvan op zichzelf niet erg groot. Uit bovenstaande tabel blijkt, dat het totaal bedrag dat voor 2017 is begroot voor de MRA samenwerking €7.941.204 euro bedraagt, hetgeen vergelijkbaar is met het bedrag dat in voorgaande jaren werd uitgegeven aan de uitvoering en ondersteuning van

allerlei activiteiten en processen binnen de platforms van de MRA. De begroting van het platform PRO zal in 2017 wel circa 300.000 euro hoger uitkomen dan in 2016. De begroting van het platform PRES voor 2017 blijft praktisch gelijk aan die van 2016. Wel is het zo dat bestuurlijk is afgesproken dat voor de bekostiging van de PRES begroting voor 2017 de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland een extra bijdrage leveren van 1,4 miljoen euro. Het werk van het platform PBMA wordt betaald uit de BDU.

De begrotingen van de platforms PRES en PRO voor 2016 en het daaropvolgende jaar 2017 (in de nieuwe situatie) zien er als volgt uit:

Gespecificeerde begroting MRA Economie / PRES Werkplan

(*Begroting 2017 vastgesteld door BO PRES van 25 februari 2016)*

Thema	***Omschrijving***	***Begroot* 2016**	***Begroot* 2017**
Board	Bijdrage apparaatskosten	€ 1.400.000	€ 1.414.000
Triple Helix Activiteiten	Onderst. en financiering triple-helix activiteiten	€ 1.500.000	€ 1.500.000
Ruimtelijk-Economische Structuur	Platform Bedrijventerreinen en Kantoren	€ 187.000	€ 100.000
	Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen	€ 170.000	€ 170.000
	Vastgoedmarketing	€ 180.000	€ 150.000
	Detailhandel *	*nvt*	€ 75.000
	Circulaire Economie	*nvt*	*PM*
Toerisme	Strategische Agenda Toerisme in de MRA ***	€ 0	€ 150.000
	Regionale Hotel/Accommodatie Strategie ***	€ 0	€ 50.000
	Amsterdam Bezoeken, Holland Zien **	*nvt*	€ 300.000
Human Capital	Onderwijs & Arbeidsmarkt	€ 500.000	€ 400.000
	Expatcenter	€ 100.000	€ 100.000
Samenwerking, Kennisdeling en Onderzoek	Europa Strategie *	*nvt*	€ 75.000
	Economische Verkenningen MRA	€ 166.000	€ 166.000
Integrale trajecten	Ruimtelijk-Economische Ontwikkelings Strategie	€ 0	*PM*
	Topsectoren	€ 0	
Projectenbudget	Budget voor urgente nieuwe projecten/activiteiten	€ 800.000	€ 300.000
	Totaal:	**€ 5.003.000**	**€ 4.950.000**

** Deze activiteiten / kosten werden voorheen gefinancierd door de Stadsregio Amsterdam*
*** Deze activiteiten / kosten werden voorheen vanuit een projectbegroting / exploitatiebegroting gefinancierd. Vanaf 2017 lopen deze activiteiten / kosten via het Regionaal Budget PRES*

**** Deze activiteiten/kosten hebben in het verleden een meerjarige bijdrage verkregen (vóór 2016): de begrootte kosten voor 2017 zijn iets lager dan de gemiddelde jaarlijkse kosten in voorgaande jaren*

Gespecificeerde begroting MRA Ruimte / PRO Werkplan

Thema	*Omschrijving*	*Begroot* **2016**	*Begroot* **2017**
Ruimte geven aan wonen en werken	Bouwen en aanpassen	€ 450.000	€ 750.000
	Transformeren en herstructureren		
Slimmer en innovatiever werken	Aantrekken en huisvesten van start-ups, kenniswerkers en studenten	€ 75.000	€ 75.000
De leefkwaliteit verbeteren	Beter benutten van het landschap	€ 200.000	€ 200.000
	Het versterken van de sociale en culturele samenhang		
Versnellen van de transitie naar een schone economie	Beter benutten van grondstoffen	€ 100.000	€ 100.000
	Versnellen van de energietransitie		
De metropool klimaatbestendiger maken	Verbeteren waterveiligheid- en kwaliteit	€ 75.000	€ 75.000
Integrale trajecten	Agenda Stad	*€ 0*	PM
	Omgevingsvisie	*€ 0*	PM
	Totaal:	**€ 900.000**	**€ 1.200.000**

Meerkosten vanwege de oprichting van een ondersteunend 'MRA-bureau': Er is in de concept begroting zo'n anderhalf miljoen euro gereserveerd voor (salaris- en organisatie)kosten van het ambtelijke MRA-bureau, dat de samenwerking zou moeten ondersteunen. Overigens is dat vooralsnog een schatting, want er is nog een 'kwartiermaker' bezig met de

organisatieontwikkeling van dit ambtelijke MRA-bureau. Diverse beleidsondersteunende werkzaamheden die dit nieuwe bureau zou gaan verrichten, worden op dit moment door ambtenaren van de provincie Noord-Holland voor hun rekening genomen. Het is aannemelijk dat die provincieambtenaren (voor een deel van hun werktijd) zullen worden gedetacheerd naar dit nieuwe MRA-bureau. Dat betekent dat de bijbehorende salariskosten in mindering worden gebracht op de bijdrage van de provincie aan de MRA-samenwerking.

Begroting 2017 voor het MRA bureau i.o.:

1. Kern MRA Bureau	
Personele lasten	€ 543.200
Bureaukosten	€ 220.000
Congres en onderzoek	€ 220.000
Subtotaal Kern MRA bureau	**€ 983.200**
2. MRA Economie	
Personele lasten	€ 240.200
Bureaukosten	€ 35.000
Subtotaal MRA Economie	**€ 275.200**
3. MRA Ruimte	
Personele lasten	€ 240.200
Bureaukosten	€ 35.000
Subtotaal MRA Ruimte	**€ 275.200**
	€
Totaal kosten MRA bureau	**1.533.600**

Meerkosten vanwege de nieuwe financieringsstructuur: Het concept-convenant stelt zich op het uitgangspunt dat de met ingang van 2017 te maken kosten van de MRA-samenwerking en de gezamenlijke platformactiviteiten worden omgeslagen over alle bestuurlijke deelnemers. Daarvoor wordt een op zichzelf transparante verdeelsleutel voorgesteld van 1,5 euro per inwoner, te betalen door elke deelnemende gemeente. Beide provincies Flevoland en Noord-Holland zouden vervolgens evenveel gaan betalen als ‘de grootste inliggende gemeente’ zijnde Almere en Amsterdam.

Dit eveneens heldere, maar toch ook willekeurig gekozen uitgangspunt leidt ertoe dat de provincie Noord-Holland, net als Amsterdam, een ‘basiscontributie’ zou gaan betalen van 1,2

miljoen euro. Dit uitgangspunt is er de belangrijkste oorzaak van dat de provincie Noord-Holland per 2017 meer gaat betalen ten opzichte van de kosten die tot dusverre worden gemaakt ten behoeve van de MRA-samenwerking.

4. Juridische opmerkingen bij het concept-convenant

De tekst van het concept-convenant behoeft vanuit een juridische optiek nog enkele verbeteringen, omdat die op punten onduidelijk is en vragen oproept. Het gaat daarbij om de volgende aspecten:

Voorkomen onduidelijkheid partijen bij convenant en deelnemers

Het convenant zal worden aangegaan tussen de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten die nu deelnemen aan de samenwerking in de MRA, de colleges van gedeputeerde staten van de provincies Noord-Holland en Utrecht en het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Uit de formuleringen in het convenant blijkt dat de deelnemers aan de samenwerking in de MRA de publiekrechtelijke rechtspersonen zijn, dus de gemeenten, provincies en de vervoerregio. In het convenant worden blijkbaar ook verplichtingen (bijv. in art. 11) gesteld aan de deelnemers (die geen partij zijn bij het convenant).
Dit levert onduidelijkheid op. Het verdient aanbeveling om deelnemers zoveel mogelijk te vervangen door partijen bij het convenant.

Voorkomen onduidelijkheid status convenant

Het convenant laat de publiekrechtelijke positie en bevoegdheden van de deelnemende bestuursorganen onverlet. Er geldt echter een inspanningsverplichting voor een goede onderlinge afstemming als een besluit wordt genomen dat een relatie heeft met de regionaal afgesproken doelstellingen. De verplichtingen lijken in rechte afdwingbaar aangezien niet expliciet is vermeld dat deze niet afdwingbaar zijn. In art. 11 is namelijk opgenomen dat de deelnemers zich conformeren aan deze overeenkomst en zoveel mogelijk een constructieve inzet vanuit hun organisatie stimuleren aan de activiteiten en voorts is een geschillenregeling opgenomen.

Het verdient aanbeveling om in het convenant op te nemen dat het convenant geen in rechte afdwingbare rechten en verplichtingen bevat. Eventueel voor zover partijen dat wensen, kan aangeduid worden voor welke verplichting (bijvoorbeeld de financiële bijdrage) wel afdwingbaarheid is gewenst.

Voorkomen onduidelijkheid status MRA en platforms

De gemeente Amsterdam verleent rechtspersoonlijkheid aan het bureau. Nergens in het convenant is aangegeven dat de MRA of de platforms rechtspersoonlijkheid hebben. Toch kunnen de organisatie, de taken en financieel beheer van de MRA en de platforms de schijn opwekken van een informele vereniging. Dat is een rechtspersoon die niet als zodanig is opgericht maar feitelijk zelfstandig rechtshandelingen kan verrichten zoals opdrachtverlening en geven van aanwijzingen aan een uitvoeringsorganisatie. In art. 3.5 is bijvoorbeeld

opgenomen dat de deelnemers indien nodig zelf opdrachten verstrekken voor feitelijke uitvoeringswerkzaamheden. Een consequentie van informele vereniging is mogelijke bestuurdersaansprakelijkheid. Een afzonderlijke bepaling kan die twijfel wegnemen, bijvoorbeeld: De MRA en de platforms zijn geen (informele) vereniging. De deelnemers onthouden zich van handelingen die er toe zouden kunnen leiden dat de MRA of de platforms wel als (informele) vereniging zouden kunnen worden aangemerkt.

Het verdient aanbeveling dat door de betrokken gemeenten en provincies in nader onderling overleg voor tekstpassages wordt gezorgd die niet voor tweeërlei uitleg vatbaar zijn.

5. Proces en procedure

Op 19 april 2016 is door burgemeester Van der Laan namens de 'bestuurlijke regiegroep' een conceptversie van het convenant (plus enkele bijlagen) verzonden aan de Colleges van B&W en de Colleges van GS van de samenwerkende gemeenten en provincies in de MRA-regio. In deze brief deed burgemeester Van der Laan het verzoek om *(a) voor 1 juni een reactie op de conceptvoorstellen schriftelijk kenbaar te maken, (b) de eigen volksvertegenwoordiging voor het zomerreces te informeren en te consulteren over dit voorstel en de ideeën en suggesties die zij naar voren brengen kenbaar te maken, en (c) een reservering op te nemen in de voorjaarnota van 1,50 euro per inwoner voor de financiering van de samenwerking vanaf 2017* (waarbij de provincies Noord-Holland en Flevoland evenveel zouden gaan betalen als de grootste inliggende gemeente).

Behandeling van dit concept-convenant in PS van Noord-Holland nog vóór het zomerreces, bleek niet mogelijk. Op 23 september 2016 zal een vergadering van de 'bestuurlijke regiegroep' plaatsvinden. CdK Remkes is daar als vertegenwoordiger vanuit het College van GS bij aanwezig. In deze vergadering zullen alle binnengekomen reacties op het concept-convenant in hun samenhang worden bezien. Nadien zal een herzien concept aan de gemeente- en provinciebesturen voor commentaar en besluitvorming worden toegezonden. Het streven is om het convenant per 1 januari 2017 van kracht te laten zijn.

6. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

drs. H. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 61

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 21 juni 2016;

gelet op de gezamenlijke wens tot het verder doorontwikkelen van de bestaande bestuurlijke en ambtelijke samenwerking (de 'governance') in de metropoolregio Amsterdam (MRA);

besluiten:

1. Kennis te nemen van het voorliggende concept-convenant metropoolregio Amsterdam;
2. Het College van GS te machtigen om een antwoordbrief te sturen aan de voorzitter van de bestuurlijke regiegroep (de burgemeester van Amsterdam), waarin de zienswijze van GS en PS betreffende het voorliggende concept-convenant is verwoord.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Tbv Statenvergadering d.d 3 oktober 2016
Commissie Economie, Energie en Bestuur
Datum commissievergadering 12 september 2016

Onderwerp: Convenant versterken samenwerking MRA
Voordracht 61

Uw contactpersoon
M.C.A. de Zwart
AD/STG

Doorkiesnummer 023-514 3756
zwartm@noord-holland.nl

22 september 2016

De commissie Economie, Energie en Bestuur adviseert om de Statenvoordracht Convenant versterken samenwerking MRA Beleidsagenda Energietransitie te agenderen voor de PS-vergadering van 3 oktober 2016.
De commissie kan zich - met inachtneming van de gemaakte opmerkingen- vinden in de kanttekeningen die GS wil maken bij het convenant.
Het convenant is onderwerp van discussie geweest in de commissie Economie, Energie en Bestuur van 12 september 2016. Zie onderstaand het uittreksel uit het conceptverslag van die vergadering.

4a. **Bestuur: voordracht convenant versterken samenwerking MRA**

Mevrouw **Lagerveld** (VVD) bedankt voor de beantwoording van de technische vragen. De VVD ondersteunt in de komende jaren de ontwikkeling van de MRA als internationaal concurrerende regio. Zij is voorstander van een beperkte omvang van de regiegroep. Zij vraagt zich af of de MRA intussen op een soort verbonden partij begint te lijken. De MRA gaat meer taken uitvoeren en krijgt daar meer geld voor, dus de provincie heeft een bestuurlijk en financieel belang. Zij verzoekt om een reactie op deze veronderstelling. Is de huidige organisatievorm wel het meest geschikt voor het uitvoeren van controle en het afleggen van verantwoording? Kunnen de Staten bijsturen wanneer dat nodig is? Er nemen meerdere overheden deel aan deze samenwerking, maar als er bij een van deze partijen iets fout gaat, dan kunnen PS niets ondernemen. Wie is politiek eindverantwoordelijk? Hoe wordt duidelijk op welke wijze controle en verantwoording plaatsvinden en of bijsturing noodzakelijk en mogelijk is? Er bestaat geen proactieve informatieplicht, dus hoe nemen de Staten kennis van in de regio gemaakte afspraken? Zijn er vaste momenten van informatieverschaffing? Wat doet de MRA aan acquisitie? Er gaat minder geld naar onderwijs en arbeidsmarkt. Wat is daarvan de reden? Kunnen PS nog invloed uitoefenen op genomen besluiten of worden deze achteraf ter kennisgeving voorgelegd?

De heer **Klein** (CU/SGP) ondersteunt een aantal positieve onderdelen van het convenant. Hij vraagt in hoeverre deze MRA-structuur voor de samenwerking en het realiseren van de doelen noodzakelijk en onmisbaar is. Rechtvaardigt deze structuur de investering van 2,6 miljoen euro? Indien het college PS hiervan kan overtuigen, dan worden de vier platforms ondersteund mits Wonen hiervan een expliciet onderdeel is. Hij stelt voor om het Platform Economie meer in lijn te brengen met de eigen beleidsagenda Economie, waarin juist welzijn een belangrijke rol heeft gekregen. Misschien kan dit het Platform voor Economie en Welzijn worden. Hij verzoekt om een precieze inschatting van de netto kosten van het detacheren van ambtenaren vanuit de provincie. Hij verzoekt om een toelichting op het ontbreken van een begroting voor de circulaire economie.

De heer **De Groot** (D66) constateert dat de financiering recht kan doen aan het profijtbeginsel, maar het is de vraag of de provinciale structuur daarbij past. Welke provinciale kosten worden verlaagd en hoe worden de kerntaken gediend? Hierop dient een evaluatie uitgevoerd te worden. Hoe gaat het overleg zich verhouden tot de RAPS, de detailhandelscoördinatie en het bedrijfsterreinenbeleid? Ontstaan er geen dubbelingen in overlegstructuren? De MRA strekt zich uit over meerdere provincies. Wat zijn hiervan de gevolgen voor deze

beleidsterreinen? Er dient blijvend aandacht te zijn voor het bestuurlijk verbinden van verantwoordelijkheid en besluitvorming. Eerst worden de voorstellen voor het sociale domein afgewacht, alvorens men zich kan uitspreken over de verhouding met de provinciale kerntaken. Er is terecht gekozen voor een voorzichtige benadering in de open structuur van bevoegdheden en wordt er verder gebouwd op basis van de bestaande samenwerking en bestaande pijlerstructuur en met voldoende aandacht voor bestuurlijke legitimiteit, adequate bestuurlijke vertegenwoordiging en een juiste koppeling met de vervoersregio. Hieraan dienen wel het stellen van duidelijke doelen en evaluatie toegevoegd te worden, evenals een verantwoorde financiële bijdrage. Hij stelt voor om in artikel 3 toe te voegen dat elke twee jaar een evaluatie van de gestelde doelen plaatsvindt. Hij wil wel vasthouden aan de termijnen in het kader van besluitvorming, want de provincie gaat over de eigen termijnen. Is de termijn van acht weken voor het indienen van de regionale afspraken niet te krap? Wanneer komen GS met concrete voorstellen over de afstemming van de vervoersregeling?

De heer **Pieterman** (50PLUS) is voorstander van samenwerking binnen de MRA, maar de huidige verantwoordingsstructuur moet gehandhaafd blijven. Meer dan 1 miljoen euro is erg veel geld om hierin te investeren. Kan het niet minder? Volgens 50PLUS bestaat er geen rechtstreekse relatie tussen de vervoersregiotaken en de MRA-uitvoeringsagenda en dat moet zo blijven. 50PLUS is voorstander van het oprichten van een platform Sociaal. 50PLUS vindt dat de regiegroep beperkt van omvang moet zijn zodat er slagvaardig kan worden opgetreden. 21 personen is te veel.

Mevrouw **Keur** (CDA) kan op hoofdlijnen instemmen met het voorliggende convenant. Zij is bezorgd over de kloof die kan ontstaan tussen de MRA en de rest van de provincie. Is er een mogelijkheid om een vertegenwoordiger van bijvoorbeeld De Kop werkt of van andere regio's te laten deelnemen aan de regiegroep of klankbordsessies? Het kost veel geld, maar in de kaderbrief is het bedrag al vrijgemaakt. In de kaderbrief is vermeld dat het de voortzetting van een bepaald budget betreft, maar het is een compleet nieuwe structuur. Dit dient beter met PS te worden gecommuniceerd. Er dienen duidelijk meetbare doelen geformuleerd te worden. Waar wil de MRA over 5 jaar staan? Zij ondersteunt het uitgangspunt dat het bedrag over 5 jaar is gereserveerd.

De heer **Sint** (SP) kan op hoofdlijnen akkoord gaan. Hij is wel bang dat door deze 'supergemeenschappelijke' regeling de volksvertegenwoordiging op afstand komt te staan Hoe kan dit voorkomen worden? Waarom is er een aparte infrastructuur nodig voor deze bestuurslaag? Is de huidige infrastructuur niet voldoende?

Mevrouw **Kocken** (GroenLinks) is blij met de sociale pijler, maar iets minder met het mogelijk verdwijnen van het Platform Duurzaamheid. Dit platform dient gehandhaafd te blijven. De provincie gaat meer bijdragen, maar het totale bedrag blijft hetzelfde en daardoor gaan gemeenten minder betalen, terwijl de ambities wel omhoog zijn gegaan. Het zou daarom logisch zijn als de bijdrage van de gemeenten ook verhoogd wordt.

Mevrouw **Bezaan** (PVV) sluit zich aan bij eerder gestelde vragen. Zij kan zich in het convenant vinden. Economische groei kan niet goed samengaan met te veel regulering.

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) kan zich vinden in het convenant. Het valt op dat GS constateren dat er een vrij willekeurige toerekening van kosten aan de provincie plaatsvindt, maar zij geven hier geen oordeel over. De meerkosten en het bedrag van ruim 1 miljoen euro worden dus vreemd explosief aan de provincie toegerekend. Het zou billijk zijn om de meerkosten over alle samenwerkende partijen te verdelen. Hij vraagt om het oordeel van de portefeuillehouder.

De heer **Tekin** (PvdA) vindt dat de democratische legitimiteit goed geregeld moet worden, want nu kan het zo zijn dat hier de politieke discussie wordt gevoerd, terwijl er op een ander niveau besluiten worden genomen. Hoe kan de 8-wekentermijn ingebed worden in de vergaderorde van de provincie? De komst van de nieuwe vervoersregio is aanleiding voor het verzwaren van de MRA, maar hij is er verbaasd over dat men de inhoud van de vervoersregio nog niet kent. Is dit al bekend bij de Commissie Vervoer? Hij had graag het totale plaatje willen beoordelen.

De heer **Remkes** (commissaris) laat de inhoudelijke vragen liggen, aangezien deze door de portefeuillehouders worden beantwoord. Het gaat in eerste instantie over een vormvoordracht voor hoe het in de toekomst wordt georganiseerd. Er waren twee aanleidingen om deze discussie te beginnen, namelijk de beëindiging van de stadsregio en de twee resterende vervoersregio's in de Randstad en de betrokkenheid van de provincie. Daarom moet er een nieuwe vorm van samenwerking ontstaan. Dit convenant is een poging om de betrokkenheid te institutionaliseren. De Staten en ook de gemeenteraden, moeten een keer per jaar via richtinggevende Statenuitspraken op basis van een verantwoordingsdocument en een vooruitblik over de

ontwikkelingen in de MRA oordelen. De discussie over de vorm heeft een tijd geleden in de regiegroep plaatsgevonden, maar er is ook gediscussieerd over het instellen van een gemeenschappelijke regeling. GS hebben zich daar overigens nooit een warm voorstander van getoond en dat bleek ook in de gemeente Amsterdam niet het geval te zijn, want de democratische verantwoording kan op basis van de voorliggende structuur uitstekend worden vormgegeven. Er is dus geen behoefte aan ingewikkelde discussies zoals in Zuid-Holland, waar wel voor een gemeenschappelijke regeling is gekozen. MRA is primair een netwerkachtige samenwerkingsvorm. Soms worden projecten uitgevoerd door een aantal gemeenten of door de provincie en een aantal gemeenten. Het gaat altijd om maatwerk en daarvoor is een formele samenwerking op publiekrechtelijke basis niet nodig. Het zou strategisch een verkeerde keuze zijn als de provincie niet zou deelnemen aan deze samenwerking, aangezien deze met name op het gebied van de kerntaken van de provincie van groot belang is. Op een enkel onderdeel na worden door GS kanttekeningen geplaatst bij het voorstel van de regiegroep, maar daarover wordt binnenkort gesproken en dan zal er een aantal knopen moeten worden doorgehakt. Rijnmond heeft bijvoorbeeld aangegeven dat zij een aparte deelregio wil worden. De provincie geeft aan dat een regiegroep met 21 mensen eigenlijk te groot is. Het college van GS zal dit in de eerstvolgende regiegroep naar voren brengen. Mevrouw Keur stelt voor een vertegenwoordiger van het buitengebied in de regiegroep op te nemen, maar de provincie moet die brug slaan. Het college rekent dit ook tot haar verantwoordelijkheid en hierop kan het college aangesproken worden. Mevrouw Lagerveld constateert dat het in strikte zin niet gaat om een soort verbonden partij. De betrokkenheid van de Staten wordt door de Staten zelf bepaald, maar in ieder geval zal er minimaal een keer per jaar verantwoording worden afgelegd, los van het feit dat als er een beroep wordt gedaan op de provincie als medefinancier van een bepaald project, dit vanzelfsprekend apart in de Staten en gemeenteraden aan de orde komt en proactief met de Staten wordt gedeeld. De politieke eindverantwoordelijkheid blijft bij de provincie en de gemeenten liggen en dat is niet zo bij een gemeenschappelijke regeling. Er wordt een bureau met 5 formatieplaatsen ingericht om het proces te organiseren en de communicatie naar de Staten en gemeenteraden te verzorgen. De beleidsinhoudelijke afstemming zal gaandeweg het proces tot stand komen, mede onder beïnvloeding van de Staten. De MRA-agenda vormt de basis die vertaald zal worden in concrete doelen.

De heer **De Groot** (D66) benadrukt dat de provincie eigen beleidsterreinen kent, zoals de RAPS en detailhandelsbeleid. Dat moet op een of andere manier daarin verwerkt worden.

De heer **Remkes** (commissaris) meldt dat PS via de RAPS en eigen beleidsdocumenten de lijn uitzetten. Het college is gehouden om aan die lijn vast te houden en deze in te laten dalen in MRA-verband. Af en toe zullen er beslist concessies gedaan moeten worden. Een evaluatie is een alleszins redelijke wens en deze kan periodiek uitgevoerd worden. De verantwoordelijkheid blijft liggen waar deze nu ligt en er ontstaat geen supergemeenschappelijke regeling. Hij erkent dat er een arbitrair aspect zit aan de financiële versleuteling, maar men wil hier niet op een kruideniersachtige wijze acteren.

De heer **Sint** (SP) vraagt waarom er een aparte infrastructuur ingesteld moet worden voor deze bestuurslaag. Kunnen de taken niet ondergebracht worden bij gemeenten of de provincie?

De heer **Remkes** (commissaris) antwoordt dat de provincie een mogelijkheid was geweest, maar Amsterdam is de trekker van de MRA en daarom ligt het voor de hand om dat in personeelstechnische zin daar neer te leggen. De reden hiervoor is om de banden met de Staten en de gemeenteraden te versterken en stukken voor te leggen op basis waarvan de democratische betrokkenheid van gemeenten en provincie wordt gerespecteerd en erkend.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt zich af waarom er een extra bureau met 5 fte moet worden opgetuigd.

De heer **Remkes** (commissaris) antwoordt dat in veel gemeenschappelijke regelingen van proactieve betrokkenheid van gemeenteraden geen sprake is. Dat proces moet wel worden georganiseerd en daarvoor is enige capaciteit nodig om dat te doen. Dat is de basis van het voorstel.

Mevrouw **Lagerveld** (VVD) vraagt hoe meetbaar het resultaat van de ingezette gelden wordt.

De heer **Remkes** (commissaris) meldt dat men mag verwachten dat in de stukken die aan de Staten worden voorgelegd, een aantal concrete doelen wordt aangegeven. Daarna kunnen de Staten en gemeenteraden constateren in hoeverre deze doelen gerealiseerd zijn. Hij realiseert zich beslist voldoende dat op het ene terrein meetbaarheidstermen gemakkelijker kunnen worden aangegeven dan op andere terreinen. Dat loopt wel wat uit elkaar, maar hierover kan een keer per jaar met elkaar de discussie gevoerd worden.

Mevrouw **Keur** (CDA) vindt een klein bureau met 5 fte verantwoord zolang de meetbare doelen gerealiseerd gaan worden. Zij vindt dat de provincie de rol heeft om de verbinding te leggen met de andere regio's, maar er moet dan wel een vaste informatiestructuur worden aangeboden om de informatie naar de andere regio's proactief te communiceren.

De heer **Remkes** (commissaris) vindt het in ieder geval noodzakelijk om het deel van de provincie dat niet deelneemt aan de MRA, te consulteren over mogelijkheden die er zijn om de kloof te dichten.

Mevrouw **Keur** (CDA) is van mening dat er bij de regio's niet alleen gehaald, maar ook gebracht moet worden. Wat gebeurt er in de MRA en waarbij kan worden aangehaakt?

De heer **Van der Hoek** (gedeputeerde) merkt op dat de huidige structuur gehandhaafd blijft met een pijler PRO, het metropolitane landschap, verstedelijking en duurzaamheid met daaronder een stuurgroep Impuls Duurzaamheid en diverse thema's waarvoor programma's worden opgesteld. Binnen deze pijler moet de werkgroep voor circulaire economie nog vorm worden gegeven. Hij herkent niet dat er iets zou worden opgeheven, het is juist een speerpunt van de agenda 2016-2020.

De heer **Bond** (gedeputeerde) noemt een paar voorbeelden uit zijn eigen portefeuille, zoals Plabeka, bedrijventerreinen en kantoren die in het huidige samenwerkingsverband worden vormgegeven. Voor deze centrale thema's is juist continuïteit noodzakelijk. Het retail- en detailhandelsbeleid komt eerst langs PS en daarna landt deze in de PRES. Dat levert in dit samenwerkingsverband veel op voor de provincie en dat is juist de meerwaarde. Het PRO is een waardevol samenwerkingsverband binnen de MRA, waarin diverse gemeenten samenwerken en geen initiatieven nemen die de MRA benadelen. Dat biedt een grote waarde en geeft aan hoe het provinciale beleid landt in het samenwerkingsverband. Voor het geld dat geïnvesteerd wordt, krijgt men veel terug. Hiermee wordt ook veel ambtelijke inzet bespaard en er ontstaat minder bestuurlijke drukte. Hij is voorzitter van het bestuurlijk afstemmingsoverleg in Noord-Holland-Noord en hij neemt deel aan het samenwerkingsverband van Waterland, ook in de regio Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. Hij treedt op als verbindende schakel tussen de MRA en Noord-Holland-Noord, dus ook daar komt de MRA op de agenda te staan. Een mooi voorbeeld is het programma 'Amsterdam bezoeken, Holland zien'. Dit is opgezet vanuit de MRA en heeft tot een extra omzet van 300 miljoen euro voor de toeristische sector geleid. De provincie heeft een kleine afdeling acquisitie met een fte, maar men werkt nauw samen met 'I Amsterdam', onderdeel van PRES.

Tweede termijn

De heer **Remkes** (commissaris) constateert dat er binnenkort een bijeenkomst van de regiegroep plaatsvindt. Het beeld dat hij heeft gekregen, is dat PS de basisaanvliegroute ondersteunen, maar wel met enkele kritische kanttekeningen die overigens worden onderschreven door GS.

Mevrouw **Lagerveld** (VVD) vraagt zich af of een keer per jaar een discussie voeren voldoende is. De aanvliegroute wordt onderschreven.

De heer **Klein** (CU/SGP) onderstreept de aanvliegroute. Hij verzoekt gedeputeerde Bond om zich hard te maken om de brede provinciale interpretatie van economie te betrekken in de betreffende pijler.

De heer **De Groot** (D66) ondersteunt de woorden van de commissaris. Vanwege de integraliteit van de onderwerpen zal de jaarlijkse discussie meerdere commissies beslaan. Dit proces moet in goede banen geleid worden.

De heer **Pieterman** (50PLUS) ondersteunt de basisaanvliegroute.

Mevrouw **Keur** (CDA) stemt in met de basis en een jaarlijkse rapportage is voldoende.

De heer **Van Raan** (PvdD) kan zich wel vinden in de governance.

De heer **Sint** (SP) sluit zich aan bij de aanvliegroute. Hij vraagt zich af hoe de Staten kunnen interveniëren wanneer zaken niet lopen zoals dat zou moeten.

Mevrouw **Kocken** (GroenLinks) sluit zich aan bij de aanvliegroute. Zij constateert dat de stuurgroep Duurzaamheid en andere stuurgroepen blijven bestaan. Daardoor is zij gerustgesteld.

Mevrouw **Bezaan** (PVV) ondersteunt de aanvliegroute, evenals een jaarlijkse evaluatie.

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) sluit zich hierbij aan. Hij vindt 75% meerkosten en 1 miljoen euro geen kleinigheid, maar kan zich hierbij aansluiten op voorwaarde dat er een evenwichtige kostenverdeling plaatsvindt.

De heer **Tekin** (PvdA) verzoekt om gezamenlijk met het presidium en de griffie een mooie vorm te verzinnen voor het waarborgen van de democratische legitimatie.

De heer **Remkes** (commissaris) meldt dat de Staten het college moeten informeren wanneer er iets fout gaat bij een project waar de provincie aan deelneemt. Wanneer de basisfilosofie aan de orde is, dan kunnen in de jaarlijkse discussie wijzigingen worden voorgesteld. Wanneer zaken de governance betreffen, dan kan de gedeputeerde worden benaderd die aan de regiegroep deelneemt.

De heer **Bond** (gedeputeerde) refereert aan het dashboard Economie van de economische uitvoeringsagenda. Hij stelt voor eerst te bekijken hoe dat gaat lopen en dit na een jaar waarna duidelijk is hoe e.e.a. werkt, te evalueren en bij het PRES in te brengen.

Besluitenlijst

Bestuurlijke regiegroep versterking samenwerking Metropoolregio Amsterdam

Datum: 23 september 2016
Tijd: 13.00 tot 14.00
Locatie: Stadhuis, Amstel 1, Amsterdam

Eberhard van der Laan,	burgemeester Amsterdam en voorzitter
Don Bijl,	burgemeester Purmerend
Theo Weterings,	burgemeester Haarlemmermeer
Derk Reneman,	DB lid vervoer stadsregio Amsterdam en Haarlemmermeer
Lex Scholten,	DB lid wonen stadsregio Amsterdam en wethouder in Diemen
Johan Remkes,	Provincie Noord-Holland
Michiel Rijsberman,	Provincie Flevoland
Leen Verbeek,	Provincie Flevoland
Niet aanwezig:	
Eric van der Burg,	wethouder RO gemeente Amsterdam
Dennis Straat,	wethouder economie gemeente Zaanstad en PRES
Franc Weerwind,	burgemeester Almere

Mededelingen

Er moet in het definitieve voorstel meer aandacht besteed worden aan de betrokkenheid van raden en staten. Minimale betrokkenheid is een jaarlijkse terugblik en vooruitblik op de MRA samenwerking. Ook wordt er een lijst opgesteld met documenten waarvoor in ieder geval de consultatieprocedure voor raden en staten gevolgd wordt zoals die in het convenant is vastgelegd. Voorbeelden hiervan zijn de MRA Agenda en de strategische visie Verkeer en Vervoer.

Beslispunten

De bestuurlijke regiegroep besluit:

1. Kennis te nemen van het feit dat alle aan de MRA deelnemende overheden een positieve reactie hebben aangeleverd. De reactie van de drie IJmond-gemeenten is gematigd positief. Het betrekken van raden en Staten bij de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam blijft een opgave en een punt van aandacht voor de regiegroep.
2. In te stemmen met de voorgestelde aanpassingen van het voorstel voor versterking van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam.
   Beslispunten: *Bestuurlijke werkwijze*
   a. Instemmen met het voorstel van de IJmond-gemeenten om de MRA-deelregio's zo in te delen dat IJmond en Zuid-Kennemerland aparte deelregio's zullen vormen. De voorgestelde nieuwe indeling is dan als volgt:
      1. Amsterdam
      2. Amstelland-Meerlanden
      3. Zaanstreek Waterland
      4. Zuid-Kennemerland
      5. Flevoland
      6. IJmond
      7. Gooi en Vechtstreek

      Aangenomen

b. In te stemmen met het voorstel van de gemeente Landsmeer dat de vicevoorzitter van de bestuurlijke regiegroep gekozen wordt door een meerderheid van de leden van de regiegroep;
   Aangenomen met wijzigingen. De bestuurlijke regiegroep kiest uit haar midden twee vice-voorzitters één vanuit een provincie en één vanuit een gemeente.
c. Instemmen met het aanpassen van het oorspronkelijke voorstel van de bestuurlijke regiegroep waarmee de regiegroep 21 leden blijft houden. Hiermee worden de voorstellen van de provincie Noord-Holland en de IJmond-gemeenten voor de inrichting van de bestuurlijke regiegroep niet overgenomen. Dit is besproken in de klankbordgroep. De IJmondgemeenten kunnen instemmen met dit aangepaste voorstel. Dit voorstel behelst:
   i. drie vertegenwoordigers per deelregio
   ii. met uitzondering van Amsterdam die de voorzitter levert en één inhoudelijk vertegenwoordiger
   iii. met uitzondering van de regio Zuid-Kennemerland die twee vertegenwoordigers levert en Flevoland die een vertegenwoordiger levert voor Almere en voor Lelystad
   iv. met uitzondering van de IJmond die één vertegenwoordiger levert
   v. de provincies leveren beide twee vertegenwoordigers voor de bestuurlijke regiegroep en de Vervoerregio één

   Aangenomen met wijzigingen: de vervoerregio krijgt geen rechtstreekse plek in de bestuurlijke regiegroep. De bestuurlijke regiegroep krijgt daarmee 20 leden. De vervoerregio levert echter wel de voorzitter of de vice-voorzitter van het portefeuillehoudersoverleg mobiliteit en heeft daarmee een rol in de agendacommissie. Vanuit deze inhoudelijke rol neemt dat DB lid van de vervoerregio deel aan vergaderingen van de regiegroep.
   De effectiviteit en de omvang van de bestuurlijke regiegroep wordt na twee jaar geëvalueerd. De rol van de vervoerregio wordt daarbij opnieuw bekeken.

Beslispunten: *Financiën en evaluatie*

d. In te stemmen met het voorstel van de gemeente Almere en de gemeenten uit Gooi en Vechtstreek om de reserveposten uit de begroting per 2018 te verwijderen en de overschotten aan het einde van ieder jaar te herbestemmen of terug te laten vallen aan de gemeenten en provincies;
   Aangenomen
e. In te stemmen met het verzoek van de gemeente Almere en de gemeenten uit Gooi en Vechtstreek om de begroting, het werkplan van het bureau en de personele inzet vanuit het bureau en de deelregio's verder uit te werken;
   Aangenomen
f. Het verzoek van de gemeente Wijdemeren om een financieel ingroeimodel te onderzoeken voor gemeenten en provincies die de gevraagde financiering van €1,50 per inwoner voor 2017 niet rond krijgen niet over te nemen.
   Aangenomen

Bespreekpunten: *Platforms van portefeuillehouders en inhoudelijke opgaven*

g. Het voorstel van de gemeente Landsmeer om de impuls over het Metropolitane landschap om te vormen tot een portefeuillehoudersoverleg naast de bestaande portefeuillehoudersoverleggen voor Ruimte (PRO) Economie (PRES) en Mobiliteit (PBM) niet over te nemen, maar over te laten aan de portefeuillehoudersoverleggen om hier nadere invulling aan te geven;

Niet aangenomen. Het portefeuillehoudersoverleg landschap wordt geen apart overleg naast PRO. Wel komt er een portefeuillehoudersoverleg Wonen naast de portefeuillehoudersoverleggen Ruimte, Economie en Mobiliteit. Vooralsnog komt er geen portefeuillehouders overleg sociaal. Deze werkwijze wordt na twee jaar geëvalueerd.

h. In te stemmen met het voorstel van de gemeente Zaanstad om één lid van het portefeuillehoudersoverleg Ruimte en één lid van het portefeuillehoudersoverleg Economie te laten plaatsnemen in de impuls Duurzaamheid en de uitwerking verder aan de portefeuillehoudersoverleggen over te laten.
Aangenomen

i. Het verzoek van de gemeenten uit de regio Gooi en Vechtstreek om het uitgangspunt over het vormen van één woningmarktregio als MRA te verwijderen uit het voorstel niet over te nemen vanwege de landelijke besluitvorming terzake, waarbij de MRA als één woningmarktregio is aangemerkt en de nadere afspraken die zijn gemaakt over de rol van de deelregio's
Aangenomen

3. In te stemmen met de planning voor vervolgacties:1 oktober verzenden definitief voorstel naar de gemeenten en provincies; 1 oktober start werving en selectie voor het MRA Bureau, te beginnen met de functie van directeur; 1 januari officiële start MRA bureau en deadline voor ondertekening convenant.
Aangenomen.
4. Kennis te nemen van de hoofdlijnen van het werkplan voor het MRA Bureau zoals opgesteld door de kwartiermaker onder aansturing van een commissie van gemeentesecretarissen en een directeur van de Provincie Noord-Holland.
Voor kennisgeving aangenomen, de commissie van gemeentesecretarissen heeft het mandaat van de regiegroep om een directeur aan te stellen.
5. Kennisnemen van het traject van de Metropoolregio Amsterdam als eén van de zes proeftuinen in het kader van 'Maak Verschil'
Voor kennisgeving aangenomen

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

INGEKOMEN 31 AUG. 2016

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr W.M. Lubbers
BEL/GRN

Telefoonnummer +31235143814
lubbersw@noord-holland.nl

Betreft: Investeringskader Waddengebied 2016 - 2026

Verzenddatum
31 AUG. 2016

Kenmerk
828200/850271

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de statenvoordracht met het ontwerpbesluit over het Investeringskader Waddengebied 2016 - 2026.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
J.W. Remkes

2 bijlage(n)
- Investeringskader Waddengebied 2016 -2026
- Statenvoordracht

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

Investeringskader Waddengebied 2016-2026

provincie groningen | provinsje fryslân provincie fryslân | Provincie Noord-Holland

Versie 30-8-2016, vrijgegeven voor behandeling in Provinciale Staten van Groningen, Fryslân en Noord-Holland

INHOUD

1. **Inleiding**

2. **Uitgangspunten**

3. **Majeure opgaven 2016-2026**

4. **Uitvoering**

BIJLAGEN

1. Samenvatting dialoogfase
2. De staat van het Waddengebied
3. Kansen in de gebiedsdelen

COLOFON

Organisatie

Stuurgroep Waddenprovincies	bestuurlijk opdrachtgever
Directeurenoverleg	ambtelijk opdrachtgever Directeur
Waddenfonds	adviseur voor implementatie
Projectgroep	uitvoerend en coördinerend team

Projectgroep

Kees Joustra	projectmanager (Noord-Holland)
Leendert van Galen Last	projectleider Groningen (Groningen)
Thomas Ietswaart	projectleider Fryslân (Fryslân)
Micha Lubbers	projectleider Noord-Holland (Noord-Holland)
Hans van Hilten	programmaregisseur Waddenfonds (Waddenfonds)
Jan de Graaf	communicatieadviseur (extern)
Pierre Erven	risico-adviseur (extern)
Willy van Asperen	projectsecretaris (Fryslân)
Gerben Biermann	gedelegeerd opdrachtgever (Noord-Holland)
Adnan Seyban	projectcoördinator financiën (Noord-Holland)

In bijlage 2 is 'De staat van het Waddengebied' (bijlage 2) toegevoegd. Deze bijdrage is op verzoek van het project Investeringskader tot stand gekomen onder verantwoordelijkheid van de vermelde personen en instanties.

1. INLEIDING

Vooraf
Om de kwaliteiten van het Waddengebied te versterken, is in 2006 het Waddenfonds opgericht. Sinds 2012 valt het Waddenfonds, in de vorm van een gemeenschappelijke regeling[1], onder verantwoordelijkheid van de provincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen. De drie Waddenprovincies hechten groot belang aan samen optrekken voor een duurzame versterking van het Waddengebied en zijn één van de partners op het gebied van beheer en ontwikkeling. De gemeenschappelijke inzet door de Staten van de drie provincies is vastgesteld in 'Wadden van Allure!' (2013).

Het Investeringskader Waddengebied 2016-2026 is gericht op een beperkt aantal majeure opgaven in de sfeer van ecologie en economie. Instrumenten die de provincies hiervoor in samenhang willen inzetten zijn - naast concrete investeringsbijdragen - het ruimtelijk instrumentarium, zowel ambtelijke als bestuurlijke inzet om de opgaven mogelijk te maken en medewerking aan de 'Samenwerkingsagenda Beheer'.

De Waddenfondsgelden zijn gereserveerd voor investeringen in de duurzame ontwikkeling van het Waddengebied via de lijnen natuur en landschap, economie, duurzame energie en kennis. Van de oorspronkelijke € 800 miljoen is in 2012 afgerond € 460 miljoen gedecentraliseerd. Vanaf 1 juli 2016 tot eind 2026 is, uitgaande van de huidige afspraken, als prognose inclusief te benutten reserves nog ruim € 270 miljoen om te beschikken voor projecten. Additioneel - ook in aanvulling op Waddenfondsinzet - investeren de provincies via programmatische en sectorale inzet geld voor de versterking van het gebied. Ten aanzien van de investeringsbijdragen voor majeure opgaven heeft het bestuur van het Waddenfonds eerder aangegeven hiervoor circa tweederde van het beschikbare budget te willen reserveren. Daarbij gaat het om investeringen die het veranderingsproces naar een duurzame balans in natuur en economie ondersteunen. Dergelijke initiatieven kenmerken zich in het algemeen door een forse investeringsomvang, meerjarige uitvoering, integraliteit, een lange voorbereidingstijd en meerdere samenwerkende partners. Uitgangspunt is de ondeelbaarheid van het Waddengebied en de gezamenlijke inzet van de Waddenprovincies.

Middels het benoemen van de majeure opgaven ontstaat tevens een gemeenschappelijke agenda van de provincies en de regio naar het Rijk. De provincies zullen onder meer het MIRT-overleg hiertoe benutten. Voor het benutten van het ruimtelijk instrumentarium spelen de omgevingsvisies die de provincies, net als de andere overheden, in de periode 2016-2018 opzetten een belangrijke rol. Het investeringskader en vervolgens het gemeenschappelijke uitvoeringsprogramma van de provincies levert hiertoe bouwstenen.

Een bijdrage voor de majeure opgaven uit het Waddenfonds vergt altijd cofinanciering van andere partijen. Andere financieringsmogelijkheden liggen bij gemeenten, provincies, Rijk, Europa en private partners. Dit geheel vormt de investeringsmix voor de majeure opgaven. Voor het toekennen van middelen is de maatschappelijke en politieke acceptatie een toetsingscriterium, evenals het uitgangspunt van de door de Tweede Kamer vastgestelde verdeling 50/50 voor natuur en economie voor de totaliteit van het benutte Waddenfondsgeld en de vier Waddenfondsdoelen.

Leeswijzer
Hoofdstuk 2 schetst de uitgangspunten van het Investeringskader Waddengebied 2016-2026. Hoofdstuk 3 benoemt de majeure opgaven. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in het vervolgtraject na vaststelling door Provinciale Staten.

[1] Zie Staatscourant Jaargang 14 december 2015 Nr. 46133

2. Uitgangspunten

Aanleiding
In de aanloop naar het investeringskader hebben diverse partijen uit het Waddengebied aangegeven dat er behoefte is om, naast de huidige inzet van het Waddenfonds op kleinere opgaven, te focussen op een beperkt aantal majeure opgaven op het gebied van ecologie en ecologie. Tevens gaven zij aan dat de beschikbaarheid van het Waddenfonds hiertoe een kansrijke mogelijkheid biedt. Met een dergelijke insteek kan het doelbereik worden vergroot zodat een robuuster functionerend ecologisch systeem kan ontstaan in combinatie met een bijdrage aan een duurzame economie**.** De inzet van de Stuurgroep Waddenprovincies is om de middelen (investeringsmix) voor de komende periode zo effectief mogelijk te besteden, uiteraard binnen de kaders van het bestuursakkoord met het Rijk uit 2011 en gericht op het realiseren van de hoofddoelen van het Waddenfonds.

De Waddenzee heeft de status van Werelderfgoed en is één van de weinige natuurgebieden in Nederland waar de natuur grotendeels vrij spel heeft. Onder invloed van wind, golfslag en getijwerking is sprake van een grote dynamiek. Wadplaten en geulen wisselen elkaar af waarbij mosselbanken en andere biobouwers niet alleen zorgen voor verankering van het zand en slib, maar ook voor een gevarieerd voedselweb.

Doelen vanuit de provincies
De interprovinciale visie ‘Wadden van Allure!’ vormt het beleidsmatig uitgangspunt voor dit investeringskader. De twee hoofddoelen van deze visie zijn: 1) het versterken en optimaal kunnen beleven van de fysieke en ecologische kwaliteiten van het Waddengebied, 2) het bieden van ruimte voor (sociaal-) economische ontwikkeling, wonen, werken, recreatie en innovatie.

Sociale, ecologische en economische duurzaamheid zijn als rode draad door de beide hoofddoelen verweven. Vanuit dit perspectief kunnen op lokaal en regionaal niveau

keuzes worden gemaakt, die zorgen voor het nodige evenwicht in het Waddengebied. Om middelen en instrumenten bij de uitvoering van projecten efficiënt in te zetten is het bovendien van belang dat op lokaal en regionaal niveau diverse beleidsthema's in samenhang worden opgepakt.

Het Waddenfonds zal hierbij worden benut voor zover de initiatieven zich richten op doelen die hier op aansluiten:
1. Vergroten en versterken van natuur- en landschapswaarden;
2. Verminderen / wegnemen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdom van de Waddenzee;
3. Duurzame economische ontwikkeling en transitie naar een duurzame energiehuishouding;
4. Ontwikkelen van een duurzame kennishuishouding.

Focus
Het gaat bij de uitvoering om het ondersteunen van twee ontwikkelingsrichtingen voor het gehele Waddengebied, namelijk de Waddenzee, eilanden en -kust.

De eerste ontwikkelingsrichting betreft het realiseren van een rijke Waddenzee die haar ecologische functies als kraamkamer, tankstation en rust- en broedgebied goed kan vervullen, evenals haar functie als onmisbare schakel in internationale vogel- en vistrekroutes. Eén van de belangrijkste voorwaarden hiervoor is dat het bodemleven wordt hersteld. Alleen dán kan er weer een compleet en evenwichtig voedselweb ontstaan. Om natuurlijke processen op het gebied van wind, sedimentatie en hydromorfologie ongestoord te laten verlopen zijn bovendien voldoende rustige gebieden van voldoende omvang nodig. Bij voorkeur op kombergingsniveau (zie figuur 1 in bijlage 2). Mede daardoor kan het systeem zich ook aanpassen aan grootschalige beïnvloeding van buiten, met name de klimaatverandering. Initiatieven die bijdragen aan dit bredere doel krijgen prioriteit.

De tweede ontwikkelingsrichting omvat het versnellen en waar nodig op gang brengen van de transitie naar een meer duurzame industrie in de havens, de visserij, het UNESCO-toerisme en de landbouw in het Waddengebied. Dit is nodig om de negatieve impact van het economisch gebruik van de Waddenzee te verkleinen. Tevens bieden inspanningen voor een robuuste natuur meer ontwikkelingsruimte voor de gewenste economische ontwikkelingen. Uitgangspunt is dat economisch medegebruik niet leidt tot achteruitgang van de milieu- en waterkwaliteit en geen nieuwe beperkingen mag opleveren voor de ecologische functievervulling. Aanvankelijke extra emissie van stoffen kan worden geaccepteerd indien de projecten uiteindelijk voor 2026 resulteren in een verbetering van de milieukwaliteit (saldobenadering).

Over het functioneren van het ecologische systeem en de effecten van veranderingen is nog veel onbekend. Daarom wordt zeker in de eerste jaren ingezet op een combinatie van leren door doen: het in gang zetten van experimenten en pilotprojecten om kennislacunes weg te nemen. Voorwaarde is dat dit gebeurt in combinatie met het beantwoorden van prioritaire kennisvragen op systeemniveau. Welke dat zijn voor de periode tot 2021 zal nog met medewerking van onder andere de Waddenacademie worden uitgewerkt. De resultaten worden benut bij de midterm evaluatie uiterlijk in 2021.

Evaluaties
De beoordeling welke maatregelen effectief zijn geweest voor het behalen van de doelstellingen is in 2016 ook een speerpunt van onderzoek en debat geweest op andere tafels, waaronder het huidige programma 'Naar een rijke Waddenzee' en de Rijksstructuurvisie Waddenzee. In het kader van het opstellen van het investeringskader heeft in 2016 een expert judgement plaatsgevonden met betrekking tot de opbrengst van '10 jaar Waddenfonds' (zie www.ikwaddengebied.nl). Het betrof een beoordeling van ca.

120 Waddenfonds-beschikkingen uit zowel de Rijksperiode (tot 2012) en de periode erna. Het judgement is uitgevoerd door leden van de Commissie Kwaliteitstoetsing Waddenfonds en de Waddenacademie.

Op basis van het expert judgement worden door de deelnemers enkele rode draden getrokken:

- De belangrijke uitgangspunten - waddenspecifiek, additioneel, innovatief, toekomstbestendig en kennisontwikkeling - zijn volgens de experts niet altijd manifest in de projecten;
- Hoewel geen absolute voorwaarde voor succes is het aantal projecten dat meerdere doelen en thema's bedient, alsmede de koppeling van ecologie en economie, volgens de experts niet groot. Projecten die aan meer dan één hoofddoel bijdragen dienen met voorkeur behandeld te worden;
- In veel projecten komt de samenhang, de (potentiële) relatie met het hele Waddengebied en de relatie met andere projecten niet of onvoldoende tot uiting;
- De (wetenschappelijke) onderbouwing van projecten verdient verbetering.

Van de al aanwezige resultaten is in dit document al gebruik gemaakt, zodat in de komende tien jaar optimaal kan worden ingespeeld op de nieuwe inzichten. Het in 2016 door het Waddenhuisberaad geactualiseerde cascademodel[2] heeft naar voren gebracht dat schade aan het ecosysteem het gevolg is van het totale effect van een veelheid aan activiteiten in het Waddengebied. Daarbij komen de grootste bedreigingen van de havenactiviteiten en het daarmee verbonden haven- en vaargeulonderhoud en van de visserij. Ook hebben deze activiteiten een relatief grote bijdrage in het economische en sociaal-culturele domein van de regio. Deze twee constateringen zijn mede bepalend geweest in de selectie en definiëring van de majeure opgaven.

Additionaliteit

In de afspraken voor het Waddenfonds wordt uitgegaan van het uitgangspunt 'additionaliteit'. Hieronder wordt verstaan dat bijdragen uit het fonds inhoudelijk aanvullend dienen te zijn op reguliere investeringen en op reguliere beheer- en onderhoudswerken of vigerende beleidsdoelen versneld realiseren. Hieronder vallen tevens de wettelijke verplichte compensatiemaatregelen (Natuurbeschermingswet e.d.). Deze afspraken passen in de voorgestelde strategie voor de investeringsmix. Het uitgangspunt van additionaliteit is daarmee ook van kracht in het kader van de majeure opgaven. Daarnaast wordt voor Waddenfondsbijdragen het begrip cofinanciering

[2] http://rijkewaddenzee.nl/nieuws/waddenhuisberaad/

gebruikt. Hieronder worden per opgave de financiële voorwaarden verstaan ten aanzien van medeverantwoordelijkheid voor de dekking van de projectbegroting. Per opgave kunnen voorwaarden worden gesteld aan deze cofinanciering. Hierbij gelden uiteraard ook voorwaarden als het vermijden van staatssteun.

De vijf bewoonde Waddeneilanden van Nederland liggen op de grens van de Noordzee en de Waddenzee. Globaal is de opbouw als volgt: achter een hoge Waddenzeedijk ligt open poldergebied met weinig beplanting en bebouwing, dan komt de binnenduinrandzone met kleinschalige bebouwing, bosjes en een net van elzensingels. De duinen aan de Noordzeekant vormen een ruimtelijke begrenzing, bij de dorpen versterkt met bosgebieden. Aan de koppen van de eilanden bevinden zich kwelders.

Proces

Voor het opstellen van de eindversie van dit investeringskader is een aanpak in drie fasen gevolgd. In de eerste fase heeft een eerste consultatie plaatsgevonden met de Waddenacademie, het programma Rijke Waddenzee en de secretaris van het Regiecollege Waddengebied (RCW). De tweede fase heeft in het voorjaar van 2016 plaatsgevonden en was qua interactie met belanghebbenden breder van opzet.

Er is door ca. 40 partijen gereageerd op de proeve tijdens de zogeheten Wadden-3-daagse is gesproken met ca. 75 vertegenwoordigers uit het gebied en aanvullend zijn specifieke verdiepende gesprekken gevoerd ter voorbereiding op het formuleren van majeure opgaven. Tijdens deze dialoogfase is veel nuttige input gekregen (bijlage 1). Aan de hand van alle ontvangen reacties is in de derde fase het investeringskader waar relevant aangepast tot een 90%-versie. Dit concept is besproken voor advies in het RCW, de Commissie Kwaliteitstoetsing Waddenfondsen vervolgens is het definitieve voorstel van het investeringskader gemaakt. Na vaststelling van het investeringskader door de drie Provinciale Staten zal via de Stuurgroep Waddenprovincies en het Waddenfonds opdracht worden gegeven om een uitvoeringsprogramma te maken. Hoofdstuk 4 beschrijft hiertoe de kaders.

Programmeringswijze
De ondeelbaarheid van het Waddengebied is het uitgangspunt in dit investeringskader. Zo is herstel van het bodemleven en de waterkwaliteit niet een solitair punt bij het deelgebied Waddenzee, maar speelt dit aspect ook bij de Waddenkust en de ontwikkeling van de havens. Zoeken naar verbindende elementen, zoals visserij op zee en in de havens met (culinair) toerisme en belevingswaarden aan de kust en op de eilanden wordt om die reden aangemoedigd. Daarnaast kan de opgebouwde kennis op het gebied van natuur, havens en landbouw op haar beurt worden ontwikkeld tot exportproduct.

De havens van Den Helder en Den Oever bepalen samen met het agrarische achterland het beeld van de Noordkop van Noord-Holland, met als opvallend element Wieringen. Het is een gebied met drie kusten: de Noordzee, de Waddenzee en het IJsselmeer. Aan de Noordzeekust zijn elementen van de Atlantikwal en de in de tijd van Napoleon aangelegde forten ijkpunten in het landschap

De uitwerking tot voorstellen van de majeure opgaven is complex, vereist maatwerk en flexibiliteit en omvat ook elementen van interactieve samenwerking en wederzijdse afhankelijkheid. Bovendien verkeren projecten en projectideeën vaak in heel verschillende stadia van ontwikkeling. Aannemelijk is dat de onderscheiden opgaven dan ook zullen verschillen in tempo en realisatiemogelijkheden. Het is niet waarschijnlijk dat er ieder jaar een kant-en-klaar voorstel zal liggen om aan een majeure opgave te kunnen werken. Soms dicteert een ander dossier het tempo, zoals bij dijkversterkingen het geval kan zijn. Ook kan het aanhaken bij een andere investering het moment van een investering dicteren. Daarom komt er een adaptieve programmering, waarbij urgente en 'rijpe' voorstellen het eerst 'aan de beurt' zijn. In de midtermreview zal worden beoordeeld of aanvragen in voldoende mate uitvoering geven aan de majeure opgaven. Aan deze voorstellen wordt, afhankelijk van de fase waarin ze zich bevinden, ook procesondersteuning geboden of meerjarige zekerheid gegeven. Daarnaast worden middelen door de provincies gereserveerd voor aanvragen die meer voorbereidingstijd vergen. Zo wordt rekening gehouden met de verschillende snelheden en is er zicht op het realiseren van de beste maatregelen op de beste locaties. Het gaat er immers om hoe de verschillende projecten bijdragen aan het geheel. Mede hiertoe dient de midterm

review om op basis van de ervaringen van de eerste helft van het investeringskader zo nodig bij te sturen voor de tweede helft.

Het Regiecollege Waddengebied en de Beheerraad Waddenzee stelden in 2014 vast dat wordt aangekoerst op meer samenwerking in het beheer van de Waddenzee met als doel: “werken als waren we één beheerder in 2018”. De afspraken zijn vastgelegd in de ‘Samenwerkingsagenda Beheer Waddenzee’. De gezamenlijke partijen zijn daarna aan de slag gegaan en zitten inmiddels op de middenstip op weg naar het doel in 2018. In combinatie met het Programma Rijke Waddenzee gaat het investeringskader bijdragen aan de doelen voor de Waddenzee die in elkaars verlengde liggen. Kansen liggen vooral op het vlak van fysieke ingrepen in de kombergingen, innovaties voor het versterken van dijken, analyse van morfologische ontwikkelingen in het Waddensysteem, vaarrecreatie en Werelderfgoed.

Middels het adaptief programmeren worden partijen aangemoedigd samen op te trekken bij het ontplooien van initiatieven. De drie provincies voelen zich verantwoordelijk voor het in samenhang realiseren van de majeure opgaven, waarbij per opgave wordt aangegeven welke provincie hieraan zo nodig procesmatige, ruimtelijke of specifieke financiële bijdragen levert. De regie hiertoe ligt bij de drie Waddenprovincies en het Waddenfonds in samenwerking met de trekker van een majeure opgave.

Dit investeringskader gaat uit van gemeenschappelijkheid van de majeure opgaven door de drie provincies. Met gemeenschappelijkheid wordt bedoeld dat de provincies zich samen met het Waddenfonds binnen de mogelijkheden die zij hebben gezamenlijk inspannen met partners om de genoemde majeure opgaven tot realisatie te brengen. Hierbij is samenwerking en afstemming nodig met andere overheidspartijen en goede communicatie respectievelijk afspraken met stakeholders. Stakeholders zijn zowel partijen die bijdragen aan het realiseren van maatregelen als partijen die hierdoor in een belang geraakt worden.

3. MAJEURE OPGAVEN 2016-2026

Leidend voor de selectie en de scope van de majeure opgaven zijn de vier hoofddoelen van het Waddenfonds en de visie ‘Wadden van allure!’. Tijdens de consultatiefase is de dialoog over het benoemen van majeure opgaven gestart. Per deelgebied zijn de karakteristieken benoemd, gevolgd door een overzicht van de uitdagingen, een samenvatting van het streefbeeld en de kansen om dit te realiseren (zie bijlage 3). Ieder deelgebied eindigt met een opsomming van de speerpunten voor investeringen de komende tien jaar. De circa vijfentwintig speerpunten die zo zijn benoemd, zijn vervolgens uitgewerkt tot de volgende zes majeure opgaven:

1. Waddenzee
2. Havenontwikkeling & natuurverbetering
3. Versterken en Vermarkten Werelderfgoed
4. Vitale Kust en Afsluitdijk
5. Eems-Dollardgebied in balans
6. Eilanden op eigen kracht

De zes majeure opgaven zijn zodanig geformuleerd, dat daarin ruimte blijft voor maatwerk, terwijl tegelijkertijd focus en samenhang is aangebracht. De majeure opgaven spelen gericht in op het oplossen van specifieke problemen in de deelgebieden (zie de paragraaf uitdagingen in bijlage 3), het beperken c.q. wegnemen van belangrijke externe bedreigingen en het creëren van economische ontwikkelingsruimte.

De Afsluitdijk scheidt de zoute Waddenzee van het zoete IJsselmeer. De in 1932 gereedgekomen dam is inmiddels uitgegroeid tot een icoon van Nederlands waterbouwkunde en trekt jaarlijks 300.000 bezoekers uit alle windstreken van de wereld.

Majeure opgave 1. Waddenzee

Hoofdopgave voor de Waddenzee is het herstel van een evenwichtig voedselweb met herstelde bodemstructuren in de vorm van een mozaïek van hard zand, slik, schelpenbanken en veenpakketten. De uitdaging bestaat met name uit het herstellen van

het bodemleven en het bevorderen van een compleet voedselweb. Ten behoeve van de uitvoering wordt onderscheid gemaakt tussen droogvallende delen, diepe geulen en gesloten gebieden. Deze vergen elk een eigen aanpak. In de droogvallende delen gaat het om het versnellen van het herstel met biobouwers in combinatie met het verruwen van bodemstructuren en de zorg voor een goede milieukwaliteit. Voor de geulen staat het wegnemen van bedreigingen en het stimuleren van een visserij van Werelderfgoedklasse centraal met een rol voor de sector in het beheer. Voor de gesloten gebieden gaat het om een ‘leren door doen’-benadering voor natuurherstel.

De Waddenzee blijkt een belangrijke zwakke schakel te zijn in de Oost-Atlantische route van trekvogels. Hoe meer een trekvogel afhankelijk is van de Waddenzee, hoe slechter het met de vogel gaat. Voor het verbeteren van de schakelfunctie in vogel- en vistrekroutes liggen er kansen in het optimaliseren van de internationale relaties van de Waddenzee. Dit vergt het formuleren van een samenhangende kennisagenda in trilateraal verband. Vervolgens volgt leren van en afstemming met andere gebieden met Wadsystemen via de flyway en de swimway. Tevens dient het beheer meer afgestemd te worden op de schakelfunctie van de Waddenzee. Met tellingen in het kader van het Wadden Sea Flyway Initiative is op dit punt voor trekvogels een eerste stap gezet. Dit moet leiden tot een meer op de schakelfunctie afgestemd beheer en inrichting van het gebied. Daarbij kan de Waddenzee zich profileren tot voorbeeldgebied, onder meer door de ontwikkelde kennis te etaleren en te delen via een kenniscentrum.Dat kan vervolgens leiden tot positieve economische effecten als gevolg van het te gelde maken van de ontwikkelde kennis en de internationale samenwerking rond beheer en monitoring.

Samengevat is het de bedoeling te komen tot meerjarige investeringen die de realisatie van de volgende maatregelen mogelijk maken:

- Inzetten op het realiseren van onbeviste deelgebieden in de Waddenzee, bij voorkeur op het niveau van kombergingen[3];
- Herstel van de visbestanden door een combinatie van onderzoek naar de

[3] In aansluiting bij Samenwerkingsagenda

oorzaken van de achteruitgang en het treffen van verbetermaatregelen;
- Inzetten op het ontwikkelen van een visserij van Werelderfgoedklasse;
- Stimuleren van de vestiging van biobouwers ten behoeve van het ontstaan van een gevarieerd voedselweb, bijvoorbeeld door herintroductie van de platte Oester en andere biobouwers;
- Optimaliseren van de functie voor vogels en vissen van de Waddenzee als schakel in de internationale trekroutes;
- Monitoring en beheer meer afstemmen op de schakelfunctie van de Waddenzee;
- Pilotprojecten en/of actieprogramma's voor internationaal flywaybeheer met elementen als kennisontwikkeling, -deling en -etalering, capacity building en verbeterde monitoring.

Majeure opgave 2. Havenontwikkeling & natuurverbetering

Van havenontwikkeling kan een belangrijke economische impuls uitgaan, mits ter dege rekening wordt gehouden met de ecologische belangen. Dit geldt voor zowel de grote als de kleine havens. Voor de toekomst is aandacht nodig voor zowel het verbeteren van de bereikbaarheid via land en zee als van de havens onderling. Speciale aandacht verdienen activiteiten gericht op diversificatie, specialisatie en samenwerking in het kader van het bevorderen van de circulaire economie, de biobased economy en de energietransitie.

Uitgangspunt is dat havenontwikkeling plaatsvindt in combinatie met een plus voor de natuur: building with nature. Op dit gebied liggen er met name grote kansen rond Den Helder, Delfzijl en verduurzaming van de Waddenhavens in zijn algemeenheid. De integrale opgave van Den Helder bestaat uit de duurzame ontwikkeling van het havengebiedin combinatie met kwalitatieve verbeteringen van de kwelders en het benutten van toeristische kansen. Ook wordt vismigratie in het Balgzandkanaal mogelijk gemaakt en wordt het havenslib benut voor kwelderontwikkeling. Door uitvoering van een dergelijke integrale gebiedsontwikkeling ontstaat er voor het Rijk als beheerder mogelijk

een inverdieneffect, omdat er minder gebaggerd hoeft te worden bij de havenmond van Den Helder. Eén en ander dient een plek te krijgen in de Nationale Omgevingsvisie (2018) en in gesprekken met het Rijk in het kader van het MIRT. De kennis die over onder andere het effect van de stromingen wordt opgebouwd, kan ook elders in het Waddengebied ingezet worden.

De haven van Harlingen, met veel activiteiten voor visserij, innovatieve scheepsbouw en toerisme, de visserijhavens Lauwersoog en Den Oever, en de havens van Delfzijl en de Eemshaven nemen initiatieven voor verduurzaming. Een voorbeeld daarvan is de Ecoport certificering, waarin de havens zelf het initiatief nemen. Hierop zijn aanvullende stappen met een flink positief effect voor ecologie en natuur denkbaar, passend bij hun ligging aan de randen van Werelderfgoed Waddenzee.

In Delfzijl gaat het ook om de realisering van het laatste onderdeel van het project Marconi (zie opgave 5), namelijk optimalisering van de waterafvoer door omlegging van de spui naar de Oterdumer driehoek. Dit gebeurt in combinatie met de realisering van brakke natuur aldaar.

Samengevat zetten de meerjarige investeringen in op de volgende maatregelen:

- Integrale opgave bij Den Helder;
- Verduurzaming havens passend bij hun ligging aan de randen van Werelderfgoed Waddenzee.
- Project zoet-zout natuur in combinatie met omlegging van de spui bij Delfzijl.

Majeure opgave 3. Versterken en Vermarkten Werelderfgoed

Het beter benutten van het predicaat UNESCO Werelderfgoed biedt tal van kansen om het Waddengebied in al zijn verscheidenheid nog beter op de toeristische kaart te zetten. Er is dringend behoefte aan een overkoepelend verhaal om al het losse zand te verbinden tot een samenhangend geheel. Dit aspect verdient een samenhangende en elkaar versterkende aanpak van Den Helder tot aan de Dollard, bijvoorbeeld via het ontwikkelen van één Waddenmerk en een uitgekiende set aan promotiemiddelen welke tevens aan dienen te sluiten bij de trilaterale intenties ter versterking van duurzaam toerisme. In het verlengde hiervan liggen er mogelijkheden voor initiatieven die de internationale potentie versterken. Het in 2016 door Lonely Planet benoemen van Texel tot Europese topbestemming is een teken dat de kwaliteit van het hele Waddengebied internationaal al wordt erkend.

Verder is er een opgave voor het versterken van het toerisme. De toeristische mogelijkheden van de Waddenkust zijn onvoldoende voor de bezoekers en tegelijkertijd is de aantrekkelijkheid van het gebied bij velen onbekend. Hiertoe moet de toeristisch-recreatieve infrastructuur goed in kaart worden gebracht. Op de eilanden is het vooral zaak om de kwaliteit van het bestaande product te verbeteren en meer te koppelen aan de Werelderfgoedstatus. Bij de Waddenkust en de Afsluitdijk ligt de opgave vooral in het vergroten van de beleefbaarheid van het gebied. Dat kan door het creëren van diversiteit bij lokale initiatieven, met aandacht voor het leggen van verbindingen met de dagelijkse economie. Het belevingstoerisme kan bijvoorbeeld versterkt worden door het ontwikkelen van een combinatie van toeristische attracties op een aantal specifieke plekken en het aanleggen en optimaliseren van routestructuren. Daarbij is het verbeteren van de infrastructuur, bijvoorbeeld de aanleg van fietspaden, een taak voor gemeenten en provincies.

Het Lauwersmeergebied heeft zich ontwikkeld tot een groot aaneengesloten topnatuurgebied van internationale allure. Het Lauwersmeer is aangewezen als Natura 2000-gebied en heeft de status van Nationaal Park.

Het koppelen van een toeristische component aan de vele projecten die zijn of worden opgezet, kan eveneens de diversiteit van het aanbod verrijken. Van belang is hierbij aansluiting te zoeken bij zowel de beleefcentra die worden ontwikkeld in Kornwerderzand en Lauwersoog als bij de landelijke promotie van de ‘metrolijnen’ van het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen.

De meerjarige investeringen zetten samengevat met name in op:

- Ontwikkelen van een overkoepelend verhaal om al het losse zand te verbinden tot een samenhangend geheel, bijvoorbeeld via het ontwikkelen van één Waddenmerk en een uitgekiende set aan promotiemiddelen;
- Versterken van de internationale potentie;
- Versterken beleefbaarheid Waddenkust.

Majeure opgave 4. Vitale Kust en Afsluitdijk

Voedsel, veiligheid en natuur zijn bouwstenen voor een vitale kust. Er moet wel werk verzet worden om er een compleet bouwwerk van te maken. Kansen liggen met name in het ontwikkelen van een Waddenvoedselcultuur, innovatieve kustontwikkeling en ecologische verbindingen tussen zee en achterland.

Met name het combineren van kustverdediging met natuurontwikkeling, vismigratievoorzieningen, cultuurtoerisme en duurzame landbouw biedt perspectief om te komen tot een vitale kust. Door verder te gaan dan de huidige veelal op soberheid en doelmatigheid gebaseerde benadering kan versterking van de kustveiligheid samengaan met impulsen voor de regionale economie, de ecologische kwaliteit en de leefbaarheid van het kustgebied. Het burgerinitiatief Holwerd aan Zee biedt kansen voor een dergelijke integrale benadering. Hetzelfde geldt voor het creëren van een 'spoelzee' bij Noordpolderzijl, waar toerisme, landbouw en natuur samen gaan.

Kansen liggen met name in het feit dat grote delen van de dijk langs de kust moeten worden verbeterd, waarbij vanuit het Deltaprogramma wordt gezocht naar nieuwe dijkconcepten in het kader van de veiligheidsbenadering. Hetzelfde geldt voor de Afsluitdijk. Projecten die de natuurlijke dynamiek van de watersystemen zoveel mogelijk herstellen, sluiten hier op aan, onder meer door een meer geleidelijke overgang te bewerkstelligen tussen het vaste land en de Waddenzee. Dergelijke projecten kunnen gecombineerd worden met versterking van de waddenkusteconomie, met name door middel van initiatieven op het gebied van recreatie, landbouw en visserij. De verbreding van de sluis bij Kornwerderzand geeft een impuls aan de economie van het kustgebied en biedt tevens mogelijkheden voor toeristische ontwikkeling.

Het herstel van ecologische verbindingen tussen de Waddenzee met het achterland zijn van belang voor een vitale kust. Daarbij gaat het om verzachting van de randen van het Wad, waaronder kwelderontwikkeling en –herstel. De Drentse beken - die via het Lauwersmeer in verbinding staan met de Waddenzee - zijn hiervan een voorbeeld, maar ook de overgangen tussen Waddenzee en de Eems-Dollard en de overgang tussen Waddenzee en IJsselmeer zijn ecologisch van belang. De natuur in gebieden als het Lauwersmeer, Balgzandkanaal en het Amstelmeer is hierbij gebaat. Het creëren van een brakwater getijdengebied op de grens van zoet en zout biedt eveneens zicht op kansen voor zowel een rijkere natuur als nieuwe mogelijkheden voor natuurinclusieve landbouw.

Het aanbieden van een robuust netwerk van broedgebieden kan bijdragen aan het verbeteren van de vogelstand. Voorwaarden zijn het waarborgen van voldoende rust voor de vogels en de nabijheid van geschikt voedsel, waarbij predatie en overstromingen geen knelpunten meer vormen voor de gezondheid van de vogelpopulaties.

Samengevat richten de meerjarige investeringen zich op de volgende maatregelen:

- Ruimte voor innovatie en ontwikkeling in de landbouw (zilte vitaliteit in de overgangszone tussen zoet en zout) en de stimulering van een Waddenvoedselcultuur;
- Het creëren van één óf meer brakwater getijdegebied(en) op de grens van zoet en zout;
- Opwaardering sluis Kornwerderzand;
- Fysieke maatregelen om het broedsucces te vergroten, voldoende rustgebied en voedselaanbod te hebben en de invloed van predatie en overstromingen te verminderen;
- Het realiseren van ecologische verbindingen tussen Waddenzee en achterland .

Majeure opgave 5. Eems-Dollardgebied in balans

De majeure opgave voor het Eems-Dollard estuarium en het aanliggende kustgebied met zeehavens en bedrijventerreinen ligt zowel op ecologisch als economisch terrein. De ecologische opgaves betreffen in het bijzonder de noodzaak tot een ingrijpende verbetering van het watersysteem. Er is nu ernstige vertroebeling van het water door te veel slib erin. Daarnaast zijn er te weinig geleidelijke overgangen tussen land en water. Het doel is een dusdanige ecologische verbetering dat in de Eems-Dollard op termijn een gezond en veerkrachtig systeem (robuuste natuur) ontstaat én dat voldoende ruimte biedt voor duurzame (door)ontwikkeling van de havens en bedrijventerreinen.

Onlangs is het adaptief Programma Eems-Dollard 2050 tot stand gekomen. Voor de korte termijn gaat het om projecten langs de randen die vooruitwijzen naar systeemoplossingen, op korte tot middellange termijn het hanteerbaar maken van het slibprobleem, onder andere ook door het economisch rendabel te benutten voor onder meer de landbouw, dijkversterking en de (keramische) industrie. In het bijzonder gaat het dan om het versterken van natuurlijke dynamiek, bijvoorbeeld door middel van kwelders en voorlanden, slibinvang, zilte landbouw en recreatie. Op de lange termijn betreft het de hydrologische verbetering van het estuarium zodat natuurlijke processen weer kunnen functioneren. Met de uitvoering van het adaptief

programma kan het Eems-Dollardgebied zich ontwikkelen tot een robuust ecologisch systeem met waardevolle habitats. Daarmee draagt het gebied in belangrijke mate bij aan de verbetering van de ecologie van de Wadden als geheel.

Het Eems-Dollardgebied is een plattelandsgebied met veel kleine kernen en Delfzijl als grotere stad. Kenmerkend zijn de wierden, dijken en kwelders, met daarbinnen grote contrasten tussen het industriële landschap van de havens en de openheid van het wierdelandschap en de Dollardpolders. De Eems-Dollard heeft in zijn totaliteit de status van Natura-gebied.

Een andere belangrijke - economische - kans ligt in het vergroenen van het industriecluster in het Eems-Dollardgebied. Deze kan worden versneld door middel van een programma bestaande uit drie pijlers:

1. Faciliteren van innovatieve 'gamechangers' en pilotprojecten op het gebied van bioraffinage, circulaire economie en energietransitie;
2. Investeringen in utilitaire infrastructuur, waaronder leidingen en gezamenlijke voorzieningen, in de Eemshaven en op Oosterhorn (Delfzijl) ten behoeve van de uitwisseling van stof- en energiestromen tussen bedrijven. Zowel om nieuwe producten te kunnen maken als om emissies en lozingen te reduceren;
3. Milieu-efficiënte uitbreidingsinvesteringen bij de industrie in het gebied die bijdragen aan het verminderen van primair grondstofgebruik, emissies en lozingen. Als de investeringen tevens bijdragen aan minder vertroebeling van de Eems-Dollard of andere natuurdoelen voor dat gebied is een bijdrage uit het Waddenfonds kansrijker. De manier waarop een dergelijke bijdrage wordt geleverd kan uiteenlopend zijn en hoeft niet in zich te hebben dat er een rechtstreeks verband is tussen het verminderen van emissies en de ecologische verbetering van de Eems-Dollard.

Samengevat houdt een en ander in dat de meerjarige investeringen zich richten op:

- Verbeteren van het ecosysteem, met name door het te veel aan slib uit het water te verwijderen en in te zetten als materiaal voor andere functies.
- Vergroening van het industriecluster in de Eemsdelta middels ondersteuning van

‘gamechangers’, uitbreiding van utilitaire infrastructuur en milieu-efficiente uitbreidingsinvesteringen.

Majeure opgave 6. Eilanden op eigen kracht

Op de eilanden ligt een integrale gebiedsopgave, waarin toerisme, duurzaamheid en natuur in samenhang worden verbeterd. Economisch zijn die elementen sterk met elkaar verbonden. Volledig zelf voorzien in de behoefte aan energie en water is een onderwerp dat alle eilanden aanspreekt en bijdraagt aan het internationaal op de kaart zetten van dit unieke stukje Nederland. De schaal van de eilanden maakt het realistisch om die zelfvoorzienendheid op termijn te realiseren. In het visiedocument ‘duurzame Wadden’ hebben de eilanden vastgelegd hoe de transitie naar zelfvoorzienendheid in een stroomversnelling te brengen. Verder geeft dit document aan hoe duurzaamheid, toerisme en economie verbonden kunnen worden om kansen te creëren en te benutten. De eilanden pakken deze ambitie gezamenlijk op.

Toeristisch kennen de eilanden al een sterke infrastructuur. Het benutten van het predicaat Werelderfgoed lijkt voor de eilanden minder urgent in termen van bezoekersaantallen, maar kan in promotionele zin wel bijdragen aan het trekken van meer buitenlandse toeristen. Het beter vermarkten van de natuurcomponent biedt eveneens kansen, met als aandachtspunten het verbeteren van de toegankelijkheid en het versterken van de verbinding met duurzaamheid.

Samengevat richten de meerjarige investeringen zich op de realisatie van het volgende:
- Realiseren van zelfvoorzienendheid op het gebied van energie en water;
- Benutten van het predicaat Werelderfgoed in promotionele zin;
- Beter vermarkten van het natuurlijk kapitaal van het Waddengebied, onder meer door het verbeteren van de toegankelijkheid van natuurgebieden.

4. Uitvoering

Start- en uitgangspunten
De komende tien jaar is circa € 270 miljoen (stand 1 juli 2016) beschikbaar vanuit het Waddenfonds voor projecten. In het verlengde van de tot dusver gevolgde koers van het Waddenfonds is circa eenderde hiervan, een bedrag van circa € 90 miljoen, gereserveerd voor thematische opgaven. De overige middelen zijn gereserveerd voor majeure opgaven. Projecten die passen binnen de majeure opgaven kennen een meerjarige uitvoeringsduur en worden om die reden meerjarig begroot

Op basis van een inventarisatie van de provincies zijn in de eerste helft van 2016, parallel aan het opstellen van dit investeringskader, een vijftal urgente projecten bij het Waddenfonds ingediend. Latere indiening was niet mogelijk in verband met het starten van aanbestedingsprocedures, hetgeen zekerheid vraagt over de financiële dekking, of in contractuele verplichtingen zoals de realisatieovereenkomst met het Rijk voor de Vismigratierivier. Om die reden zijn in juni voor deze projecten beschikkingen verleend. Voor alle vijf projecten geldt dat de uitvoering nog in 2016 start en dat zij van betekenis zijn voor de majeure opgaven. Het bestuur van het Waddenfonds heeft de projecten beoordeeld en besloten de aanvragen te honoreren. De totale additionele bijdrage uit het Waddenfonds bedraagt circa € 50 miljoen. Het betreft de volgende projecten :

Urgent project	**Beschikking**	**Betekenis voor opgave**
Beleefcentrum DNA	€ 4.0 miljoen	Versterken en vermarkten werelderfgoed + Vitale Kust en Afsluitdijk
Marconi fase 3	€ 3.2 miljoen	Eems-Dollard in balans
Spuistroomcentrale Kornwerderzand	€ 2.8 miljoen	Vitale Kust en Afsluitdijk
Vismigratierivier Afsluitdijk - deel 2	€ 14.0 miljoen	Vitale Kust en Afsluitdijk + Waddenzee
Vitale kust Eemsdelta - deel 1	€ 23.6 miljoen	Eems-Dollard in balans

Eén en ander betekent dat - naast de totaal beschikbare € 270 miljoen - inmiddels circa € 50 miljoen is gereserveerd voor opgaven die ook bijdragen aan de majeure opgaven. Dat geldt ook voor het project Viswad, waarvoor een bedrag van € 10 miljoen is gereserveerd. Doel daarvan is om 20 tot 30% van de vergunningen voor garnalenvissers op te kopen. Dat kan pas als uitvoering van het convenant Viswad is geborgd, waaronder de transitie naar een duurzamer garnalenvisserij en vergroting van het areaal gesloten gebied voor garnalenvisserij. Deze maatregelen van het project Viswad gaan substantieel bijdragen aan de realisering van de majeure opgave Waddenzee van dit investeringskader.

Partijen worden uitgenodigd om, bij voorkeur in samenwerkingsverbanden, initiatieven te nemen die aansluiten op de majeure opgaven. De provincies zijn bereid zich daarbij faciliterend op te stellen op een wijze die aansluit bij de behoefte en reserveren hiervoor, in aanvulling op het Waddenfonds, middelen uit de eigen begroting. Hiertoe worden gezamenlijk, als basis van de programmabegroting en begrotingsbesprekingen, jaarlijks vóór 1 juli rapportages opgesteld.

Randvoorwaarden
De provincies willen - samen met partners - focus aanbrengen in investeringen in economie en ecologie van het Waddengebied. Daartoe zullen de mogelijkheden voor meerjarige financiële toezeggingen ten volle worden benut. Dit zal gebeuren in samenhang met andere budgetten van onder meer de provincies en middelen van anderen partijen, waaronder vanuit het Rijk en Europa.

In het verlengde van dit investeringskader zullen de Waddenprovincies zich inzetten voor cofinanciering voor de majeure opgaven vanuit onder meer POP3, LIFE, EFRO, het Deltaprogramma en Interreg. Voor het totale Waddengebied is een afgewogen investeringsmix nodig om alle beschikbare financiële middelen zo effectief en efficiënt mogelijk in te zetten.

Om voor een bijdrage voor een majeure opgave uit het Waddenfonds in aanmerking te komen, moet een voorstel in het algemeen voldoen aan de volgende kenmerken:

- Passend binnen het doelbereik en mogelijkheden van het Waddenfonds;
- Een groep of alliantie is aanspreekbaar op concrete projectresultaten, nu of straks;
- Het bereiken van resultaten omvat een meerjarige en integrale opgave;
- De uitvoering kent veelal één of enkele innovatieve elementen;
- Opgedane kennis wordt beschikbaar gesteld aan andere partijen in het Waddengebied

Programmeringswijze
Gekozen is voor een adaptieve wijze van programmeren. Deze aanpak maakt meerjarige integrale investeringen mogelijk, zonder dat de middelen al zijn uitgeput voor projecten die pas beslisrijp zijn over enkele jaren. Een majeure opgave bestaat veelal uit meerdere projectinitiatieven. Het adaptief programmeren speelt zich af in de voorbereidingsfase van projecten. Na deze voorbereiding volgt het definitieve financieringsbesluit vanuit het Waddenfonds, waarna de uitvoering kan starten.[4]

Deze adaptieve aanpak biedt:

1. Ruimte voor bestuurlijke weging en tussentijdse bijstelling;
2. Spreiding van projecten in tijd en ruimte;
3. Meerjarige zekerheid voor initiatiefnemers.
4. Stimulansen voor innovatief werken;

Een majeure opgave bestaat veelal uit meerdere projecten die in verschillende stadia van voorbereiding en uitwerking verkeren. In de voorbereidingsfase kunnen zich ook projectinitiatieven met potentie aandienen die nog niet beslisrijp zijn. Voor dergelijke initiatieven kan er bestuurlijk commitment worden aangegaan voor de verdere uitwerking tot concrete projectvoorstellen. Dit betekent dat de provincies middelen in de vorm van kennis, menskracht en financiën beschikbaar stellen om het initiatief verder te brengen. De hiermee gemoeide kosten zullen volgens een nader uit te werken en van te voren afgestemde financieringsafspraak door de drie provincies worden gedragen op voordracht van de Stuurgroep Waddenprovincies.

Bij deze werkwijze wordt in eerste instantie geprogrammeerd voor maximaal vier jaar. Elk jaar komt er een jaarschijf bij, zodat altijd vier jaar vooruit kan worden gekeken. De projecten worden inzichtelijk ondergebracht bij één of meerdere majeure opgaven. Zo blijft er ook in beeld of de 'projectenportefeuille' nog in balans is met de gelijke verdeling over economie en ecologie en is tevens inzichtelijk of aan alle majeure opgaven voldoende invulling wordt gegeven. Dat maakt het ook mogelijk 'te remmen' dan wel 'gas te geven' voor bepaalde projecten.

Op enig moment in de uitwerking is het projectinitiatief zover dat er sprake is van een concreet projectvoorstel. Een rijp project kent in ieder geval een deugdelijke begroting, waarbij

[4] Aan het eind van de voorbereidingsfase wordt een besluit genomen of een aanvraag naar de uitvoeringsfase kan. Daartoe ontvangt de initiatiefnemer een voorlopige meerjarige toezegging tot een maximum bedrag. Vanaf het moment dat een aanvraag in de uitvoeringsfase zit, kan gestart worden met de beoordeling en vervolgens de uitvoering ervan.

voorzien is in de cofinanciering. Op dat moment kan een meerjarige subsidieaanvraag bij het Waddenfonds worden ingediend.

De analyse van de Waddenfondsbeschikkingen 2009-2015 leert dat er gemiddeld een multiplier is behaald van circa twee (naast elke euro vanuit het Waddenfonds staat een euro van een andere financier). Voor de komende periode wordt naar minimaal hetzelfde, maar zo mogelijk een hogere multiplier gestreefd. Bij elke aanvraag moet dit aspect uitgewerkt zijn in de projectbegroting.

Aan het eind van de uitwerkingsfase wordt een besluit genomen of de aanvraag naar de uitvoeringsfase kan. Voor projecten in de uitvoeringsfase geldt dat er van meerdere partijen commitment is. Dit houdt in dat:
1. de initiatiefnemer aangeeft het project verder te willen brengen en zich daarvoor inspant;
2. de meest betrokken provincie(s) bereid is het initiatief verder te faciliteren;
3. het Waddenfonds aangeeft dat er financiële middelen voor een bepaalde duur worden gereserveerd en deze in die periode jaarlijks te beschikken.

Samengevat luiden de spelregels om in aanmerking te komen voor financiering als volgt:
1. Projectinitiatieven kunnen zich richten op de totale majeure opgave(n) of op één of meer onderdelen daarvan. Daarbij gaat de voorkeur uit naar aanvragen die door een samenwerkingsverband van meerdere partijen worden ingediend om tot integrale projecten of programmering te komen;
2. Voordat er sprake is van een mogelijk inzet van middelen uit het Waddenfonds wordt altijd nagegaan of vanuit regulier beleid en/of de marktsector investeringen worden gedaan;
3. Bij de toezegging van een meerjarige bijdrage worden in de uitvoeringsprogrammering zo nodig afspraken gemaakt binnen de provinciale begrotingen in afstemming met de begroting van het Waddenfonds;
4. Het projectplan bevat tevens afspraken ten aanzien van de vereisten op het gebied van zekerheden: kasritmes, rechtmatigheid, ruimtelijke ordening, communicatie, onderlinge afstemming, kennis en rapportages;.

Uitvoeringsprogramma en midterm review
Per project kan zo nodig in de voorbereidingsfase budget vrijgemaakt worden vanuit de drie provincies. Vanaf de uitvoeringsfase wordt tevens budget ingezet vanuit het Waddenfonds. Hiertoe wordt, na vaststelling van dit investeringskader, een uitvoeringsprogramma opgesteld. Dit programma omvat onder meer een uitvoeringsmonitor, het financiële instrumentarium, de gewenste producten, de organisatieopzet, de communicatie en de juridische aspecten. Ook worden in dit programma de afspraken uitgewerkt binnen de provincies en het Waddenfonds, tussen de provincies en tussen het Waddenfonds en de provincies. Verder wordt het ontwikkelen van het uitvoeringsprogramma benut om een gemeenschappelijke agenda te ontwikkelen naar het Rijk, onder meer ten behoeve van het MIRT-overleg. Op basis van de ervaringen met het toekennen van begrotingssubsidies via het nog te ontwikkelen uitvoeringsprogramma zal worden bepaald hoe de majeure opgaven het beste financieel gefaciliteerd kunnen worden. Hierin wordt ook de opzet van de midterm review in 2021 beschreven, inclusief hoe ontwikkelingen gemonitord zullen worden.

De majeure opgaven in dit investeringskader zijn voorzien van indicatieve percentages ten aanzien van de mogelijke bijdragen uit het Waddenfonds als onderdeel van de investeringsmix. De bijdragen vanuit de provincies wordt vervolgens in fase 4 (globaal van oktober 2016 – april 2017) verder uitgewerkt. Bij de Waddenfondsreserveringen voor majeure opgaven is aangesloten op de indicaties die vanuit het bestuur van het Waddenfonds al zijn aangegeven. In de strategie wordt voorgesteld om nu niet het gehele beschikbare bedrag in te zetten, maar ook ruimte te houden voor aanpassingen voor zowel majeure opgaven als voor thematische openstellingen in midterm.

Van de ca. € 270 miljoen die per 1-7-2016 beschikbaar is voor projecten wordt op basis van de verdeling tweederde: éénderde in plaats van € 180 miljoen nu € 150 miljoen in het vooruitzicht gesteld voor medefinanciering door het Waddenfonds. Dit betekent dat over vier jaar in de midterm besloten kan worden over circa € 30 miljoen. Dit bedrag kan hoger uitvallen op basis van realisaties tot op dat moment en heroverweging van de inzet voor thematisch opgaven in relatie tot de majeure opgaven. Het overzicht waarover nu (2016) als kaderstelling voor het Waddenfonds ten behoeve van majeure opgaven besloten wordt, ziet er als volgt uit:

	Wadden-zee	**Haven-ontwikkeling & natuur-verbetering**	**Versterken en vermarkten Werelderf-goed**	**Vitale Kust en Afsluitdijk**	**Eems-Dollard-gebied in balans**	**Eilanden op eigen kracht**
Verdeling € 150 mln. tbv majeure opgaven	10%, is € 15 mln.	20%, is € 30 mln.	10%, is € 15 mln.	27,5%, is € 41 mln.	25%, is € 38 mln.	7,5%, is € 11 mln
Belang[5] in opgave van ecologie (in %)	80	50	0	50	50	50
Belang in opgave van economie (in %)	20	50	100	50	50	50

De tabel geeft de richting aan voor de Stuurgroep Waddenprovincies en het Waddenfonds voor uit te voeren projecten in het Waddengebied die passen in het investeringskader. Het uitvoeringsprogramma zal uiterlijk worden geëvalueerd in 2021. Hierbij wordt ook

[5] Het begrip 'belang' is hier bedoeld in de betekenis van de outcome van de te realiseren maatregelen. In de uitvoeringfase wordt dit begrip nader geduid zodat het afdoende bruikbaar is in het kader van de verantwoording van inzet Waddenfondsmiddelen voor de thema's ecologie en economie (bron: motie Atsma, 2006; https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-30594-10.html).

teruggekeken naar de afspraken die in het investeringskader zijn gemaakt en welke bijstellingen nodig zijn voor het effectief blijven besteden van de middelen voor het Waddengebied binnen de vigerende kaders, dus ook het resterende deel voor de laatste vijf jaar thematische openstellingen. Dit kan in de periode tot 2026 leiden tot een verhoging van de nu voorgestelde € 150 miljoen voor de majeure opgaven tot zo'n € 170 à € 190 miljoen.

Kennisontwikkeling
Via het investeringskader, mede op basis van de leerpunten uit het expert judgement, volgt dat het nodig is om een goede kennisagenda op te stellen. Dit zal worden uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma.; De Waddenacademie kan daarbij een belangrijke schakelfunctie tussen kennisinstellingen vervullen. Het gaat voor de majeure opgaven om een drietal vragen:

1. Hoe kan via het inschakelen van experts gekomen worden tot zo effectief mogelijke projectinitiatieven (hulp aan de voorkant)?
2. Hoe kunnen leerpunten in het ene deel van het Waddengebied worden benut bij andere delen (of opgaven)?
3. Hoe kan de verkregen kennis optimaal worden vermarkt?

Overigens blijven kennisontwikkeling en monitoring vereiste onderdelen van elke in te dienen aanvraag voor het Waddenfonds.

Bijlage 1. Samenvatting dialoogfase

Inleiding
Een eerste versie van het Investeringskader Waddengebied 2016-2026 is opgesteld op basis van de kennis en ervaring van het Waddenfonds en de drie betrokken provincies bij het Waddengebied. Deze 'proeve' is ter consultatie gelegd en circa 40 organisaties hebben reacties ingediend. Vervolgens zijn tijdens de zogeheten 'Wadden-3-daagse' met circa 75 personen gesprekken gevoerd. Aanvullend hebben gesprekken plaatsgevonden over De Nieuwe Afsluitdijk, Zeehavens, Vergroening chemie, Holwerd aan Zee, Visserij, Zilte Leefbaarheid, Toerisme en PRW (Programma naar een rijke Waddenzee).

Opbrengst
De dialoogfase heeft een rijke oogst opgeleverd aan kleinere opgaven c.q. elementen die onderdeel van majeure opgaven kunnen zijn: dit zijn opgaven die substantieel bijdragen aan het realiseren aan de verbetering van de ecologie en/of economie van het Waddengebied. Verder blijkt dat er veel winst valt te behalen door het delen van ontwikkelingen en ervaringen op verschillende thema's, denk aan toerisme, zilte leefbaarheid en natuurinclusieve economische ontwikkelingen.

Opvallend was dat veel partijen een integrale aanpak bepleiten. Een benadering die aanspreekt, maar dit betekent wel dat aanvragen niet primair met sectorale criteria en vereisten kunnen worden beoordeeld. In het verlengde hiervan werd bij herhaling gepleit voor het meefinancieren van ontwikkel- of onderzoekskosten, evenals het faciliteren van initiatiefnemers met voorbereidingsgeld om tot stevige integrale projecten te komen. Dit inzicht heeft er onder meer toe geleid dat er niet alleen geld beschikbaar zou moeten komen voor procesgeld om projecten planmatig volwassen te maken.

Tot slot blijkt dat veel direct betrokkenen nog niet zover zijn om in dit stadium heldere uitspraken te doen over hun eigen bijdrage aan het realiseren van projecten. Hetzelfde geldt voor hun verwachtingen met betrekking tot het Waddenfonds, de drie provincies en andere partijen. Ook op dit punt ligt een opgave voor de overheidspartijen om in samenwerking met initiatiefnemers tot uitvoeringsgerichte projecten te komen. Als methode hiertoe presenteert het investeringskader een adaptieve programmering.

Naast deze inhoudelijke verdieping heeft de dialoogfase geresulteerd in het beter bekend maken van nut en noodzaak van het investeringskader. Ook is er duidelijk winst geboekt op het punt van vertrouwen in het proces en daarmee potentieel in het eindproduct.

Constateringen
Alles overziend, komt uit de dialoogfase het volgende beeld naar voren:

- Er is een wereld te winnen met uitwisselen van kennis en capaciteit, met als doel het vinden van gemeenschappelijke punten. Betrokkenen dienen zich daarbij op te stellen en vanuit het investeringskader benaderd te worden als shareholder in plaats van stakeholder. Zij moeten, als opmaat om te komen tot majeure opgaven, op zoek naar de gezamenlijkheid in plaats van de verschillen;
- Majeure opgaven kunnen uit veel kleine uitdagingen bestaan: geef daar ruimte aan;
- Voorbereidingskrediet lijkt nodig om tot uitvoeringsgerichte projecten te komen;
- Met name kleine ondernemers hebben ondersteuning nodig om met goede voorstellen te komen, bijvoorbeeld met betrekking tot zilte teelt en toerisme;
- Belemmerende regelgeving aanpakken verdient aandacht;
- Kleine opgaven zijn de thematische onderwerpen die ook nu al via Waddenfonds worden gefinancierd. Deze insteek wordt voortgezet, maar kunnen wel ondersteunend zijn aan de majeure opgaven;
- Aandachtspunt in het verdere traject is omgaan met enerzijds de wens om compleet te zijn en anderzijds de wens om focus aan te brengen.

Bijlage 2. De staat van het Waddengebied

Katja Philippart (Waddenacademie; lid kernteam Basismonitoring)
& Rick Hoeksema (RWS; voorzitter kernteam Basismonitoring)
m.m.v. Eelke Folmer (Ecospace, Lemmer) & John Dagevos (Telos, Universiteit van Tilburg)

INTRODUCTIE

De Waddenzee, de waddeneilanden en de waddenkust vormen een dynamisch systeem, waarvan de natuurwaarden van wereldbelang zijn en dat ruimte en mogelijkheden biedt voor de mensen die er wonen, werken en graag op bezoek komen. De Waddenzee heeft bovendien de status van UNESCO Werelderfgoed. Om dit gebied met al zijn functies en waarden goed te kunnen beheren, is informatie nodig over de actuele toestand én over trendmatige ontwikkelingen op ecologisch, economisch en sociaal-cultureel gebied. Overheden, onderzoeksinstituten en universiteiten leveren daartoe een grote meetinspanning.

Basismonitoring

De huidige meetinspanningen dekken echter niet álle kennisvragen, ze zijn in veel gevallen niet op elkaar afgestemd, en de ingewonnen data zijn deels niet volledig ontsloten. Beheerorganisaties hebben daarom in de ‘Samenwerkingsagenda Beheer Waddenzee’ besloten om een meer coherent, effectief en toekomstbestendig meetnetwerk op te zetten, dat tegemoetkomt aan de behoeften vanuit beleid en beheer. Deze ‘basismonitoring’ bouwt voort op het Waddenfondsproject WaLTER. Hierbinnen zijn lopende meetprogramma’s in kaart gebracht en data ontsloten, en is een eerste blauwdruk gemaakt voor de Basismonitoring Wadden.

Staat van het wad

Het Regiecollege Waddengebied (RCW) en de Waddenacademie willen periodiek een overzicht uitbrengen van trends in het Waddengebied, die de resultaten van gezamenlijke beheerinspanningen voor iedereen zichtbaar maken. Het prototype van de Waddenbarometer, ontwikkeld door Telos in opdracht van de Waddenacademie, schetste als eerste een breed en geïntegreerd beeld van de ecologische, economische en sociaal-culturele staat van het Waddengebied. De jaarrapportage ‘Wadden in beeld’, die specifieke informatie uit diverse waddenmonitoringprogramma’s levert, is hiertoe de meest recente stap. Omdat de basismonitoring nog in opbouw is geeft Wadden in beeld 2015 nog geen volledig beeld. De volgende uitgave van deze rapportage zal completer zijn en ook informatie bevatten over trends in het maatschappelijk en het economisch domein.

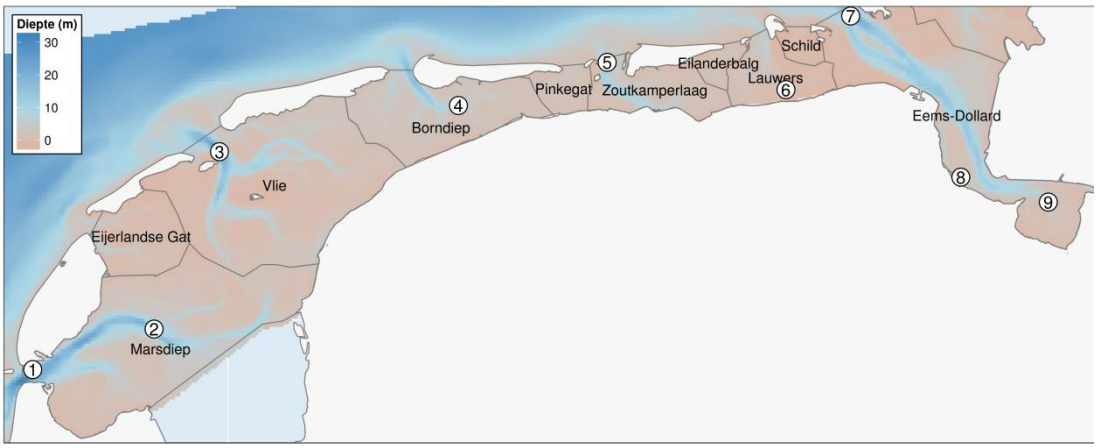
Investeringskader

Voor de evaluatie van het ‘Investeringskader Waddengebied 2016-2026’ is aan het kernteam basismonitoring gevraagd om aan de hand van indicatoren die passen bij het Investeringskader een ‘staat van het wad’ te beschrijven: een beeld van vijf jaar geleden, de huidige situatie en een prognose van de toestand in 2026. Om volledig aan dit verzoek te kunnen voldoen is meer tijd nodig dan nu beschikbaar is. Deze voorlopige ‘staat van het wad’ is daarom grotendeels ontleend aan de rapportage Wadden in beeld 2015, de concept Waddenbarometer van de Waddenacademie en aanvullende trendanalyses. Met deze uitwerking voor het investeringskader is meteen een stap gezet naar de verbreding van de dialoog over relevante indicatoren voor beheer en beleid, en daarmee ook naar de verdere invulling van de basismonitoring.

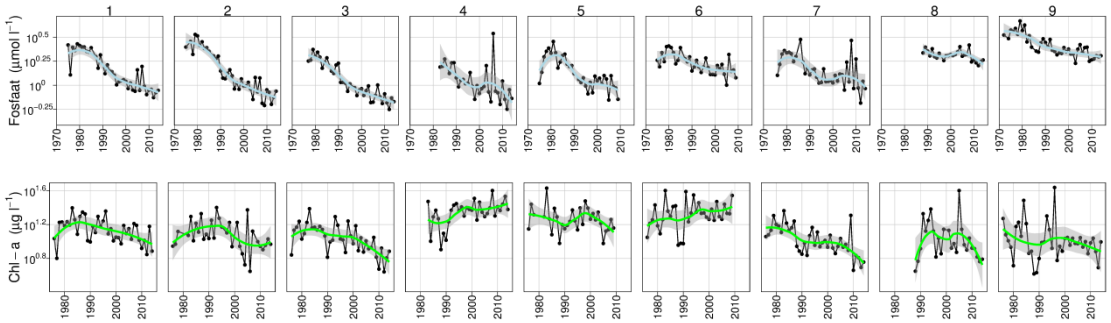
ECOLOGISCH DOMEIN

Waterkwaliteit

Achtergrondconcentraties van voedingsstoffen (stikstof en fosfaat) en fytoplankton (microscopisch kleine algen in het water) worden vaak gebruikt als indicator voor de natuurlijke draagkracht van een kustgebied, waaronder ruimte voor bodemdieren, vogels, visserij en aquacultuur. Verhoogde concentraties kunnen vervuilend werken en tot een achteruitgang van natuurwaarden en draagkracht leiden. Na een piek in de toevoer van fosfaat vanuit de rivieren in de tachtiger jaren, namen door overheidsmaatregelen de concentraties af, met name in het westelijke deel van de Waddenzee. Huidige concentraties van fosfaat zijn vergelijkbaar met die van voor de vervuiling (< 0.5 µmol l^{-1}), terwijl die van stikstof nog steeds hoger liggen. Op sommige meetlocaties (Figuur 1) volgt het verloop in fytoplankton (uitgedrukt in chlorofyl-a) min of meer dat van het groeibeperkende fosfaat (Figuur 2). In andere delen lijken deze patronen ontkoppeld te zijn, met relatief hoge waarden in recente jaren (Figuur 2). Mogelijk is hier een andere groeifactor beperkend (zoals licht), of worden er minder microalgen gegeten door de fytoplankton-grazers in het water en op de wadbodem.



Figuur 1 *Ligging van meetstations voor waterkwaliteit van Rijkswaterstaat (nr. 1 t/m 9) en kombergingen in de Waddenzee*

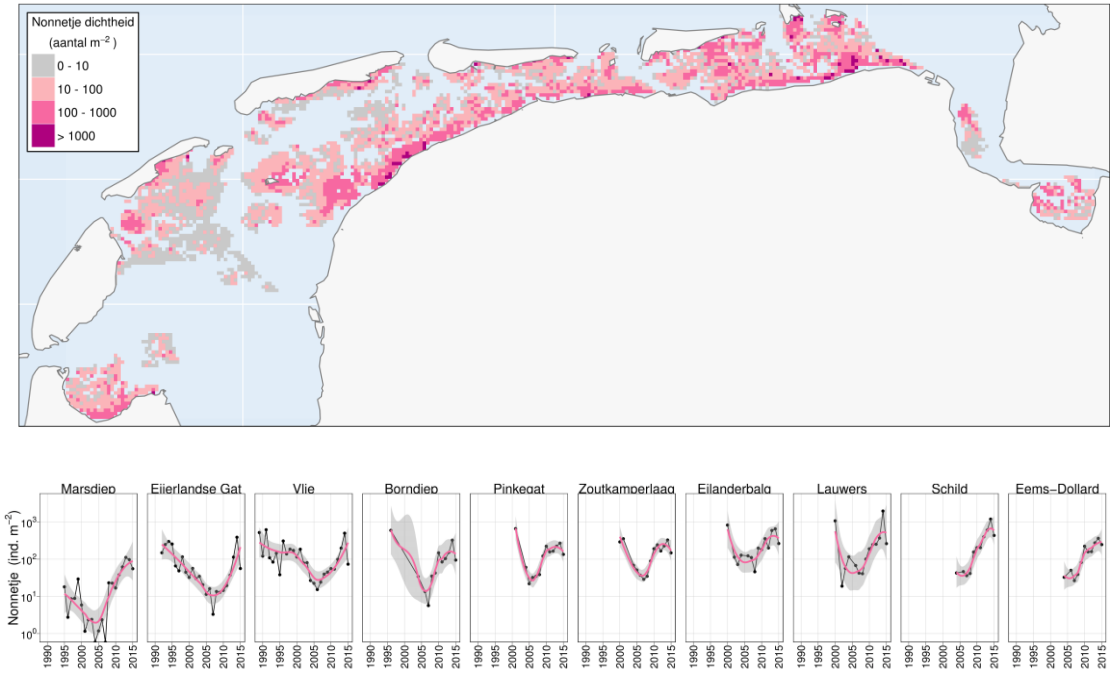


Figuur 2 *Verloop in concentraties van fosfaat (µmol PO_4^{2-} per liter) en dichtheden van fytoplankton (µg chlorofyl-a per liter) in het zeewater van 1976 t/m 2014 (Data: Rijkswaterstaat)*

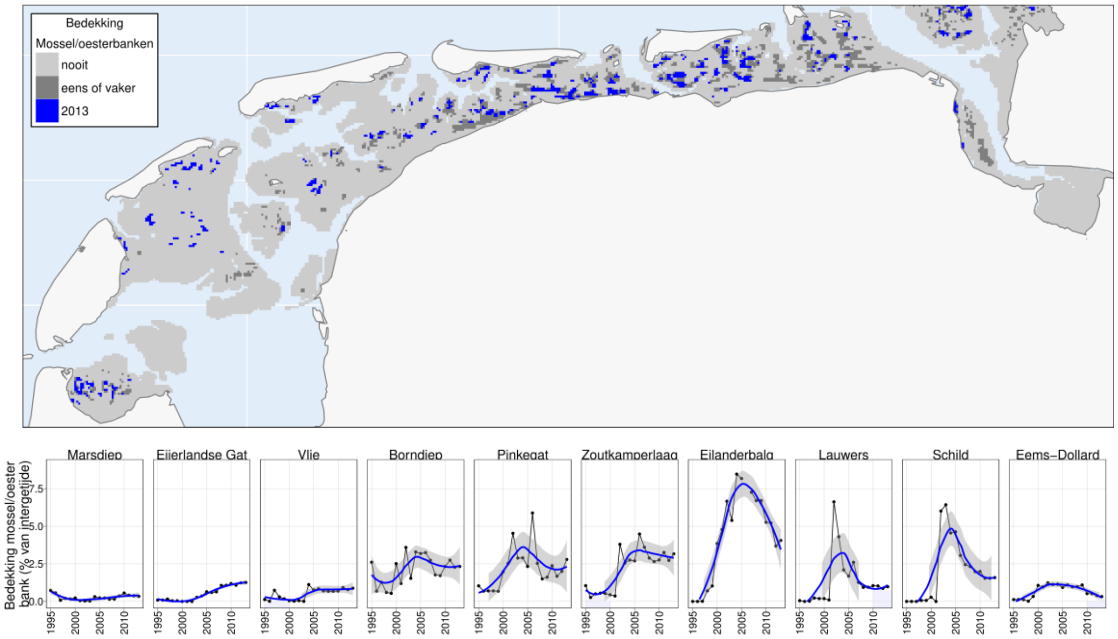
Bodemdieren

Het bodemleven, onder meer bestaande uit schelpdieren en wormen, vormt letterlijk de ondergrond van de Waddenzee en is een goede indicator voor de kwaliteit van de leefomgeving op het wad. Dit geldt met name voor het Nonnetje, een schelpdier dat zich op verschillende dieptes in de bodem kan ophouden, afhankelijk van honger en risico om opgegeten te worden. Na een aanvankelijke stijging in aantallen in de zeventiger jaren, gevolgd door een daling in de tachtiger en negentiger jaren, zit het Nonnetje gedurende de afgelopen 10 jaar weer in de lift (Figuur 3). Als mogelijke oorzaken voor deze

ontwikkeling worden veranderingen in mechanische kokkelvisserij, klimaat, groeicondities en predators (waaronder garnalen en vissen) genoemd.



Figuur 3 *(a) Verspreiding van en (b) trends in dichtheden van Nonnetjes (aantallen schelpdieren per m^2) vanaf 2008 t/m 2015 (Data: NIOZ/SIBES)*

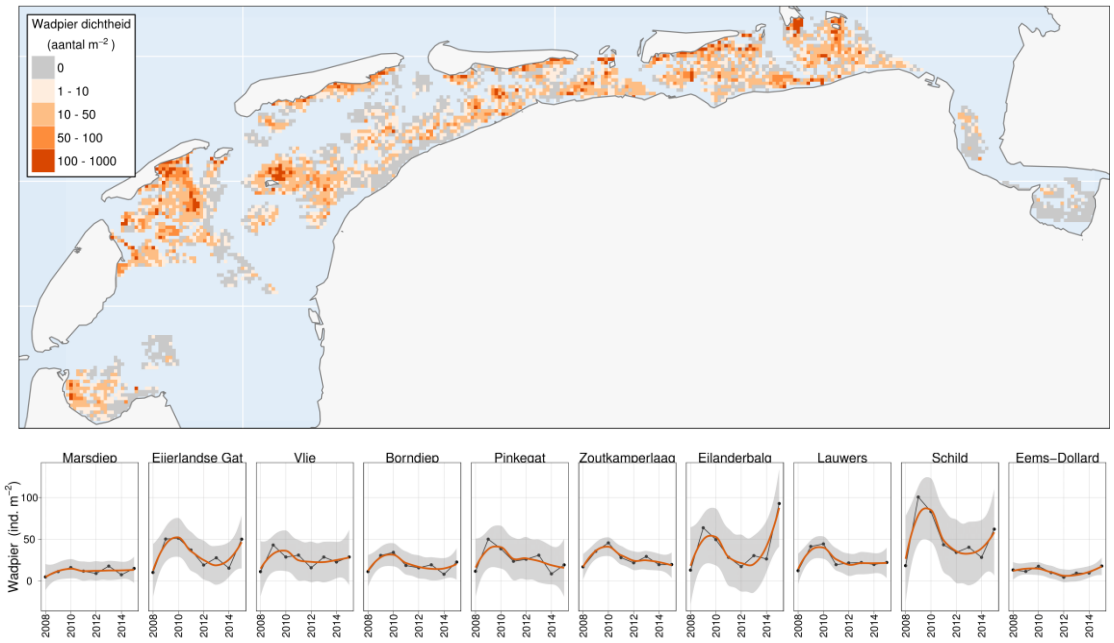


Figuur 4 *(a) Verspreiding van en (b) relatieve bedekking van de wadplaten (%) door Mosselbanken (al dan niet vermengd met Oesters) vanaf 1995 t/m 2013 (Data: IMARES, MarinX).*

Sommige bodemdieren hebben zelf invloed op hun leefomgeving en daarmee op de staat van het wad. Voorbeelden zijn mosselen die de wadbodem stabiliseren en Wadpieren die de bodem omwoelen. De relatieve bedekking van wadplaten door mosselbanken (tegenwoordig ook vaak vermengd met Japanse Oesters) is veel hoger in de oostelijke dan in de westelijke Waddenzee, mogelijk als gevolg van de verschillen in golfwerking tussen deze gebieden (Figuur 4). Over het algemeen is de positie van de

mosselbanken binnen deze gebieden redelijk stabiel, maar varieert de grootte van de banken van jaar tot jaar als gevolg van variatie in de broedval.

De Wadpier is de meest belangrijke worm (in gewicht) in de Waddenzee, met relatief lage dichtheden in het Eems estuarium (Figuur 5), mogelijk als gevolg van de hoge slibgehalten in dit gebied. In de afgelopen jaren waren de trends min of meer gelijk door de hele Waddenzee, maar in 2015 stegen in sommige kombergingen de gemiddelde dichtheden tot meer dan 50 wormen per m^2, waardoor het voedselaanbod voor wormenetende vissen en vogels daar sterk toenam. In deze dichtheden kunnen Wadpieren jaarlijks de wadbodem tot op 30 cm diep geheel omspitten, en daarmee de mogelijkheden voor ander bodemleven (zoals zeegras en kokkels) beperken of versterken.



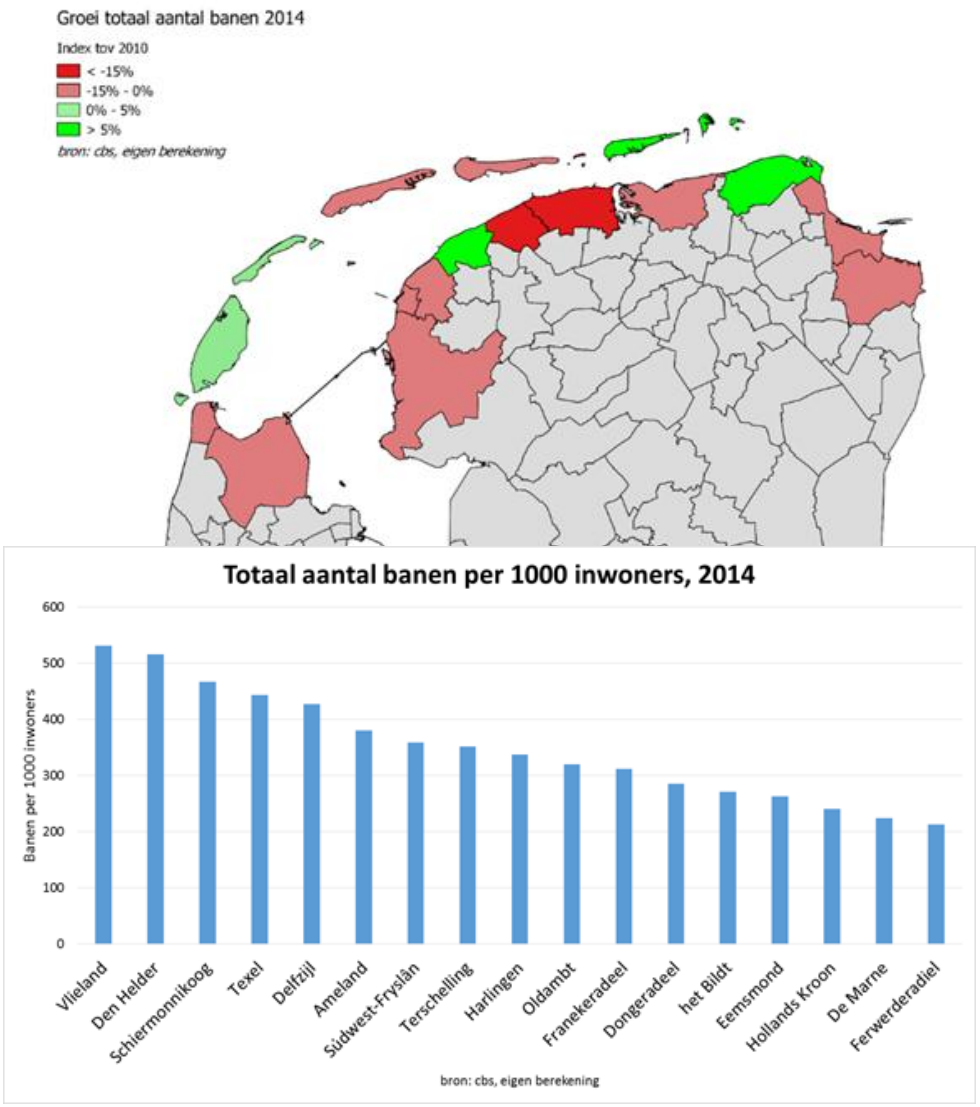
Figuur 5 *(a) Verspreiding van en (b) trends in dichtheden van Wadpieren (aantallen wormen per m^2) vanaf 2008 t/m 2013 (Data: NIOZ/SIBES)*

ECONOMISCH DOMEIN

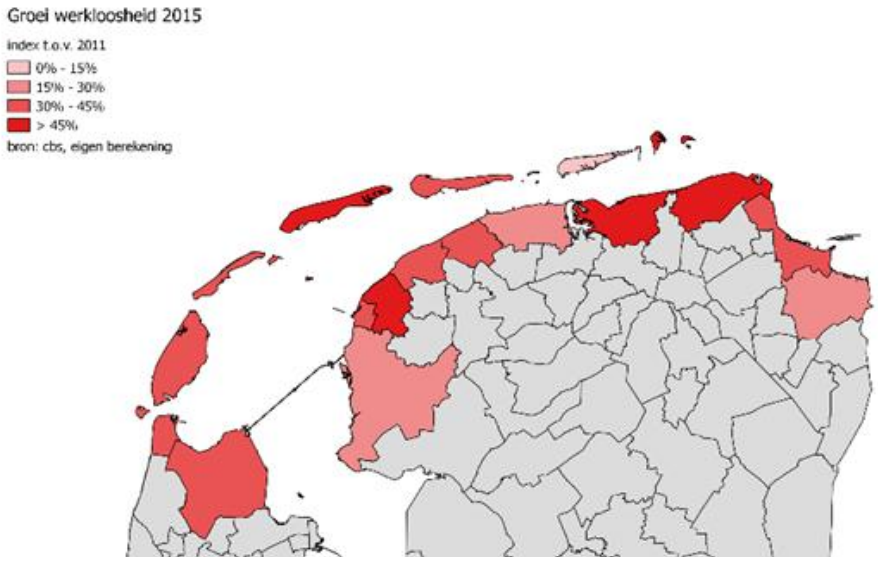
Arbeidsmarkt

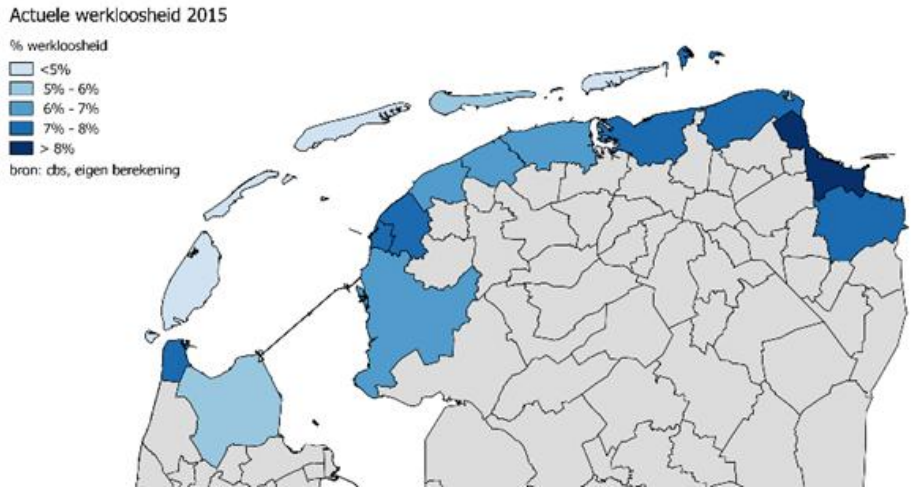
De werkgelegenheid is in grote delen van het Waddengebied gekrompen sinds 2010. Dat geldt niet voor Texel, Vlieland en Schiermonnikoog en voor het Bildt en Eemsmond. Voor deze laatste twee plaatsen moet worden aangetekend dat het om zeer kleine plaatsen gaat waarbij kleine (positieve) veranderingen snel een rooskleurig beeld opleveren. Kijkend naar de hoeveelheid banen per 1000 inwoners (als een soort maat om iets te kunnen zeggen over de mate waarin een gemeente in staat is haar lokale bevolking van werk te kunnen voorzien) kan vastgesteld worden dat dit aantal het hoogst is in Vlieland, Den Helder, Schiermonnikoog en Texel en het laagst in de kleinere gemeenten op het vaste land.

De werkloosheid (= werkloze beroepsbevolking: definitie CBS) in het Waddengebied is sinds 2011 overal (sterk) gegroeid (zie figuur 6 en 7). Het sterkst op het vasteland maar ook op Terschelling groeide de werkloosheid sterk. Anno 2015 is de werkloosheid in het Waddengebied het hoogste (bijna 9 %) in Oost Groningen (Delfzijl en Oldamt) en het laagste op de Waddeneilanden (<5%). De werkloosheid in Oost Groningen is verhoudingsgewijs zeer hoog. Ter vergelijking: in 2015 lag het gemiddelde landelijke werkloosheidspercentage op 6,9%.



Figuur 6 *(a) Groei van aantal banen (%) vanaf 2010 t/m 2014 en (b) totaal aantal banen per 1000 inwoners in 2014 (Data: CBS)*



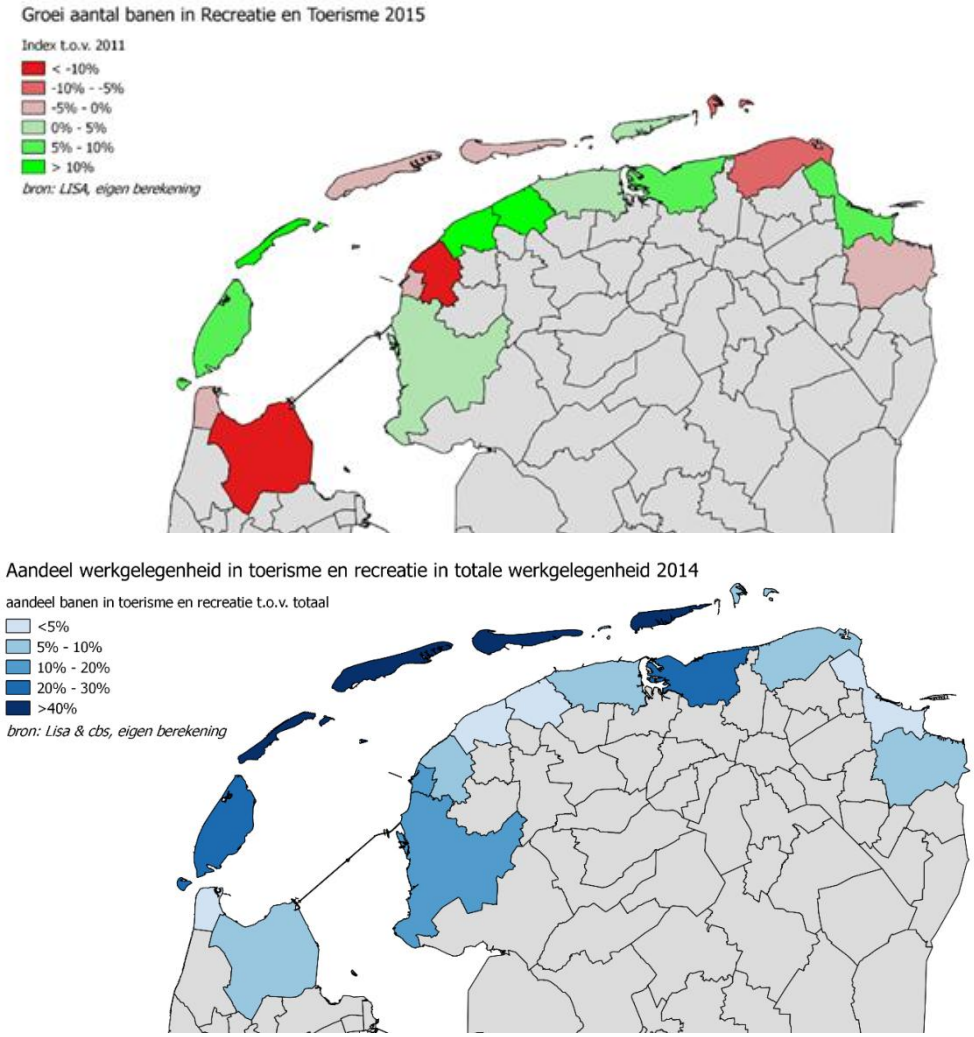


Figuur 7 *(a) Groei van werkeloosheid (%) vanaf 2011 t/m 2015 en (b) actuele werkloosheidssituatie in 2015 (Data: CBS)*

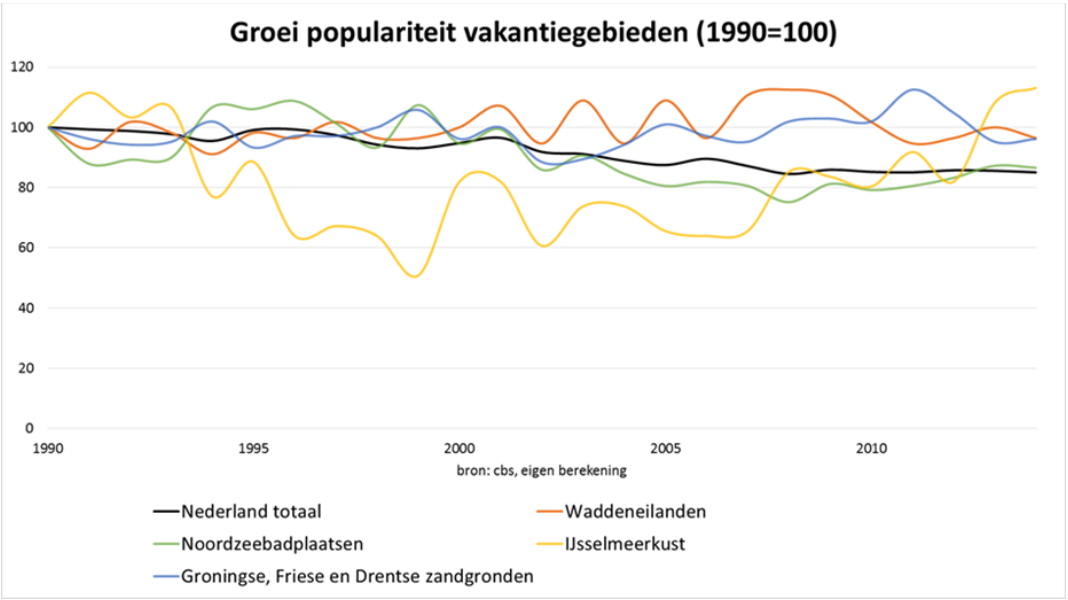
Toerisme en recreatie

Voor de Waddenregio zijn toerisme en recreatie belangrijke bronnen van werkgelegenheid en inkomsten. Toerisme is op de Waddeneilanden veruit de belangrijkste werkgever, maar ook in de Marne en in iets mindere mate Súdwest-Fryslân en Harlingen is toeristische werkgelegenheid belangrijk (Figuur 8). Wordt gekeken naar de ontwikkeling van de werkgelegenheid in toerisme en recreatie dan kan waargenomen worden dat er plekken zijn waar de werkgelegenheid (sterk) is gegroeid maar dat er ook plekken zijn waar de werkgelegenheid juist (sterk) is gedaald. Op de eilanden is de toeristische werkgelegenheid gestegen op Vlieland, Texel en in mindere mate Schiermonnikoog, terwijl er sprake is van een daling op Terschelling en Ameland. Op het vasteland is er tussen 2011 en 2015 groei in het Bildt, Ferwerderadiel, de Marne en Delfzijl terwijl in de kop van Noord-Holland en Franekeradeel de toeristische werkgelegenheid juist sterk is gedaald.

De populariteit van de Waddenregio als vakantiegebied is in de loop van de tijd nauwelijks veranderd, waar bijvoorbeeld de populariteit van Nederland als vakantieland langzaam maar gestaag is afgenomen (zie figuur 9). De recente uitverkiezing van Texel in de “Lonely Planet” als een van de top 10 locaties die toeristen in Europa zouden moeten bezoeken illustreert de populariteit van het Waddengebied als toeristische hotspot.

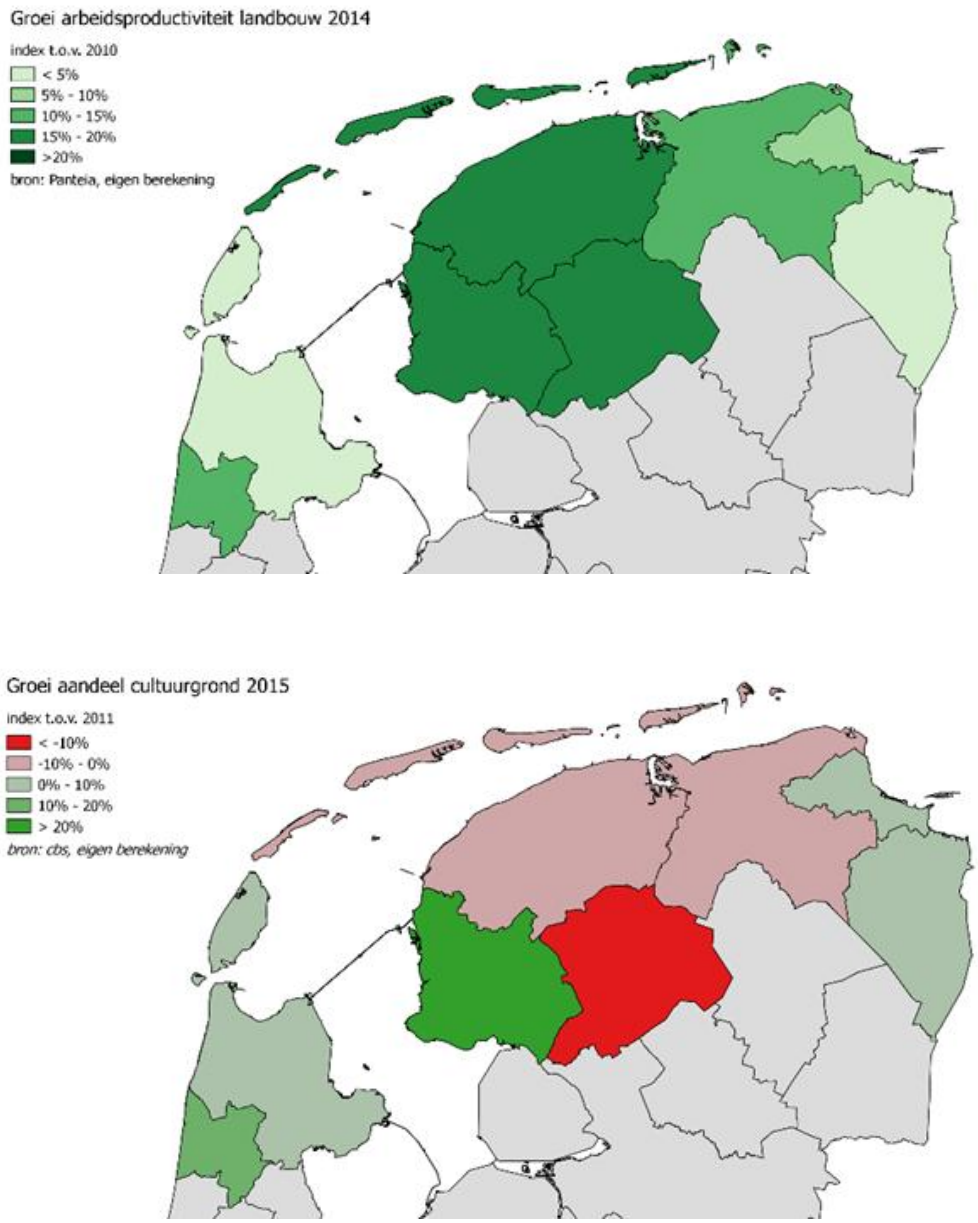


Figuur 8 *(a) Groei van werkgelegenheid in toerisme en recreatie (%) vanaf 2011 t/m 2015 en (b) actuele situatie in 2014 (Data: LISA & CBS)*

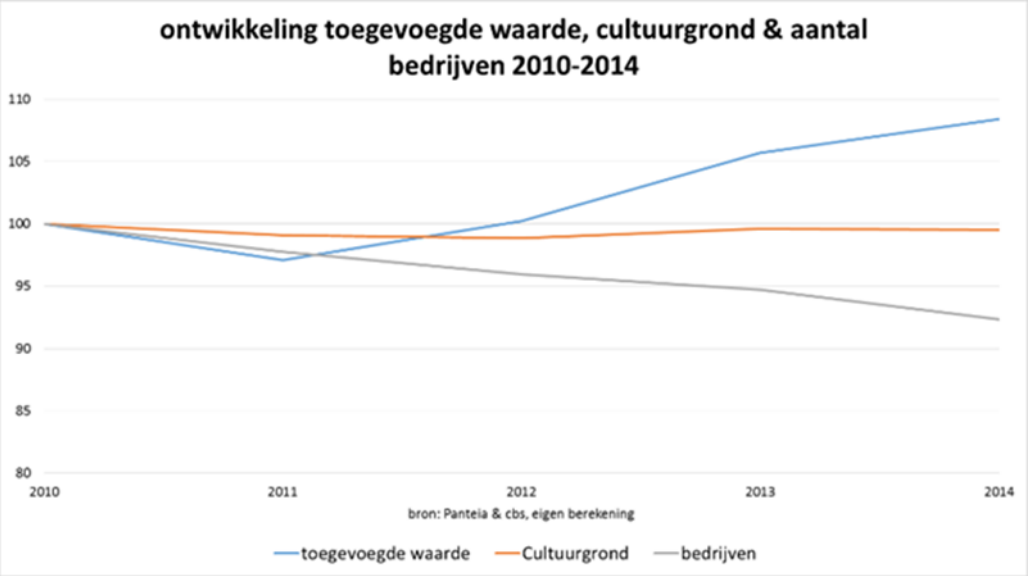


Figuur 9 *Populariteit Nederlandse vakantiegebieden t.o.v. het referentiejaar 1990 (Data: CBS)*

Landbouw
Sinds 2010 is het aantal landbouwbedrijven in het Waddengebied constant afgenomen, per saldo met een kleine 10%. In diezelfde periode is de oppervlakte cultuurgrond vrijwel gelijk gebleven en is de geproduceerde toegevoegde waarde met 10% gestegen (Figuur 10). De groei van de toegevoegde waarde wordt in belangrijke mate verklaard uit de gestegen arbeidsproductiviteit. Daarin zijn overigens binnen de Waddenregio grote verschillen. Op de Waddeneilanden (met uitzondering van Texel) en in Friesland is de groei van de arbeidsproductiviteit substantieel, terwijl deze in de Kop van Noord-Holland en in Oost Groningen nauwelijks is gegroeid (Figuur 11).



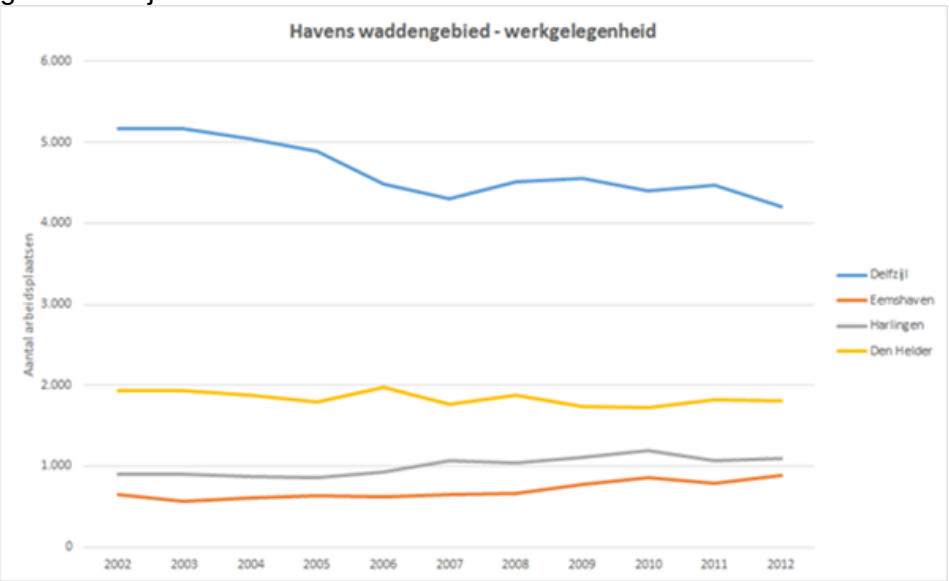
Figuur 10 *(a) Groei arbeidsproductiviteit (%) in de landbouw (2010-2014) en (b) groei aandeel cultuurgrond (2011-2015) (Data: Panteia,, CBS)*

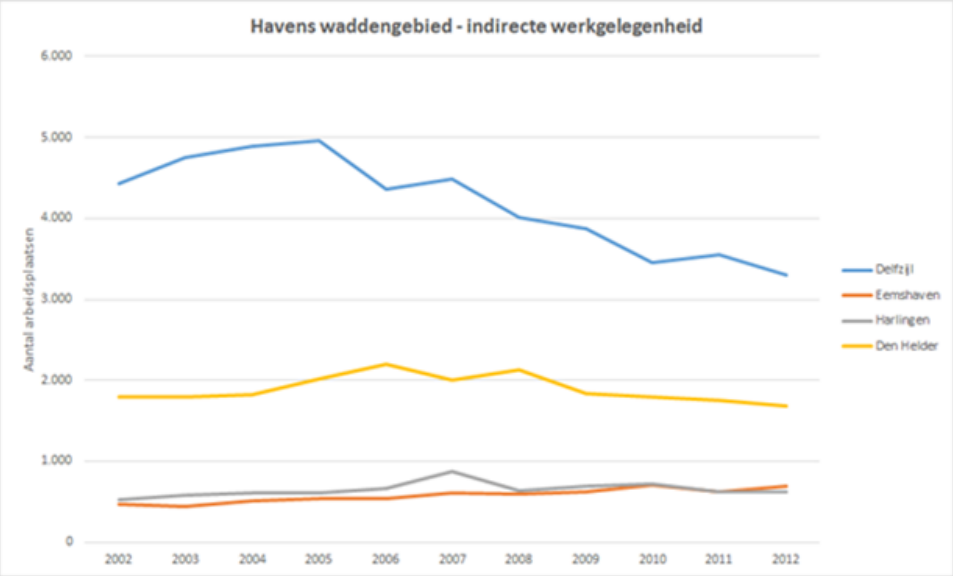


Figuur 11 *Ontwikkeling in aantal kernindicatoren voor de landbouw sector van 2010 t/m 2014 (Data: Panteia, CBS)*

Havens

Naast de landbouw en het toerisme vormen de Wadden(zee)havens een belangrijke bron voor directe en indirecte werkgelegenheid. Van de vier grote Waddenzeehavens is die van Delfzijl, als de werkgelegenheid die gekoppeld is aan de marine buiten beschouwing wordt gelaten (en die is substantieel), in termen van het directe en indirecte werkgelegenheidsvolume veruit de belangrijkste (Figuur 12a en b). In 2002 gaat het (geschat) om een kleine 10.000 arbeidsplaatsen. In 2012 is dit volume met een kwart afgenomen. Opvallend daarbij is dat de directe werkgelegenheid in Delfzijl tussen 2002 en 2007 gekrompen is en daarna min of meer op hetzelfde niveau is gebleven. De indirecte werkgelegenheid daarentegen groeit in die eerste periode juist maar neemt vanaf 2005 sterk en continu af. Per saldo is de afname in Delfzijl van de indirecte werkgelegenheid groter dan die van de directe. Voor de andere grote Waddenzeehavens, waarvan Den Helder (zonder de marine) de tweede grootste is, geldt dat de directe en indirecte werkgelegenheid tussen 2002 en 2012 nagenoeg constant gebleven zijn.



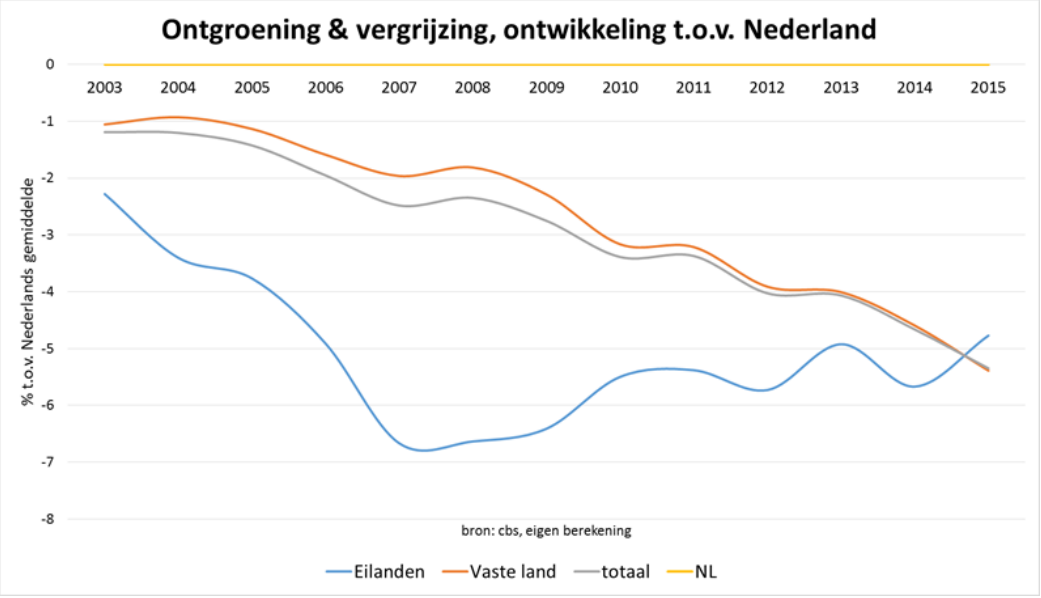


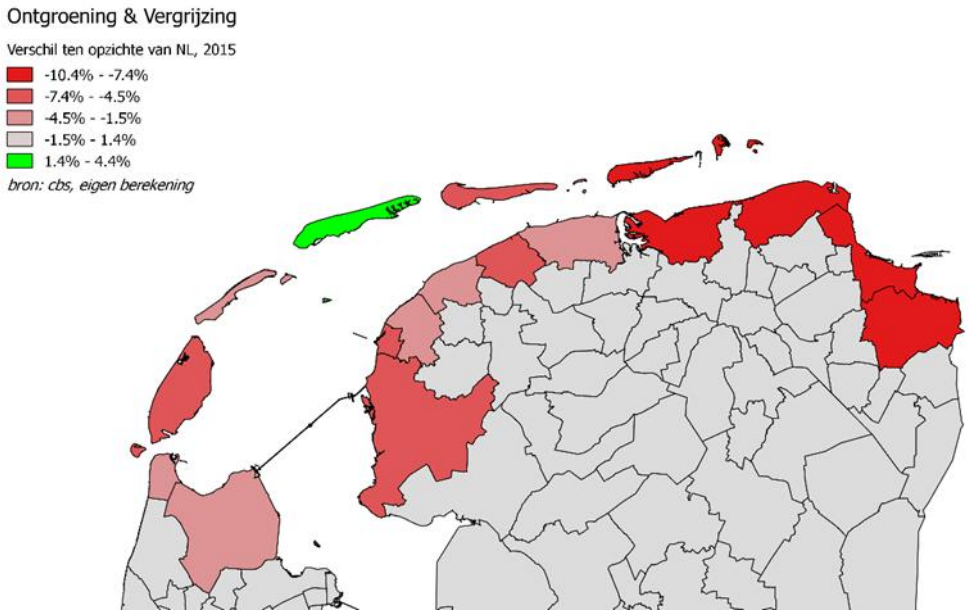
Figuur 12 *(a) Directe en (b) indirecte werkgelegenheid Waddenhavens (2002-2012) (zonder marine werkgelegenheid) (Data: Erasmus Universiteit Rotterdam, Havenmonitor)*

SOCIAAL-CULTUREEL DOMEIN

Ontgroening en vergrijzing

Het waddengebied wordt al lange tijd geconfronteerd met een gestaag proces van ontgroening en vergrijzing. Een ontwikkeling die al zichtbaar is sinds het begin van het millennium. Er is een verschil in ontwikkeling waar te nemen tussen het vasteland en de eilanden (Figuur 13). De eilanden zijn al eerder en (in eerste instantie) in sterkere mate dan het vaste land geconfronteerd met het vraagstuk van ontgroening en vergrijzing. Wel kan vastgesteld worden dat er sinds 2007 een kentering heeft plaatsgevonden. Op het vasteland zet de dalende trend zich gestaag voort, terwijl er op de eilanden een stabilisatie lijkt plaats te vinden. Ontgroening en vergrijzing vindt het sterkst plaats in de Groningse waddengemeenten, van de Waddeneilanden speelt het vraagstuk het minst op Terschelling.

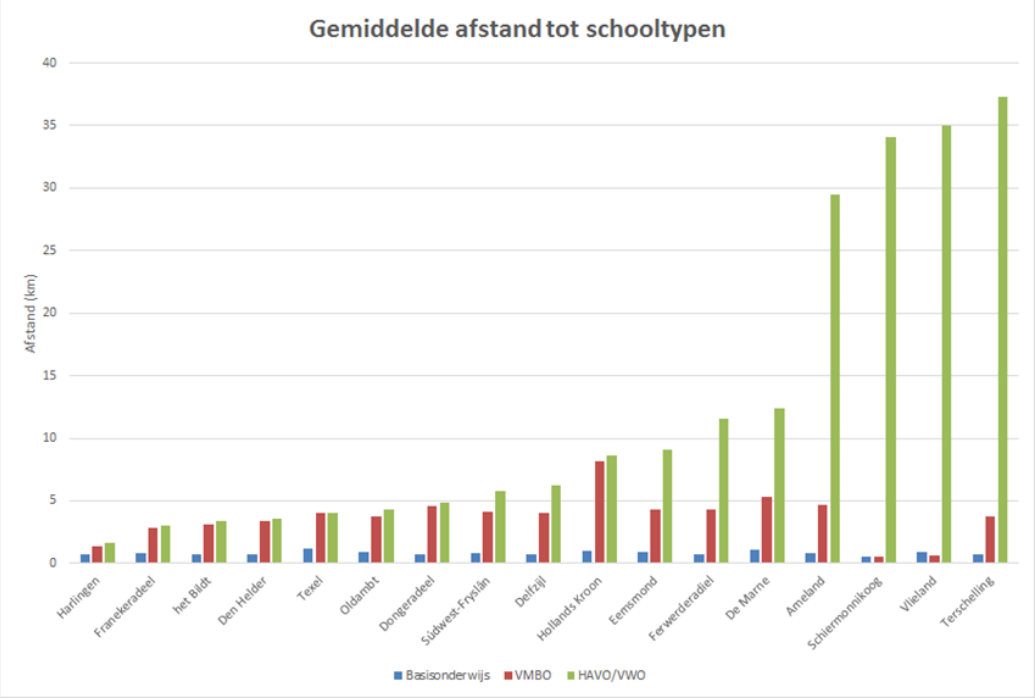




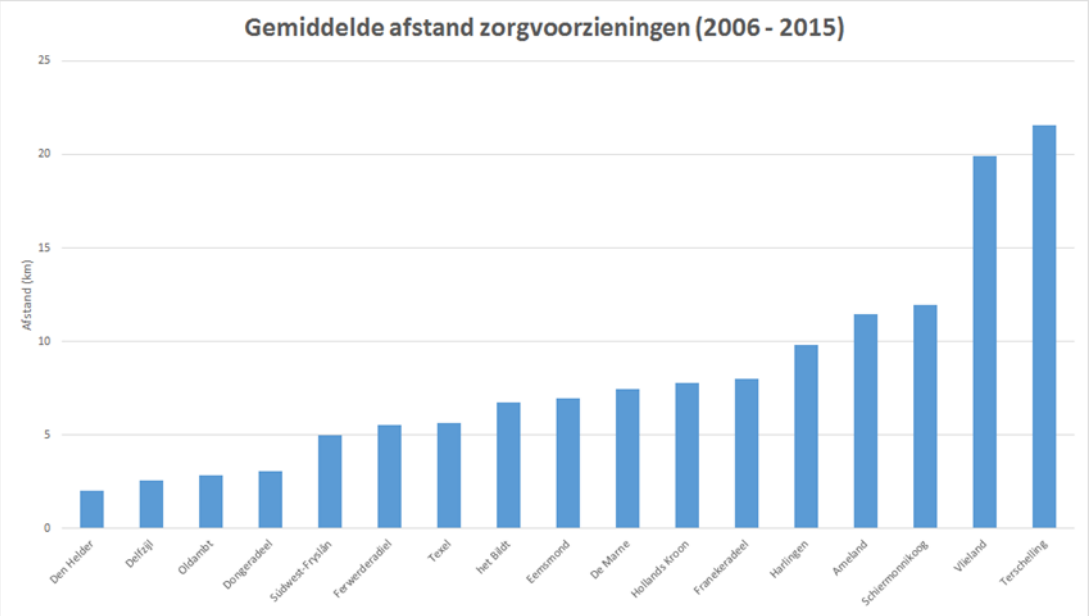
Figuur 13 *(a) Relatieve ontgroening en vergrijzing t.o.v. NL in 2015 en (b) verloop ontgroening en vergrijzing van 2003 tot 2015 (Data: CBS)*

Voorzieningenniveau

Vanuit leefbaarheid bezien en samenhangend met het vraagstuk van ontgroening en vergrijzing is de beschikbaarheid en uiteraard de kwaliteit en diversiteit van voorzieningen van groot belang. Kijkend naar de schoolvoorzieningen geldt dat op de Waddeneilanden (m.u.v. Texel) scholen voor HAVO/VWO ontbreken (Figuur 14). Voor de inwoners van met name Noord-Groningen geldt dat scholen voor HAVO/VWO verhoudingsgewijs ver weg liggen. Waar het gaat om zorgvoorzieningen (huisarts, apotheek, ziekenhuis, fysiotherapie, consultatiebureau) kan wederom vastgesteld worden dat deze op de Waddeneilanden (met uitzondering van Texel) het verst weg liggen. Dat geldt in het bijzonder voor Terschelling en Vlieland (Figuur 15).



Figuur 14 *Gemiddelde afstand (km) tot scholen in Waddengemeenten van 2006 t/m 2015) (Bron: CBS)*



Figuur 15 *Gemiddelde afstand (km) tot zorgvoorzieningen in Waddengemeenten van 2006 t/m 2015) (Bron: CBS)*

Bijlage 3. Kansen in de gebiedsdelen

De inhoud van deze bijlage heeft gefungeerd als stap op weg naar de formulering van de majeure opgaven in hoofdstuk 3. Door in te zoomen op de gebieden, wordt scherper welke transities per deelgebied nodig zijn. Gekozen is voor een gebiedsindeling die herkenbaar is en waar inhoudelijke samenhang bestaat. Het betreffen zeven deelgebieden, te weten Waddenzee, Noordkop, Afsluitdijk, Kust Fryslân-Groningen, Waddeneilanden, Lauwersmeer, en Eems-Dollard. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat de gebiedsbeschrijvingen worden gelezen alsof het Waddengebied in zeven deelgebieden wordt opgeknipt. Het ongedeeld Waddengebied vormt immers het uitgangspunt.

1. Waddenzee

Gebiedskarakteristiek
De Waddenzee is een Natura 2000-gebied van internationale betekenis en heeft tevens de status van Werelderfgoed. Het is één van de weinige natuurgebieden in Nederland waar de natuur grotendeels vrij spel heeft. Onder invloed van wind, golfslag en getijwerking is sprake van een grote dynamiek. Wadplaten en geulen wisselen elkaar af waarbij mosselbanken en andere biobouwers niet alleen zorgen voor verankering van het zand en slib maar ook voor een gevarieerd voedselweb. Op de wadplaten komt een beperkt aantal soorten als wormen en schelpdieren in grote aantallen voor. Deze ‘biomassaliteit’ vormt het voedsel voor miljoenen (trek)vogels. Het gebied is dan ook een onmisbare schakel in vogel- en vistrekroutes en fungeert bovendien als kraamkamer voor allerlei vissoorten en als tankstation en rust- en broedgebied voor miljoenen vogels en andere dieren. Ook kent het gebied een enorme variëteit aan landschappen op de grens van zoet en zout. Op veel plaatsen is de gradiënt van kwelder, via wadplaten en geulen naar eilanden, nog aanwezig. Hierdoor kan er in potentie een compleet voedselweb, van alg tot toppredator, tot ontwikkeling komen.

Uitdagingen
Ondanks de beschermde status staat het unieke gebied onder druk. Belangrijkste bedreigingen zijn de klimaatverandering en de havenactiviteiten en het daarmee verbonden haven- en vaargeulonderhoud. Verder zorgen bepaalde soorten visserij voor bodemberoering en ongewenste bijvangst, waardoor het bodemleven en visbestanden worden verstoord. Een biobouwer als zeegras komt nauwelijks meer voor en herstel komt moeizaam van de grond. Wel keren mosselbanken terug in de voor visserij gesloten gebieden. Ook kokkels en nonnetjes komen - na het stopzetten van de mechanische vangstmethode - weer in grote aantallen voor op de wadplaten. In de geulen is echter sprake van een sterke afname van de hoeveelheid vis, wat er op duidt dat de kraamkamerfunctie onder druk staat. Predatoren als haaien, roggen en kabeljauw zijn inmiddels vrijwel geheel uit de Waddenzee verdwenen.

De temperatuurstijging, een gevolg van de klimaatverandering, maakt de Waddenzee waarschijnlijk ongeschikter voor bepaalde vissoorten. Over de gehele linie is de totale visstand dan ook lager dan ooit. Het feit dat in het verleden veel zoet-zout overgangen zijn afgesloten met dijken en sluizen is hier eveneens debet aan. Zo is de verbinding voor trekvis met de beken in Drenthe doorbroken. Het herstellen van de hele gradiënt, van eiland tot bronbeek, zou een grote bijdrage aan de kwaliteit van de Waddenzee kunnen leveren. Kansen liggen met name in herstel van de verbindingen met het Lauwersmeer, Amstelmeer en IJsselmeer.

Het ontbreken van dynamiek in de kwelders leidt tot veroudering en terugval van de soortenrijkdom. Ook lijkt de verstoorde sedimenthuishouding door vaargeulverdiepingen, baggerstort en zandsuppleties een veel grotere invloed te hebben op de

leefomstandigheden dan voorheen werd aangenomen. Daarnaast wordt de rijke biodiversiteit bedreigd door oprukkende invasieve exoten. Indien deze zich blijvend vestigen, verstoort dat de natuurlijke ontwikkeling van het gebied. Exoten zoals de Amerikaanse ribkwal of de Japanse oesterboorder kunnen verstrekkende gevolgen hebben voor het functioneren van het ecologisch systeem. Dat is ongewenst. Een geheel andere bedreiging vormt de toename van microplastics in het water. Van het effect daarvan is nog veel onbekend.

Het rijke vogelleven staat onder druk. Jaarlijks vermindert het aantal broedvogels die specifiek zijn voor de Waddenzee en ook trekvogels hebben het moeilijk. Door verruiging van de duinen en de kwelders, toename van predatie, een gebrek aan rust, en het steeds vaker voorkomen van overstromingen in de zomer, overleven er te weinig kuikens om de populaties in stand te houden. Ook de achteruitgang van de visstand vermindert de aantrekkelijkheid van het gebied voor visetende vogels. Verder zorgt de toenemende vaarrecreatie op ongewenste plekken voor rustverstoring.

Aandacht verdient verder de zeespiegelstijging in combinatie met bodemdaling als gevolg van onder meer de gas- en zoutwinning in het gebied. In hoeverre dit een bedreiging vormt voor de biodiversiteit is nog onzeker, ook omdat tegelijkertijd ophoging van de bodem plaatsvindt door sedimentatie. De belangrijkste vaargeulen slibben dicht, net als komvormige gebieden zoals Balgzand. Verder is duidelijk dat voor de buitendelta's bij de zeegaten tussen de eilanden de zeespiegel sneller stijgt dan dat de bodem ophoogt. Hetzelfde geldt voor plekken langs het vasteland waar een geul zich naar de kust toe beweegt. Verder is een aantal locaties op de eilanden onderhevig aan kusterosie.

De Nederlandse Waddenzee is onderdeel van een groter geheel. Dit geldt niet alleen in fysieke zin, maar ook beleidsmatig. Ontwikkelingen op de Noordzee, op de eilanden en de kwaliteit van het rivierwater hebben allemaal invloed op natuurwaarden en het ecologisch functioneren van de Waddenzee. Bovendien is het beheer versnipperd. De uitvoering hiervan door de diverse organisaties gebeurt te veel vanuit een visie op de eigen gebieden in plaats van op basis van doelen voor het gehele systeem. Voor het verbeteren van het beheer is een meer programmatische aanpak nodig, met inbegrip van het aanpassen van de eigendoms- en beheerstructuur. De lopende samenwerking tussen beheerders kan een eerste stap zijn naar een gezamenlijke doelstelling voor het beheer van de Waddenzee als geheel. Dat kan goed samen gaan met het vergroten van de beleefbaarheid van de fysieke en ecologische kwaliteiten van de Waddennatuur en het stimuleren van recreatief medegebruik om de Werelderfgoed status beter te benutten. Wel vereist dit zonering in combinatie met het sluiten van gebieden en het bieden van extra recreatieve mogelijkheden en voorzieningen op specifieke plekken.

Streefbeeld 2025

Het streefbeeld voor 2025 is een rijk, optimaal functionerende Waddenzee dat als één gebied wordt beheerd en zo veerkrachtig is dat de effecten van menselijk medegebruik beperkt afbreuk doet aan de natuurwaarden van het systeem. Op ecologisch vlak is sprake van een positieve ontwikkeling van haar functie als kraamkamer, tankstation en broedgebied voor vogels. Ook het morfologisch systeem functioneert weer zo natuurlijk mogelijk: zand, sediment en zoet, brak en zout water kunnen zich veel vrijer bewegen tussen Noordzeekustzone, kwelders, duinen, geulen en de wadplaten. Het Waddengebied ontwikkelt zich tot een veerkrachtige klimaatbuffer: veilig voor mensen om te wonen en met behoud van de rijke natuur. In de zeereep en de duinen is waar mogelijk de dynamiek toegenomen. Via de punten van eilanden wordt een deel van het zand naar de Waddenzee gevoerd. Een ander deel komt via duinopeningen op achterliggende natuurgebieden waar dynamiek vrij spel heeft, zodat het gebied natuurlijk opgehoogd wordt.

Er is een start gemaakt met het herstel van ecologische verbindingen met de Noordzee en het achterland, terwijl de waterkwaliteit steeds meer voldoet aan de daarvoor gestelde

beleidsnormen in het kader van de Kaderrichtlijn Water (KWR) en Natura2000. Ook bedreigingen als microplastic en hormoonverstorende stoffen verminderen. Mede hierdoor is zicht op het ontstaan van een vrij compleet voedselweb, met een gezond visbestand, uitgestrekte schelpdierbanken en vegetatiestructuren zoals wieren en zeeslavelden. Op meer plekken is sprake van geleidelijke overgangen van zoet naar zout water. Een continue 'lokstroom' van zoetwater trekt vissen aan en maakt het voor soorten als de paling mogelijk om vanuit de Waddenzee via vispassages landinwaarts te zwemmen. Ook het areaal aan natuurlijke mosselbanken is sterk toegenomen. Waar natuurlijke ontwikkeling dat vraagt, is de bodemberoerende mossel(zaad)visserij verdwenen. De innovatie via MZI's is succesvol en levert een uitstekende kwaliteit mosselen. De druk van de garnalenvisserij op de natuur in de Waddenzee is aanzienlijk verminderd, de garnalenvisserijsector is verduurzaamd en men krijgt door de verbeterde prijs/kwaliteitverhouding een hogere prijs voor het hoogwaardige Waddenproduct. In de Waddenzee is ruimte voor een moderne visserij die bijdraagt aan een gevarieerde visstand, die de flora en fauna van de bodem niet aantast en die de recreatie in de havens versterkt.

Tot slot wordt de Waddenzee eenduidig en integraal beheerd. De Waddenzee is daardoor in 2030 nog steeds een internationaal erkend en gewaardeerd UNESCO-Werelderfgoed, waar de economische sectoren de natuur gebruiken om meerwaarde te generen voor hun product en de revenuen daarvan ook ten goede laten komen aan het systeem: Een rijke Waddenzee voor de natuur, maar ook voor een sterke Waddeneconomie.

Kansen
Impulsen om de bodem én het bodemleven van de Waddenzee gezonder te maken, zijn nodig om de gewenste rijke Waddenzee te realiseren. Daarmee wordt bijgedragen aan de realisering van een compleet voedselweb voor de Waddenzee. Hieronder kunnen activiteiten vallen gericht op kwelderbeheer, het creëren van rustplekken voor planten en (schaal)dieren, het bevorderen van het voedselaanbod voor toppredatoren, het verminderen van de slibbelasting en het verduurzamen van de visserij en het toerisme.

De robuustheid van de Waddenzee kan versterkt worden door de ecologische verbindingen met het achterland te versterken, met name door het creëren van ruimte om op een aantal plekken die verbonden zijn met een groot achterland zout water binnen te laten (voorbeelden zijn Balgzandkanaal/Amstelmeer; Afsluitdijk, Lauwersmeer en de Westerwoldse Aa). Dit maakt het mogelijk om een aantal brakwatermilieus en geleidelijke zoet-zout overgangen te realiseren voor trekvissen en broedgelegenheid en voedsel voor Wadvogels. In het verlengde hiervan liggen kansen om de waterkwaliteit en het beheer van beeksystemen in het achterland te verbeteren, iets wat ook bijdraagt aan het verbeteren van de vismigratie.

De Waddenzee blijkt een belangrijke zwakke schakel te zijn in de Oost-Atlantische route van trekvogels. Hoe meer een trekvogel afhankelijk is van de Waddenzee, hoe slechter het met de vogel gaat. Voor het verbeteren van de schakelfunctie in vogel- en vistrekroutes liggen er kansen in het optimaliseren van de internationale relaties van de Waddenzee. Dit vergt het formuleren van een samenhangende kennisagenda in trilateraal verband. Vervolgens volgt leren van en afstemming met andere gebieden met Wadsystemen via de flyway en de swimway. Tevens dient het beheer meer afgestemd te worden op de schakelfunctie van de Waddenzee. Met tellingen in het kader van het Wadden Sea Flyway Initiative is op dit punt voor trekvogels een eerste stap gezet. Dit moet leiden tot een meer op de schakelfunctie afgestemd beheer en inrichting van het gebied Daarbij kan de Waddenzee zich profileren tot voorbeeldgebied, met een kenniscentrum als blikvanger.

Speerpunten investeringen
- Herstel van het bodemleven en bevorderen van een compleet voedselweb;
- Herstel van ecologische verbindingen met het achterland en verzachting van de randen van het Wad (waaronder kwelderontwikkeling en –herstel);
- Optimaliseren van de functie voor vogels en vissen van de Waddenzee als schakel

in de internationale trekroutes;
- Kustverdediging combineren met optimaliseren van de ecologische functies van het Wad;
- Kennisontwikkeling en monitoring;
- Benutten van de toeristisch-recreatieve belevingswaarde in het kader van de Werelderfgoedstatus, afgestemd op de natuurwaarden;

2. Noordkop

Gebiedskarakteristiek
De havens van Den Helder en Den Oever bepalen samen met het agrarische achterland het beeld, met als opvallend element Wieringen. Het voormalige Waddeneiland is nog steeds herkenbaar in het landschap en kent relatief veel kleinschalige landbouw, visgerelateerde activiteiten en hoge natuurwaarden. Het is een gebied met drie kusten: de Noordzee, de Waddenzee en het IJsselmeer. Aan de Noordzeekust zijn elementen van de Atlantikwal en de in de tijd van Napoleon aangelegde forten ijkpunten in het landschap. Qua begrenzing in de verordening bij het Waddenfonds gaat het in de Noordkop om de gemeenten Den Helder en Hollands Kroon (de voormalige gemeenten Anna Paulowna en Wieringen). Dit betekent overigens dat een groot deel van de landbouw in de Noordkop zich buiten het werkgebied van het Waddenfonds bevindt.

Met uitzondering van de Noordzeekust kent de Noordkop steile oevers en kusten. In tegenstelling tot de Fries-Groningse kust is hier nooit een Wadloopcultuur of andere gebiedsspecifieke recreatie ontstaan. Bij de Afsluitdijk en het Amstelmeer is een harde scheiding tussen zout- en zoetwater.

De marine en de offshore industrie zijn grote werkgevers voor de regio. De aanwezigheid van de luchthaven is een unique selling point voor de offshore sector gerelateerde werkgelegenheid in deze regio. De stadsvernieuwing in de gemeente Den Helder, waaronder de transformatie van Willemsoord, verbetert de kwaliteit van de leefomgeving. Via de Tesohaven is Den Helder de poort naar Texel. De zaadveredeling, Bio Valley (biologische landbouw), de bollenteelt en intensieve vormen van agrarische bedrijfsvoering zorgen voor een kennis- en kapitaalintensieve economie in dit gebied.

Uitdagingen
Het herstel van de natuurlijke dynamiek van de Waddenzee is een ecologisch speerpunt. Door harde oevers, dijken en waterpeilverschillen is de vismigratie kwetsbaar. Op haar beurt staat de landbouw voor de uitdaging om te anticiperen op klimaatverandering, met name ten aanzien van de verwachte extremen in weer (nat en droog) en toenemende verzilting als gevolg van de stijging van de zeespiegel. In het verlengde hiervan liggen er mogelijkheden om te besparen op het het energieverbruik van de uitgebreide kassencomplexen. Tegelijk verdient het verbeteren van de ecologische voetafdruk aandacht door zowel de externe input van gewasbeschermingsmiddelen en kunstmest als de uitstoot van broeikasgassen als CO2 en methaan te verminderen.

De duurzame ontwikkeling van de haven van Den Helder is een van de economische pijlers in het gebied. Ondernemers zien niet alleen kansen om de olie- en gasgerelateerde dienstverlening waaronder de ontmanteling van offshore platforms te handhaven, maar ook uit te breiden richting windparken op zee. Dit vraagt om versterking van de bestaande samenwerking en (kennis)infrastructuur. De haven heeft te kampen met slibverwerking als gevolg van de dynamiek van de zee. Hierdoor is de vismigratie beperkt en wordt de ecologische potentie van Balgzand onvoldoende benut. Het herstellen van de dynamiek door doorstroom van het slib naar Balgzand leidt mogelijk tot lagere kosten voor slibverwerking en een hogere biodiversiteit op Balgzand. Het Balgzandgebied is een waardevol natuurgebied, maar het is wel verschraald en kwetsbaar voor verstoring. Zo bevinden de hoogwatervluchtplaatsen voor de vogels zich in een zeer smalle zone langs de

dijk, waardoor het ook niet mogelijk is om deze zone voor publiek open te stellen. Met grotere kwelders langs de dijk wordt het gebied veel robuuster en ontstaat tevens het perspectief dat mensen de natuur weer kunnen beleven. De verbinding met de achterliggende natuurgebieden zoals het Amstelmeer is eveneens van belang voor vissen en vogels.

Streefbeeld 2025
In het streefbeeld voor 2025 kennen de Afsluitdijk en het Amstelmeer weer geleidelijker overgangen tussen zout en zoet waarbij de randen kraamkamers voor vissen zijn. Verder zijn de havens Den Oever en Den Helder als Ecoports koplopers op het gebied van de duurzame energievoorziening, visserij en toerisme. De havenmond van Den Helder is aangepast volgens het principe van *building with nature.* Wieringen heeft zijn kleinschalige landbouw en hoge natuurwaarden niet alleen behouden, maar ook in toeristisch opzicht vermarkt. In samenhang hiermee verbindt een hoogwaardig en natuurvriendelijk toeristisch aanbod de Noordzeekust met de Wadden. Verder is de agrarische sector klaar voor de toekomst: de afhankelijkheid van bestrijdingsmiddelen en kunstmest is beduidend verminderd, terwijl de eigen uitstoot vrijwel verwaarloosbaar is. Ook is de zoetwatervoorziening vanuit het IJsselmeer versterkt; ondanks de toegenomen verzilting is er hierdoor een voldoende stevige zoetwaterbel voor de gangbare landbouw. Op locaties waar de verzilting desondanks te groot is, vormt de landbouw zich omgevormd naar zilte- en aquateelten. Over de gehele linie is de waterbeheersing robuust, ook omdat met het beschikbare zoetwater slim wordt omgesprongen en nieuwe gewassen en zuiveringsmethoden anticiperen op verzilting.

Kansen
De havens en de dijken hebben een Waddenbrede impact en dit geldt dus ook voor ecologische maatregelen die worden genomen. Kansen liggen met name in het herstellen van de mogelijkheden voor vismigratie evenals in het versterken van de natuurwaarden van het Amstelmeer en het indien mogelijk benutten hiervan als locatie voor mosselzaadinvanginstallaties. Een dergelijke koers kan een deel van de natuurlijke dynamiek herstellen, waaronder de uitwisseling tussen zout en zoet. De havens van Den Helder en Den Oever kunnen hieraan bijdragen door verbetering van de natuur als leidend principe te nemen bij de verdere economische ontwikkeling. Hiertoe loopt inmiddels het programma Waddenzeehavens. Daarbij richt Den Helder zich op energie en Den Oever op visserij en toerisme.

De huidige positie van de haven van Den Helder kan onder meer worden versterkt door het verwerken van reststromen en de uitrol van nieuwe energie zoals LNG of nieuwe concepten voor schepen en windparken op zee. Ook de aanwezigheid van de marine speelt voor de toekomst een betekenisvolle rol voor de economie. Voor de landbouwgebieden is het anticiperen op de klimaatverandering door verduurzaming van belang, zo mogelijk in samenhang met het verbeteren van de omgevingskwaliteit.

De unieke geografische ligging kan helpen om het toerisme een impuls te geven waarbij een verbinding met het toerisme op de Afsluitdijk voor de hand ligt. De Noordkop grenst immers aan zowel de Noordzee als de Waddenzee en het IJsselmeer. Die elementen vormen - samen met het Amstelmeer, de oudste fortenring van Nederland en het karakteristieke Wieringen - kansrijke ingrediënten voor het beter uitspelen van de toeristische kaart. De toeristische opgave is kansrijk, met name wanneer de verbinding wordt gelegd met de leefbaarheid van het gebied. Zo zijn er diverse maatschappelijke voorzieningen, zoals supermarkten, zwembaden en culturele voorzieningen die mede kunnen blijven bestaan dankzij het toerisme en zijn er kansen voor verbindingen met het natuur- en agrarisch landschap. Kansen liggen in het vinden en verbinden van partijen die deze opgave integraal willen oppakken.

Het havengebied bij Den Oever kan veel bieden voor de recreant die graag een visje wil eten en kennis wil maken met de Waddenzee, maar een kwaliteitsimpuls is nodig. De nu

zwakke relatie met de Afsluitdijk wordt met het programma voor De Nieuwe Afsluitdijk versterkt. Investeren in het toeristische voorzieningenniveau kan zorgen voor nieuwe economische impulsen.

De provincie heeft de natuuropgaven via het programma ‘Groen in de Kop’ opgepakt. Deze kwaliteitsimpuls kan verder uitgebouwd en uitgedragen worden. De regio ontwikkelt samen activiteiten die gericht zijn op het verbeteren van het wonen, werken en recreëren.

Meerwaarde biedt het om op organisatorisch gebied in samenhang met elkaar uitvoeren van de verschillende opgaven. Zo heeft het realiseren van een zoet-zoutverbinding geen kans van slagen als niet tegelijkertijd de zoetwatervoorziening voor de landbouw wordt verbeterd c.q. veiliggesteld.

Speerpunten investeringen

- De aanpassing van de havenmond van Den Helder zodanig realiseren dat ook de natuur er beter van wordt (conform het *building with nature concept),* met aandacht *voor* de recreatieve en toeristische sector.
- Recreatieve en toeristische ontwikkelingen om de Wadden beter te beleven, mits hierbij rekening wordt gehouden met de kwetsbaarheid van het gebied

3. Afsluitdijk

Gebiedskarakteristiek

De Afsluitdijk scheidt de zoute Waddenzee van het zoete IJsselmeer en verbindt Den Oever (gemeente Hollandse Kroon) met Zurich (gemeente Súdwest-Fryslân). De in 1932 gereedgekomen dam is inmiddels uitgegroeid tot een icoon van Nederlands waterbouwkunde en trekt jaarlijks 300.000 bezoekers uit alle windstreken van de wereld. De robuuste dam heeft een lengte van ruim 30 kilometer, met aan beide uiteinden monumentale sluiscomplexen. Op de dijk is een autosnelweg en een fietspad aangelegd.

De Afsluitdijk is zowel een harde ecologische scheiding tussen de zoute Waddenzee en het zoete IJsselmeer als een ecologische verbinding tussen beide provincies voor vogels en vleermuizen. Kenmerkende knooppunten zijn Den Oever, de Stevinsluizen, het Monument, Breezanddijk, de Lorentzsluizen en Kornwerderzand. De waterkering voldoet niet meer aan de eisen van de tijd qua veiligheid en watermanagement, zeker met het oog op de klimaatveranderingen en wordt daarom ingrijpend aangepakt.

Uitdagingen

Door de aanleg van de Afsluitdijk is een enorme verstoring van het ecologisch systeem Waddenzee-IJsselmeer ontstaan. Er zijn minimale migratiemogelijkheden voor vissen die in hun levenscyclus zowel zout als zoet nodig hebben, terwijl de veelal harde oevers nauwelijks paaimogelijkheden bieden. Als gevolg van de verandering van het klimaat zal het waterpeil in de Waddenzee hoger worden. Dit is van invloed op de huidige waterafvoer bij eb onder vrij verval van het IJsselmeer naar de Waddenzee. Het Rijk heeft besloten om de Afsluitdijk in het kader van het verbeteren van de kustveiligheid en watermanagement te vernieuwen. In goed overleg met de regio zijn hiervoor inmiddels integrale vernieuwende plannen opgesteld, die inspelen op de kansen voor ecologie, energiewinning, maritieme sector en toerisme. De Afsluitdijk wordt een aantrekkelijke etalage van innovatie en duurzaamheid rondom het thema Deltatechniek. Het project zal aanzienlijke economische effecten teweeg brengen en kan structureel tussen de 400 en 450 structureel nieuwe banen opleveren.

Streefbeeld 2025

De icoonfunctie is versterkt, hetgeen zich uit in een sterke internationale toeristische positie en bezoekerstoename van 50% ten opzichte van 2015. Ook heeft het wereldwijd gewaardeerde onderzoeks-, monitorings- en testcentrum voor vismigratie veel kennis opgeleverd, waardoor vispassages effectiever zijn

geworden en de visstand in de Waddenzee en het achterland sterk is verbeterd. Daarnaast is ecologisch systeemherstel gerealiseerd met het Wad qua zoet/zout overgangen (vismigratie), luwte en broedplaatsen. Moderne verbindingen (sluizen en bruggen) vormen, samen met de versterkte icoonfunctie, een impuls voor de werkgelegenheid in het Waddengebied.

Kansen
Het iconische karakter heeft de Afsluitdijk wereldwijd op de kaart gezet. Hier is te zien wat de unieke betekenis van de Afsluitdijk is voor de ontwikkeling van Nederland in de afgelopen eeuw met haar nieuwe landbouwgronden/polders en steden als Lelystad en Almere.

Na de aanleg van de Afsluitdijk is het ecologisch systeem van het IJsselmeer ingrijpend veranderd. Dat kan deels verbeteren door de relatie Waddenzee-IJsselmeer te herstellen. Dit gebeurt onder andere door aanleg van een 'vismigratierivier' bij Kornwerderzand. De vismigratierivier is tevens een attractie en wordt ingericht als kennistestcentrum. Naast het verbeteren van de ecologie wordt ook kennis ontwikkeld die wereldwijd ontbreekt en uitvoering van vispassages effectiever kan maken.
Tevens speelt het IJsselmeer in de toekomst steeds meer een rol als opvangbekken voor zoetwater uit de rivieren. Belangrijk, want de neerslag zal toenemen door de klimaatverandering. Het Rijk bouwt daarom het grootste gemaal van West-Europa bij Den Oever. Andere natuurkansen liggen in het versterken van de ecologische verbindingszones tussen Fryslân en Noord-Holland, evenals de verzachting van oevers langs de dijk en de Friese en Noord-Hollandse kust. Daarnaast zijn meer maatregelen nodig met betrekking tot vismigratie en verbetering van het leefgebied, bijvoorbeeld het baggeren van vaargeulen zodanig uitvoeren dat rekening gehouden wordt met de natuurfunctie van de onderwatertaluds.

Voor de toenemende (internationale) toeristenstroom zijn nog maar weinig voorzieningen en is er nauwelijks marketingaandacht. Hierin voorzien kan de economische potentie en meerwaarde voor de regio sterk vergroten. Gewerkt wordt bijvoorbeeld aan de realisatie van een beleef- en informatiecentrum die ook voor het Werelderfgoed Waddenzee een attractieve toegevoegde waarde kennen. De ontwikkeling van dit centrum wordt afgestemd met plannen voor andere centra, waarbij het uitgangspunt is dat het geheel meer is dan de som der delen. Hetzelfde geldt voor meer wandel-, fiets- en kunstprojecten.

Verder liggen er kansen voor een substantiële versterking van de maritieme sector. De verouderde sluizen en bruggen vormen een bottleneck voor de ontwikkeling van havens, bedrijven en het weg- en scheepvaartverkeer. Oplossing van dat probleem is een verantwoordelijkheid van het Rijk en de regio samen.

Tot slot liggen er kansrijke mogelijkheden in het ontwikkelen van innovaties rondom duurzame energie, alsmede het op termijn opschalen van die technieken. Denk aan het benutten van de stroming van het water bij de spuisluizen, het verschil in zoutgehalte tussen het IJsselmeer en de Waddenzee en het ontwikkelen van autarkische energiesystemen die 24 uur per dag CO2-neutrale energie kunnen leveren. Eerste proefinstallaties bij de Afsluitdijk maken de huidige kennis op dit gebied tastbaar, zichtbaar en beleefbaar.

Speerpunten investeringen
- Initiatieven met ecologische meerwaarde en die bijdragen aan het op gang brengen van de gewenste transformatie naar een meer duurzame economie;
- Het vergroten van de natuurwaarden en de toeristische betekenis van de Afsluitdijk;
- De omvorming tot innovatieve energiedijk;
- Benutten van de mogelijkheden voor de beleving van het UNESCO-gebied.

4. Kust Fryslân-Groningen

Gebiedskarakteristiek
De kustzone van Súdwest-Fryslân en Groningen maakt onderdeel uit van de gemeenten Súdwest-Fryslân, Harlingen, Franekerdeel, Het Bildt, Ferwerderadiel, Dongeradeel, de Marne en Eemsmond. Het Lauwersmeergebied en het kustgebied langs Eems en Dollard worden elders in deze bijlage beschreven.

Het open landschap van het Waddenkustgebied is in de loop van honderden jaren grotendeels gegroeid door verkweldering, ophogingen (terpen/wierden), bedijkingen en diverse schillen van landaanwinning. Het is één van de oudste door mensenhanden gevormde landschappen van Noordwest-Europa. Een landschap van ruimte en authenticiteit met een bijzonder palet van natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische elementen. Meer landinwaarts is er het aloude terpen- of wierdenlandschap, evenals karakteristieke dorpssilhouetten. Wegen over de hoger gelegen delen van het land verbinden de dorpen. In het weidse landschap kronkelen voormalige kweldergeulen en deels gegraven waterlopen om de dorpen via het water te ontsluiten. Deze waterlopen vormen de basis voor de kenmerkende (onregelmatige) blokverkaveling.

Naar de kust toe wordt het landschap steeds grootschaliger. In de loop der eeuwen zijn opeenvolgende reeksen open polders ontstaan die vooral in Groningen gescheiden worden door parallelle dijken. Aan de voet van deze dijken liggen boerderijreeksen en kolken als restant van oude dijkdoorbraken. De verkaveling loodrecht op de dijken geeft een duidelijk beeld van de ontginningsgeschiedenis.

Vanwege de vruchtbare gronden is Noord-Nederland een belangrijk landbouwgebied. Ten behoeve van het transport van agrarische producten naar de steden werd een stelsel van wegen en trekvaarten aangelegd. Dorpen die aan deze vaarwegen lagen kwamen tot bloei. De monumentale boerderijen weerspiegelen de rijkdom die de landbouw bracht.

De agrarische sector is een economische drager in het Waddenkustgebied. De landbouw kenmerkt zich met name door relatief grote gespecialiseerde akkerbouw- en melkveehouderijbedrijven. Dankzij de rijke zeekleigronden, goede waterhuishouding en een kennisintensieve productiewijze behoren veel agrarische bedrijven bij de top van Nederland en heeft de sector een sterke internationale concurrentiepositie, vooral op het gebied van pootaardappelen en melkveehouderij. Lokaal is de visserij met name rond het garnalencluster van betekenis. De havens en het industriecluster in de Eemsdelta en Harlingen vormen een belangrijke bron voor economische ontwikkeling en werk.

Door landaanwinning zijn de Waddendorpen geleidelijk aan steeds verder van zee af komen te liggen. Daarnaast vormen de huidige zeedijken een ‘harde’ scheidslijn, waardoor de bevolking als het ware met de rug naar de Waddenzee woont.

In zowel het Friese als Groningse Waddenkustgebied staat de leefbaarheid onder druk en is sprake van krimp van de bevolking. In het Groningse deel speelt dit des te meer door de gevolgen van de aardbevingen en bodemdaling als gevolg van de gaswinning.

Uitdagingen
Eén van de hoofdopgaven in dit gebied is het stimuleren van samenhangende en elkaar versterkende deelgebiedsplannen. Deze samenhang zit in het benutten van de potenties van landschap en erfgoed voor versterking van recreatie en toerisme, de aanpassing van de landbouw aan de klimaatverandering en, in het verlengde hiervan, het versterken van de kustveiligheid. Waar combinaties mogelijk zijn met het tegengaan van het wegtrekken van jongeren dienen deze te worden benut. Ook de positie van de haven van Harlingen verdient specifieke aandacht. De andere havens in de totale kustzone komen aan de orde in de beschrijving van de andere gebieden.

De Fries-Groningse Waddenkust is voor het toerisme een nog vrijwel onontdekt gebied. Uit tal van rapporten blijkt dat de Waddenkustregio wervingskracht heeft om zich tot een bijzondere toeristische bestemming te ontwikkelen. Niet voor massaal bezoek, maar een nichemarkt van de 'fijnproever', die wandelt, fietst of vaart en die komt voor topkwaliteitsaanbod m.b.t. natuur en cultuur. De uitdaging is met de kwaliteiten van erfgoed en landschap de condities voor recreatie en toerisme te verbeteren, ook uit het oogpunt van werkgelegenheid en leefbaarheid.

De Waddenzeedijk scheidt de wereld van het aloude cultuurlandschap met dat van het Werelderfgoed Waddenzee. De dijk biedt uitzicht over beide maar de toegankelijkheid is dikwijls beperkt. Het 'zien, ruiken en proeven' van het Wad kan sterker op de kaart worden gezet, onder meer door aan te haken op het toeristische marketingaanbod vanuit de steden Groningen en Leeuwarden, dit laatste ook in het kader van het vermarkten van de Culturele Hoofdstad 2018. Combinaties met het Lauwersmeergebied bieden eveneens perspectief. Hetzelfde geldt voor maatregelen en projecten binnen het koepelproject 'Toerisme Waddenkust Fryslân-Groningen', dat onder meer een inventarisatie bevat van kansrijke initiatieven op het gebied van promotie en marketing in combinatie met de Werelderfgoedstatus.

Het Noordelijk kleigebied van Fryslân en Groningen kent in hoofdzaak akkerbouw, in het bijzonder de teelt van pootaardappelen. Deze gaan de hele wereld over en geven de landbouw in dit gebied een belangrijke internationale positie. De sociaal- economische belangen ervan zijn groot. Maar er is sprake van toenemende zorgen omtrent de bodemstructuur. Dit probleem wordt versterkt door de veranderingen in het klimaat, met meer extreme periodes van droogte, afgewisseld met intensieve regenbuien. Tevens heeft de verhoging van het peil in de Waddenzee ongunstige invloed op de zoet/zoutgradiënt in de bodem, hetgeen kan leiden tot minder vitaal gewas dat gevoeliger is voor ziekten. Ander zorgpunt is de verzilting van landbouwgrond die hierdoor optreedt. Zout tast de structuur van kleibodems aan en kan daarmee op termijn de traditionele pootgoedteelt in gevaar brengen.

Tegelijkertijd ontstaat nationaal en internationaal een sterke behoefte aan een vitaler en duurzamer teeltsysteem. Dit betekent dat een gezonde rotatie van gewassen in combinatie met andere teeltmaatregelen aan belang zal winnen. Ervaringen uit de biologische akkerbouw kunnen hierbij waardevol zijn.

De klimaatverandering vergt hernieuwde aandacht voor de kustveiligheid. Dit besef leeft breed. Inmiddels loopt hiertoe het Deltaprogramma, met het Waddengebied als een van de zeven speerpunten waarvoor een voorkeursstrategie geldt. Het betreft de grootste investering die het Rijk de komende jaren langs de kust gaat doen. In het kader hiervan wordt onder meer gezocht naar innovatieve dijkconcepten met een meerwaarde voor andere doelstellingen in het gebied. Dit betekent dat er allerlei kansen liggen tot innovatieve gebiedsontwikkeling in combinatie met het verbeteren van de kustveiligheid.

Streefbeeld 2025

De Waddenkust met de rust en ruimte, het landschap en het erfgoed heeft zich ontwikkeld tot een bijzondere bestemming voor natuur- en cultuurtoeristen. De relatie tussen zee en kust is op meerdere plekken versterkt en de geschiedenis van het rijke cultuurlandschap is in het landschap leesbaar. De eerste innovatieve (dijk)concepten zijn gerealiseerd, veelal in combinatie met routestructuren met een meerwaarde voor natuur, toerisme en regionale economie. Verder is er voldoende kennis over de bepalende factoren voor het duurzaam optimaliseren van het akkerbouwteeltsysteem. Dit geldt met name voor de levering van groene grondstoffen aan de chemische industrie en het verbouwen van zilte- en aquateelten. De opgebouwde kennis op dit gebied wordt zowel toegepast als overgedragen. De haven van Harlingen, met het accent op de Willemshaven, is als internationaal toeristisch en recreatief zwaartepunt in het gebied versterkt. Harlingen heeft zich ontwikkeld tot een belangrijk

overstappunt. Parallel aan deze ontwikkeling is de economische betekenis van Harlingen als overslaghaven toegenomen en is de visserijhaven verduurzaamd.

Kansen

Recreatie en toerisme
Het Fries-Groningse terpen- en wierdengebied is internationaal ongekend. In samenhang met de ambities rond de Afsluitdijk om de overloop uit de regio Amsterdam van internationaal toerisme op te vangen, moet het mogelijk zijn een deel van deze stroom te verleiden met de vele mogelijkheden van het Waddengebied. Er liggen tal van kansen om kunst, cultuur, landschap en natuur beter met elkaar in verband te brengen en internationaal te vermarkten. Om die te benutten, is het wenselijk om initiatieven in een samenhangend en samenbindend kader te plaatsen. Hiervoor is in Groningen 'de Waddenkroon' ontwikkeld als nieuwe drager die bovendien een bijdrage kan leveren aan het onderhouden van de kwaliteiten van het landschap en het erfgoed. Het initiatief is inmiddels interprovinciaal opgepakt in de Waddenkustvisie. Ook het initiatief 'Holwerd aan zee' biedt kansen, waarbij door middel van een doorgang in de dijk een aantrekkelijk binnenmeer ontstaat. Hieraan kunnen allerlei andere ontwikkelingen worden gekoppeld op het vlak van toerisme, natuur, cultuur en bedrijvigheid. Ook biedt het kansen voor besparingen op het baggerbeheer van de vaarverbinding met Ameland.

Voor het versterken van de recreatie en het toerisme van het gebied zijn drie kansrijke thema's te onderscheiden. Allereerst het opzetten van cultuurroutes, zowel rond terpen en wierden als langs en over de dijk. Voorbeelden zijn de initiatieven 'Leven op de grens' en 'Beleefbare natuur en landschap in het waddenland'. Tweede thema is het inspelen op de mogelijkheden die het cultuurhistorisch landschap biedt tot beleving, bezinning, stilte en verbeelding. Versterken van de gastvrijheid en de culinaire beleving van het Waddengebied vormt het derde thema met potentie.

Leeuwarden als Culturele Hoofdstad in 2018 vormt één van de ijkpunten om alvast naar toe te werken. In het kader hiervan worden 'Journeys' ontwikkeld, met startpunten in onder meer de drie steden in het Waddengebied, te weten Harlingen, Franeker en Dokkum. Interessant is ook Noordpolderzijl, dat een markant cultuurhistorisch 'gezicht naar zee' vormt in combinatie met vernieuwende landschapsinitiatieven die bijdragen aan het bereikbaar houden van het haventje.

Landbouw
Voor de waterhuishouding en verzilting bestaat reeds veel aandacht, zoals in de onderzoeksprojecten Spaarwater, Zilte Aardappelketen in de Waddenregio en Gouden Gronden. Enkel wordt hierin een te beperkt aantal factoren in onderlinge samenhang onderzocht. Resultaten kunnen daardoor onvoldoende vertaald worden naar integrale maatregelen. Er is dan ook behoefte aan een programma waarbij eerst kennis wordt ontwikkeld en de economische perspectieven hiervan met praktijktesten in kaart te brengen. Op basis van de resultaten kunnen vervolgens inrichtingsmaatregelen worden genomen, met aandacht voor het overdragen van de kennis. Daarbij liggen er zowel kansen voor het produceren van specifieke regionale producten als voor reguliere gewassen waar vraag naar is op de wereldmarkt. Het Waddengebied biedt immers unieke producten met een authentieke beleving die lokaal zijn verbonden met de gemeenschap. De kunst is om deze lokale kracht enerzijds te verbinden met op wereldschaal opererende producenten zoals de aardappelteelt en de garnalenvisserij en anderzijds om de afzonderlijke lokale producenten te laten profiteren van de samenwerking via één overkoepelend merk. Texels schapenvlees blijft Texels en aardappels uit Groningen worden nooit Fries, net als de melk uit Friesland nooit Hollands wordt. Het komt echter wel allemaal uit het Waddengebied en biedt daarmee een uitgelegen kans voor de verdere ontwikkeling van een Waddenvoedsel- en eetcultuur.

De omgang met de bodem en alles wat daarin leeft, of deze nu zoet, zout of zilt is, is een van de grootste uitdagingen voor de agrarische sector en daar is veel (praktijk)kennis voor nodig. Experimenten en nieuwe verdienmodellen dragen daaraan bij. Voor de landbouw**,** zowel in het kustgebied van Fryslân en Groningen als op de eilanden, liggen er kansen in het verduurzamen van de huidige specialisaties, waaronder de aardappelteelt, en het opvangen van de gevolgen van de klimaatverandering. Aanvullend kan nadrukkelijk worden ingespeeld op de kansen van aquateelten: zilt is mild. Een lokale voedselketen kan bovendien voordelen bieden in het financieel waarderen van de landbouw- en visserijproducten, het verkorten van kringlopen en - door de focus op lokale werkgelegenheid via onder meer recreatie en toerisme - bijdragen aan de trots van de regio.

Landschap, Natuur en Cultuur
Het binnendijkse kleigebied is de culturele onlosmakelijke pendant van de Waddenzee. De twee provincies zoeken bij het onderling verbinden van kunst, erfgoed en andere sectoren/opgaven nadrukkelijk de samenwerking met partners en beleidsterreinen. Zij streven naar het neerzetten van een sterke basis binnen de culturele sector in combinatie met het creëren van ruimte voor vernieuwing en het leggen van verbindingen met andere beleidsvelden. De verbinding tussen gebouwd erfgoed, landschap en ruimtelijke kwaliteit krijgt speciale aandacht.

Het gebied beschikt over een grote diversiteit aan cultureel erfgoed: rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten, bijzondere stads- en dorpsgezichten, beeldbepalende en karakteristieke panden. Maar ook bijzondere tuinen, archeologische vindplaatsen en kenmerkende landschappen. Zo heeft Groningen bijvoorbeeld de mooiste orgels van de wereld in haar prachtige middeleeuwse kerken staan. Het bijzondere aan het erfgoed is de ligging van de objecten en ensembles in de context van het landschap, een unieke waarde voor zowel de identiteit van het gebied als de toeristische attractiviteit.

Haven van Harlingen
De historische binnenstad van Harlingen, direct gelegen aan de Waddenzee, biedt allerlei toeristische kansen. Om die reden nemen de grote cruisemaatschappijen Harlingen nu al steeds vaker op in hun programma's. Harlingen legt daarvoor een nieuwe aanlegsteiger aan in de Nieuwe Willemshaven; deze wordt ontwikkeld tot een haven met internationale allure met vooral recreatieve en toeristische accenten. Daarnaast is Harlingen het vertrekpunt van de veerboten naar Terschelling en Vlieland. Een kans ligt het in het laten ontdekken van de binnenstad door deze passanten. Verder kan de huidige functie van Harlingen als jachthaven en verzamel- en overstappunt voor de bruine zeilvaart verder worden versterkt. Hetzelfde geldt voor de functie als overslaghaven voor met name bulkgoederen zoals zand en de visserijafslag.

Waddenzeedijken
Voor dijkversterkingen van het Nationale Deltaprogramma voorziet de voorkeursstrategie in een gebiedsgerichte en integrale aanpak. Die komt tot stand door aanpassingen aan de keringen aan te laten sluiten bij ontwikkelingen in het gebied en meerwaarde te creëren voor functies als natuur, toerisme en regionale economie. Langs de vaste wal kan dit vrijwel overal met innovatieve dijkconcepten. De drie noordelijke waterschappen en het hoogwaterbeschermingsprogramma hebben hier het voortouw in de vorm van de Project Overstijgende Verkenning Waddenzeedijken. Dit proces duurt tot 2018. Samenwerking met provincies, gemeenten en andere betrokken partijen wordt bewust opgezocht. De realisatie van de plannen vindt tot 2050 plaats via het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP).

Speerpunten investeringen
De focus voor het kustgebied is gericht op:

- Werken aan de kustveiligheid in combinatie met versterken natuurkwaliteit, zilte landbouw en andere functies van dit gebied;
- Inzetten op het beter benutten van de aanwezige fysieke toeristische

infrastructuur, het verduurzamen van de landbouw en het ontwikkelen van zilte gewassen;
- Ontwikkelen en verduurzamen van de haven van Harlingen als (toeristische) hotspot.

5. Waddeneilanden

Gebiedskarakteristiek
Nederland telt vijf bewoonde Waddeneilanden, namelijk Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog. Ieder eiland vormt een zelfstandige gemeente, waarbij Texel tot de provincie Noord-Holland behoort en de vier andere eilanden tot de provincie Fryslân. Van de eilanden is Texel de grootste en samen tellen zij een kleine 24.000 inwoners.

De Waddeneilanden liggen op de grens van de Noordzee en de Waddenzee. Ze worden van elkaar gescheiden door zeegaten. Ieder eiland heeft specifieke kenmerken, maar er zijn ook overeenkomsten. Globaal is de opbouw als volgt: achter een hoge Waddenzeedijk ligt open poldergebied met weinig beplanting en bebouwing, dan komt de binnenduinrandzone met kleinschalige bebouwing, bosjes en een net van elzensingels. De duinen aan de Noordzeekant vormen een ruimtelijke begrenzing, bij de dorpen versterkt met bosgebieden. Aan de koppen van de eilanden bevinden zich kwelders. De bodem van de eilanden bestaat uit zand, veen en kleiig zand tot klei. De onderlinge samenhang en de relatie met de kust en de Waddenzee vormen een onderdeel van een groter geheel. De invloed van de zee en de dynamiek ervan is de verbindende factor. Kustveiligheid is immers vanouds een permanente zorg op de eilanden. Door de klimaatverandering komt hier nog meer nadruk op te liggen.

De natuur vormt het decor en is de grootste aantrekkingskracht van de eilanden. Een groot deel van de eilanden is aangewezen als natuurgebied (Natura 2000) en kent een hoge beschermingsgraad. Daarnaast zijn er gebieden waar gewoond, gerecreëerd en geboerd wordt. De recreatie is de belangrijkste bestaansbron. Het toeristenseizoen wordt steeds langer en de toerist gevarieerder. Dit vindt zijn weerslag in de groei en aard van de verblijfsaccommodaties. Bijzondere cultuurfestivals zoals Oerol zijn drukbezochte evenementen. De sfeer, de natuur als achtergrond en de specifieke invulling maken deze festivals voor de bezoekers tot een unieke belevenis. Elk van de Waddeneilanden kent eigen tradities en daar hechten de bewoners zeer aan. Mede hierdoor kennen ieder eiland een grote onderlinge organisatiekracht, met sterke sociale verbanden.

Uitdagingen
Vanuit het oogpunt van veiligheid vergen zowel strand, duinen en dijken van de eilanden voortdurend aandacht. Ook moet de komende jaren fors worden geïnvesteerd in de natuur. Het beheer heeft achterstand opgelopen en veel gebieden hebben last van vermesting (teveel stikstofdepositie) en verdroging. De ecologische potentie komt daardoor niet tot zijn recht.

De economie wordt sterk gedragen door het toerisme. In 2013 werkte in Nederland gemiddeld 8 procent van de in het bedrijfsleven werkzame personen in de toeristische sector, maar op de Waddeneilanden lag dit percentage op bijna 40 procent (CBS). Daar waar het toerisme zich tot voor kort beperkte tot de zomer, vindt dat nu het hele jaar plaats. Deze trend, met nog steeds een piek in de zomer, heeft gevolgen voor de vraag naar een gevarieerd aanbod qua overnachtingen, voorzieningen en activiteiten op zowel de wal als in de jachthavens. Dit verdient nadrukkelijke aandacht. Door de grote nadruk op recreatie en toerisme is de economie ook eenzijdig. Het verbeteren van de bereikbaarheid, zowel fysiek als op ICT-gebied, is eveneens van wezenlijk belang voor de sociaal- economische ontwikkeling van de eilanden.

De vergrijzing (en ontgroening) vormt op een andere manier een probleem dan op het vasteland. Weliswaar is er voldoende belangstelling om op de eilanden te wonen, maar door

grote belangstelling en het beperkte aanbod zijn de huizen relatief duur met als gevolg dat er nauwelijks doorstroming mogelijk is. Zorgen zijn er ook over het verdwijnen van de eigen eilandcultuur.

Streefbeeld 2025
De Waddeneilanden behoren tot de topgebieden voor recreatie en toerisme in Nederland, waarbij elk eiland zich met een sterke eigen identiteit en cultuur onderscheidt. Ze vormen afzonderlijke leefgemeenschappen met op maat gesneden en kwalitatief goede voorzieningen, een goed verenigingsleven, voldoende perspectief op werken en wonen voor jongeren en voldoende bemande hulpverleningsdiensten. Veerboten varen volledig duurzaam en frequenter. Natuurherstel heeft plaatsgevonden en het beheer daarvan is optimaal. Ook zijn de eilanden in 2025 zelfvoorzienend op het gebied van energie en water. De waterleiding is afgekoppeld en door waterbesparende maatregelen en het vasthouden van regenwater is zowel de verdroging teruggedrongen als de verziltingsoverlast verminderd. De landbouw is een duurzaam onderdeel van de eilandeneconomie geworden met een focus op lokale productie en mogelijkheden voor recreatie en toerisme. Tot slot is de kustveiligheid op orde gebracht waarbij er ook meer ruimte is geboden aan dynamiek in de zeereep en de duinen.

Kansen
Ten aanzien van het toerisme vormen strand, zee en natuur nog steeds de belangrijkste aantrekkingskracht van de eilanden, maar er is ook steeds meer belangstelling voor de cultuur. Festivals op dat gebied trekken drommen mensen en uitbouw hiervan biedt mogelijk perspectief. Lokale producten met een eigen identiteit kunnen de aantrekkingskracht van de Waddeneilanden nog meer vergroten. Bijzonder is dat alle vijf de eilanden voor 2025 niet alleen energieonafhankelijk willen zijn, maar ook willen beschikken over een eigen duurzame drinkwatervoorziening. Er moet dan net zoveel duurzame energie worden opgewekt als nodig is voor zowel het eigen gebruik als het toerisme. Energie- en wateronafhankelijk willen zijn past bij het duurzame imago dat de eilanden willen uitstralen. Naast de status van Werelderfgoed vormt dit een nieuw ‘Unique Selling Point’ voor het Waddengebied.

Er zijn vele lokale initiatieven die inspelen op genoemde kansen. De relatie tussen plannen voor verdere ontwikkeling en voor herstel van de natuur kan spannend zijn, maar juist die spanning kan inspiratie bieden. Van belang is om al deze initiatieven te bundelen om het nettoresultaat te vergroten. Opmaat hiervoor is het gezamenlijke besluit van de Waddeneilanden om dit jaar een richtinggevende koepelnotitie te maken voor het in samenhang verder ontwikkelen van activiteiten op het gebied van duurzaamheid, recreatie en toerisme.

Speerpunten investeringen
Vanuit het totaal aan opgaven ligt de focus vooral op:
- De koploperrol van duurzame innovatie op water en energiegebied;
- Komen tot een gevarieerder en hoogwaardiger toeristisch aanbod;
- Innovatieve en integrale concepten voor kustverdediging;
- Het versterken van de natuurkwaliteit in relatie tot de sociaaleconomische ontwikkeling.

Randvoorwaardelijk daarbij is de samenhang in de plannen zowel per Waddeneiland als voor de eilanden tezamen.

6. Lauwersmeer

Gebiedskarakteristiek
Het Lauwersmeergebied is van oorsprong een getijdendelta. In de jaren zestig van de vorige eeuw is de Lauwerszee afgesloten van de Waddenzee en is het Lauwersmeer

ontstaan. Als gevolg van deze afsluiting is het gebied verzoet (deels brak) en zijn de zandplaten drooggevallen. Het gebied, met als kern het voormalige werkeiland Lauwersoog, heeft zich de afgelopen decennia ontwikkeld tot een groot aaneengesloten topnatuurgebied van internationale allure. In het landschap rondom het Lauwersmeer zijn de diverse generaties oude zeedijken, polders, geulen en kreken nog herkenbaar. Het Lauwersmeer is aangewezen als Natura 2000-gebied en heeft de status van Nationaal Park. Het Lauwersmeer heeft een belangrijke functie voor zowel de Friese waterhuishouding als de Gronings-Drentse.

De weidsheid van het landschap, de aanwezigheid van groot open (recreatief vaar-)water en de vogelrijkdom zijn buitengewoon. Lauwersoog vormt met zijn binnen en buitenhavens, sluizencomplex, zeedijk, visserij en maritiem kwartier een bijzondere locatie op de rand van land en zee. Ook Lauwersoog, inmiddels de grootste garnalenhaven van Nederland, heeft zich ontwikkeld tot toeristische trekpleister. Het heeft zich - als hub naar de Waddenzee en Schiermonnikoog - ontwikkeld tot centrale ontmoetingsplek met een cluster aan recreatieve voorzieningen.

Langs het Lauwersmeer zijn de grootschalige vakantieparken Esonstad, Suyderoog en recreatiecentrum Lauwersoog ontstaan. In de ring rond het Lauwersmeer bevinden zich in de gemeenten Kollumerland, De Marne en Dongeradeel diverse pittoreske historische plaatsen en interessante landschappelijke structuren. Dokkum vervult een sociaal-economische centrumfunctie en vormt een schakel op weg naar het Lauwersmeer. Holwerd vormt het verbindingspunt met Ameland. De Marnewaard heeft betekenis als militair oefenterrein, natuurbuffer en voor recreatief medegebruik.

Uitdagingen
Het natuurlandschap heeft een grote aantrekkingskracht. De ligging ten opzichte van het Unesco Werelderfgoed Waddenzee en het Nationaal Park Schiermonnikoog geeft het gebied nog eens een extra dimensie. Deze kernkwaliteiten bieden tal van mogelijkheden om het toeristische en recreatieve aanbod uit te breiden. Van belang daarbij is dat de ondernemers en beleidsmakers met projectideeën komen om de kernkwaliteiten van het gebied nog beter te benutten en te ontsluiten.

Als gevolg van de verandering van het klimaat zal het waterpeil in de Waddenzee hoger geworden. Dit zal gevolgen hebben voor het boezembeheer en de huidige waterafvoer bij eb onder vrij verval van het Lauwersmeer naar de Waddenzee.

Het ontbreken van een open verbinding tussen de Waddenzee en het Lauwersmeer en de Groningse en Drentse beken heeft de natuurlijke dynamiek sterk verminderd. Het creëren van ecologische verbindingen met het achterland en visvriendelijk sluisbeheer kan zorgdragen voor herstel van de kraamkamerfunctie en vismigratiemogelijkheden.

Streefbeeld 2025
Het Lauwersmeergebied heeft zich gepositioneerd als toplocatie op het gebied van natuurontwikkeling, watermanagement en toerisme. Ook heeft het gebied zich ontwikkeld tot een regionaal vliegwiel voor de visserij. Het Lauwersmeer, de Waddenzee en het achterland vormen een ecologisch samenhangend geheel. De migratie van vis, de visstand en de soortenrijkdom is verbeterd. De kwaliteit van het water is op orde en de waterhuishouding is op een natuurlijker wijze geregeld. Het sluipende verlandingsproces van het meer wordt met succes tegengegaan en de openheid van het gebied is structureel geregeld. Waar mogelijk zijn brakwatersituaties gecreëerd. De toeristische potentie van het gebied is verder geoptimaliseerd op een wijze die zich goed verdraagt met de Natura2000 doelen. Doordat de robuustheid van het natuurgebied is vergroot, schept dat meer mogelijkheden voor toeristische en recreatieve voorzieningen Dit geldt ook voor de beroepsvisserij op het meer. Zo wordt het natuurgebied in economische zin beter benut.

Kansen
Er loopt onderzoek naar mogelijkheden tot een natuurvriendelijker waterhuishouding met een meer natuurlijke peilfluctuatie en zo mogelijk getijdenwerking en sterke verbetering van de mogelijkheden voor vismigratie (van bovenstrooms tot in de Waddenzee). Bij de waterveiligheidsopgave kunnen ecologische verbetermaatregelen, zoals rust en foerageergebieden bij de overgang van land en water gecombineerd worden met de benodigde dijkversterkingen.

Lauwersoog ontwikkelt zich tot een duurzaam visserijcluster (Blueport) met een garnalen(pel)centrum. Interessant is het plan voor een Werelderfgoedcentrum, waar het verhaal van de Waddenzee wordt verteld. Een dergelijk centrum heeft de potentie om uit te groeien tot een ecologisch visitekaartje van Nederland. Ook voor dit initiatief geldt dat de ontwikkeling wordt afgestemd met plannen voor andere centra, met als uitgangspunt dat de som meer is dan de delen.

Strategisch voor verdere ontwikkelingen ligt de voormalige vesting en vissersplaats Zoutkamp op de kruising van (water)wegen (waterpoort van de provincie) en van de recreatieve (ontwikkel)gebieden Lauwersmeer en Reitdiepdal. De samenhang van al deze elementen maken het gebied uniek, geven het een eigen verhaal en bieden voorwaarden voor een breed toeristisch-recreatieve ontwikkeling.

De Waddeneilanden zijn zeer in trek. Daar waar het toerisme zich tot voor kort beperkte tot de zomer, vindt dat nu het hele jaar plaats. Deze trend heeft gevolgen voor het jaarrond op peil houden van de kwaliteit van de verblijfsaccommodaties op zowel de wal als in de jacht-havens. Het Lauwersmeergebied kan een rol vervullen voor spreiding van de recreatiedruk.

Door opgaven met elkaar te combineren en op zoek te gaan naar synergie kan meerwaarde ontstaan en komen nieuwe mogelijkheden en integrale oplossingen in beeld. Zeker indien overheden, bedrijfsleven, vissers en natuurorganisaties zich intensief inzetten voor een duurzame ontwikkeling van het gebied. Het in samenhang ontwikkelen van projectideeën en het bundelen van de krachten biedt allerlei kansen voor het hand in hand ontwikkelen van economie en ecologie. Op deze manier ontstaat een meerwaarde voor het hele gebied.

Speerpunten investeringen
De focus voor het Lauwersmeergebied richt zich op het in samenhang:
- Versterken van de natuurlijke kwaliteit en een natuurlijker waterhuishouding;
- Vergroten van de toeristische infrastructuur en de beleefbaarheid;
- Verduurzamen van de visserijhaven en de keten.

7. Eems-Dollard

Gebiedskarakteristiek
Het Eems-Dollardgebied is een plattelandsgebied met veel kleine kernen en Delfzijl als grotere stad, gelegen op het grondgebied van de gemeenten Oldambt, Delfzijl en Eemsmond. Kenmerkend zijn de wierden, dijken en kwelders, met daarbinnen grote contrasten tussen het industriële landschap van de havens en de openheid van het wierdelandschap en de Dollardpolders. De Eems-Dollard heeft in zijn totaliteit de status van Natura-gebied. Kenmerkend verschil met de overige kustzone van Fryslân en Groningen zijn de kwelders. Verder kent het gebied een primaire kering en slaperdijken bij de Dollardkom en een primaire kering tussen Punt van der Reide en de Eemshaven.

De Eems-Dollard is in Europa één van de laatste estuaria met een open verbinding naar de zee. Het gebied heeft daardoor hoge ecologische en landschappelijke belevingswaarden. Het is de woonplaats van talloze plant- en diersoorten en is voor trekvogels en trekvissen een belangrijk leefgebied. De landbouw domineert met een woonklimaat dat zich kenmerkt

door rust en ruimte. Er zijn schitterende authentieke en rustieke dorpen, maar ook plaatsen waar sprake is van leegstand, met als gevolg dat voorzieningen verdwijnen.

Het is ook het gebied van havens van nationale betekenis en grootschalige industrieterreinen. In combinatie met de beide zeehavens is een stevige economische basis ontstaan met vier economische speerpunten:

Energyport: Door de ontwikkeling van de energiesector in Eemshaven en Delfzijl en de erkenning als Energyport is de regionale economie in de laatste jaren sterk verbreed. De opwekkingscapaciteit in de Eemsdelta groeit door naar circa 7.500 MW aan elektriciteit, ruim een derde van het totaal in Nederland opgestelde vermogen. Daarnaast is het de locatie van een groeiend cluster van duurzame energieproductie uit onder meer zon, wind en biomassa.

Dataport: Mede door aanwezigheid van grootschalige (duurzame) energieproductie is de Eemshaven een aantrekkelijke vestigingslocatie geworden voor datacentra.

Chemport: Het Chemport Delfzijl is een klassiek voorbeeld van een industrieel cluster waarin bedrijven onderling grondstoffen uitwisselen en voorzieningen (onderhoud, beveiliging) en faciliteiten (perslucht- en stikstofleidingen, elektriciteit en stoom, logistiek) delen.

Circulair: Op industrieterrein Oosterhorn en bij de Eemshaven zijn diverse bedrijven gevestigd in het cluster afval en recycling.

Keerzijde van de havenactiviteiten is het nadelige effect op de lucht- en waterkwaliteit. Ook de vaarbewegingen en de daarmee verbonden vaargeulverbredingen en verdiepingen kunnen verstorend werken op de natuurwaarden (slibproblematiek). Omgekeerd geldt dat de aanwezigheid van een kwetsbaar natuurgebied belemmerend werkt op de economische ontwikkeling van de havens en industriegebied.

Uitdagingen

De natuurwaarden staan onder druk door vertroebeling en dichtslibbing van de Dollard. De kenmerkende meergeuligheid van het estuarium is verdwenen. In plaats daarvan ontwikkelt zich een één geulsysteem. Jaarlijks wordt circa acht miljoen kubieke meter aan gebaggerd slib uit de Dollard en de Waddenzee in de Noordzee gestort. Daarnaast neemt de concentratie van slib jaarlijks toe. Als gevolg van inpolderingen uit het verleden en - in mindere mate - vaargeulverdiepingen zijn er onvoldoende gebieden over gebleven waar het slib kan bezinken. Gevolg is dat de Dollard dichtslibt. Ander gevolg van vertroebeling van het water in zowel het estuarium als de rivier is de afname van de biodiversiteit. In de Eemsrivier zijn de slibgehalten al zo hoog, dat de zuurstofloosheid die hierdoor ontstaat de optrek van vis verhindert.

Door de bedijkingen staan bovendien overgangszones tussen zoet en zout water onder druk, waardoor minder vismigratie mogelijk is. Verder nemen de paaigebieden voor vis in het achterland af en staat de broedgelegenheid voor kustvogels onder druk. Veroudering van de kwelders heeft tot gevolg dat deze steeds minder natuurwaarden herbergen. Aandacht verdient verder verbeteren van de kustverdediging, met name door het gecombineerde effect van zeespiegelstijging, bodemdaling en aardbevingen. Doel van het nieuwe waterveiligheidsbeleid is om hierbij zoveel mogelijk te werken aan robuuste oplossingen voor de lange termijn, waarbij gebruik gemaakt wordt van de natuurlijke omstandigheden. Uitdaging hierbij is om het teveel aan sediment in het systeem toe te passen in de kustzone zodat deze kan meegroeien met de zeespiegelstijging, zonder dat hiervoor waardevolle landbouwgronden worden geofferd. Zo wordt net als in het verleden bij de kwelderkust gebruik gemaakt van het natuurlijke proces van opslibbing.

Delfzijl is als havenstadje verstopt achter hoge dijken en ingeklemd tussen infrastructuur. De uitdaging is de maritieme aspecten en historie, nu min of meer weggedrukt, meer herkenbaar te maken. Dit zal de aantrekkingskracht voor bewoners en toeristen vergroten.

De havens en de industrie staan eveneens voor aanzienlijke uitdagingen. Naast het waarborgen van de bereikbaarheid op langere termijn is er sprake van doorontwikkeling van havens en industrie, een transitie naar een circulaire economie en vermindering van de milieudruk op het omliggende gebied. Dit vertaalt zich in een specialisatie en profilering van Eemshaven en Delfzijl op het gebied van de biobased economy, onder meer door het efficiënt en slim benutten van (afval)stromen, het opzetten van gezamenlijke utiliteiten en de overschakeling op duurzame brandstoffen zoals (bio)LNG. Nadrukkelijke aandacht in dit kader verdient de ontwikkeling van een omvangrijk biomassa- en agrobusinesscluster in relatie tot toepassingen van de landbouwproducten in het chemiecluster.

Verder vraagt dit om vergroenen van de procesindustrie door energiebesparing, decentrale opwekking van duurzame energie, toepassing van slimme en duurzame energie-infrastructuur en verdere integratie van het (her)gebruik van (rest)stromen. Dit begint met het vergroten van de marktintroductie van innovatie- en technologieontwikkelingsprojecten op basis van een sterke kennislink met onder andere de Energy Academy Europe en Entrance ten behoeve van het vergroenen van het bedrijvencluster.

Tot slot is momenteel de toeristisch-recreatieve ontsluiting beperkt door ontbrekende schakels in de routestructuren en de gebrekkige toegankelijkheid van de kust. Het gemis aan publiekstrekkers speelt het toerisme eveneens parten.

Streefbeeld 2025
Eems-Dollard heeft zich ontwikkeld tot een samenhangend estuarium, met gunstige voedsel- en watercondities voor ecologische processen, habitats en soorten, dat voldoende draagvlak heeft om de gevolgen van economische ontwikkeling ruimschoots te absorberen. De vertroebeling in het water heeft weer een meer natuurlijk niveau bereikt en overtollig slib wordt toegepast bij dijkversterking, in de landbouw en in de bouwwereld. Ook diverse natuurgebieden dragen bij aan de slibinvang. Er zijn gezonde leefgebieden en natuurlijke overgangszones tussen zoet en zout, waardoor de Eems-Dollard weer fungeert als paaiplaats en trekroute voor vis. De duurzaam ingerichte kustzone vangt op natuurlijke wijze verzilting en de gevolgen van de zeespiegelstijging op. Het gebied kenmerkt zich verder door duurzame en concurrerende energievoorziening en een industrieel cluster op basis van groene grondstoffen, behorend tot de wereldtop met betrekking tot efficiënt, schoon en veilig produceren. De havens beschikken over innovatieve faciliteiten, gericht op een schone leefomgeving en vermindering van milieubelasting door bedrijven en schepen. Het maritieme karakter en de vestigingsstructuur van Delfzijl, inclusief de daarbij behorende voorzieningen, zijn bovendien versterkt.

Kansen
Indien de huidige bedreigingen worden gekeerd, heeft het karakteristieke Eems-Dollardgebied de potentie om zich te ontwikkelen tot een robuust ecologisch systeem met waardevolle habitats. Daarmee kan het gebied in belangrijke mate bijdragen aan het systeemherstel van de Wadden als geheel. Verder kunnen veel ecologische verbetermaatregelen gecombineerd worden met de benodigde dijkversterkingen. De maatregelen dragen daardoor tevens bij aan het creëren van ruimte voor duurzame economische ontwikkeling. Zo kan slib dat verwijderd wordt uit de vaargeul worden benut om de ecologische kwaliteit van het estuarium te verbeteren.

Het huidige karakter van de industriële clusters biedt kans op een unieke profilering als regio waar groen denken en doen in de kern van de economie zit. In de toekomst willen steeds meer bedrijven en overheden zaken doen met leveranciers die duurzaamheid en vergroening als basiskenmerk in hun bedrijfsvoering hebben opgenomen. De regio bezit een unieke combinatie van competenties welke strategische kansen biedt op de driehoek chemie-energie-agro. Het inzetten op duurzame productieprocessen en het stimuleren van

de biobased economy is daarom van het grootste belang, te meer daar de extra werkgelegenheid die voortvloeit uit de transitie naar een duurzame economie kan bijdragen aan het ‘verzachten’ van de gevolgen van de krimp.

De vele contrasten geven het gebied tot slot een unieke identiteit. Een gevarieerd aanbod aan toeristische voorzieningen kan deze gebiedskwaliteit verzilveren en aan Delfzijl een positie geven die recht doet aan maritieme en cultuurhistorische beleving.

Speerpunten investeringen
De speerpunten voor het Eems-Dollardgebied zijn:

- Vergroenen van de chemie en verduurzaming van de havens;
- Dijkversterking door middel van innovatieve concepten in combinatie met natuur, slibinvang, landbouw en recreatie;
- Ontwikkelen van maritieme en cultuurhistorische en toeristisch-recreatieve activiteiten rond Delfzijl.

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 30 augustus 2016

Onderwerp: Investeringskader Waddengebied 2016 - 2026

Kenmerk: 828200

Bijlage:

- Investeringskader Waddengebied 2016 - 2026

1. Inleiding

Het Investeringskader Waddengebied 2016-2026 is opgesteld in opdracht van de Stuurgroep Waddenprovincies en vormt de gezamenlijke ambitie voor het ongedeelde Waddengebied voor de komende tien jaar. De stuurgroep wordt gevormd door de gedeputeerden van Groningen, Fryslân en Noord-Holland die het Waddenfonds/de Wadden in hun portefeuille hebben. De visie 'Wadden van Allure!', die eind 2013 door de drie Provinciale Staten is vastgesteld vormt de beleidsmatige basis. Het investeringskader is onder meer een opmaat voor het komende (meerjarig) uitvoeringskader van het Waddenfonds als onderdeel van de investeringsmix voor majeure opgaven. Ook zal het investeringskader worden benut als gemeenschappelijke agenda richting het Rijk én fungeren als bouwsteen bij het opstellen van ruimtelijke visies en plannen van de provincies.

In de aanloop naar het investeringskader hebben diverse partijen uit het Waddengebied aangegeven dat er behoefte is om naast de huidige inzet van het Waddenfonds op kleinere opgaven te focussen op een beperkt aantal majeure opgaven op het gebied van ecologie en ecologie. Tevens gaven zij aan dat de beschikbaarheid van het Waddenfonds hiertoe een kansrijke mogelijkheid biedt. Met een dergelijke insteek kan het doelbereik worden vergroot zodat een robuuster functionerend ecologisch systeem kan ontstaan in combinatie met een bijdrage aan een duurzame economie.

Het investeringskader is tot stand gekomen na consultatie van direct betrokken partijen bij het Waddengebied. Hiertoe heeft de projectorganisatie een ‘Wadden-3-daagse’ georganiseerd en zijn diverse deskundigen geraadpleegd. Dit alles heeft onder andere geleid tot het voorstel om - naast de bestaande thematische openstellingen - adaptief te gaan programmeren via zes majeure opgaven. Deze luiden als volgt:
1. Waddenzee
2. Havenontwikkeling & natuurverbetering
3. Versterken en Vermarkten Werelderfgoed
4. Vitale Kust en Afsluitdijk
5. Eems-Dollardgebied in balans
6. Eilanden op eigen kracht

Stuk voor stuk spelen deze opgaven in op het oplossen van specifieke problemen in het Waddengebied, het beperken c.q. wegnemen van belangrijke externe bedreigingen en het

creëren en benutten van economische ontwikkelingsruimte. De majeure opgaven zijn bovendien zodanig geformuleerd dat daarin ruimte blijft voor maatwerk, terwijl tegelijkertijd focus en samenhang is aangebracht. Wij verwachten dat de gezamenlijke inzet en focus op een zestal opgaven ons in staat zal stellen effectiever cofinanciering te realiseren, onder meer door het verbeteren van de samenwerking van de betrokken overheden, met het Waddenfonds en met initiatiefnemers. Ook is er meer kans is op bijdragen vanuit bijvoorbeeld Europese fondsen.

In de periode 2016-2026 is nog € 270 mln. beschikbaar voor projecten. Wij stellen voor om nu € 150 miljoen hiervan te bestemmen voor het aangaan van nieuwe verplichtingen die een bijdrage leveren aan de majeure opgaven. De urgente projecten die in 2016 door het DB/AB zijn gehonoreerd leveren ook een bijdrage aan de zes opgaven. Tevens stellen wij voor om uiterlijk in 2021 een midterm review te maken. Op basis hiervan komt aanvullend – indicatie: tussen de € 20 en € 40 mln. – beschikbaar voor de majeure opgaven. In totaal zal tussen de 60 en 75% van de beschikbare middelen voor projecten uit het Waddenfonds worden gereserveerd voor de majeure opgaven in de periode 2016-2026. De overige projectmiddelen – ca. € 90 miljoen – blijven bestemd voor thematische uitvragen via het Waddenfonds. Bij de opzet en de indicatieve verdeling is rekening gehouden met het uitgangspunt dat 50% van de Waddenfondsmiddelen dienen te worden ingezet voor duurzame economische ontwikkeling en 50% voor versterking van de ecologie van het Waddengebied. De middeleninzet vanuit het Waddenfonds wordt voorbereid en besloten door het bestuur van het Waddenfonds. Dit geldt voor de individuele projecten en de kaders, zoals het uitvoeringskader en uitvoeringsprogramma. Een en ander is vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling.

Aan elke majeure opgave is in deze voordracht indicatief een percentage van de beschikbare Waddenfondsmiddelen voor de majeure opgaven gekoppeld. Dat percentage is één onderdeel van de mix van investeringen van diverse overheden en private partijen ten behoeve van het kunnen realiseren van de majeure opgaven. Uit berekeningen van de mix bij de tot nu toe gesubsidieerde projecten blijkt dat het Waddenfonds gemiddeld voor iets meer dan 50% (multiplier iets lager dan twee) bijdraagt aan investeringen (economie en ecologie samen) in het gebied. Om optimaal gebruik te kunnen maken van het geld uit het Waddenfonds, streven wij in de komende periode naar een hoger percentage ‘bijdragen van derden’, of te wel naar een multiplier hoger dan twee.

Na vaststelling van het ontwerp-investeringskader door de drie Provinciale Staten zal het AB van het Waddenfonds een meerjarig uitvoeringskader vaststellen ten behoeve van de begroting van het Waddenfonds. Het uitvoeringsprogramma, als eindproduct van fase vier - zal door de drie Gedeputeerde Staten afzonderlijk worden vastgesteld. Ook zal het adaptief programmeren uitgewerkt worden door de provincies met het Waddenfonds samen. Deze werkwijze moet het beter dan nu mogelijk maken om meerdere jaren vooruit te programmeren, meer flexibiliteit aan te brengen en financiële ruimte te houden voor investeringen waarvan we aard en omvang nu nog niet kennen. De uitwerking moet leiden tot snelle doorlooptijd en eenvoudige procedures. U wordt vóór 1 juli 2017 via een eerste voortgangsrapportage van de uitvoering van het Investeringskader op de hoogte gestelde van de voortgang van het uitvoeringsprogramma.

Wij stellen samenvattend voor:

- Het Investeringskader Waddengebied 2016-2026 vast te stellen
- De stuurgroep Waddenprovincies en het Algemeen Bestuur van het Waddenfonds het investeringskader als uitgangspunt mee te geven voor de verdere uitwerking van het kader in een uitvoeringsprogrammering
- Uiterlijk 2021 aan uw Staten een midterm review aan te bieden

- u vóór 1 juli 2017 te informeren over de voortgang van de uitwerking van het investeringskader

2. Doel en wettelijke grondslag

Het doel van deze voordracht is om het Investeringskader Waddengebied 2016-2026 gezamenlijk vast te stellen en vervolgens te laten dienen als focus voor de inzet van provincies en Waddenfonds. Hiermee is dit een uitvoeringsparagraaf van de visie 'Wadden van Allure!'.

3. Procesbeschrijving en planning

In het jaarverslag van het Waddenfonds 2014 is de uitdaging geformuleerd om "van een subsidiepot naar een investeringsfonds" te komen. Dit heeft geleid tot de afspraak in de Stuurgroep Waddenprovincies om te komen tot een aanpak, waarbij het Waddenfondsgeld een deel van de investeringsmix dient te zijn. Op een tweetal momenten zijn de Staten over dit initiatief en de voortgang geïnformeerd: in november 2015 en in maart 2016. Hierin is aangekondigd dat de besluitvorming in de Staten plaats kan vinden na de zomer van 2016.

Het proces om te komen tot het ontwerp-investeringskader kende een drietal fasen: de oriëntatiefase (afgerond met de zgn. proeve), de consultatiefase (de 'Wadden-3-daagse' en adviezen van de Commissie Kwaliteitstoetsing Waddenfonds en de Regiecommissie Waddengebied) en de afrondingsfase (via besluitvorming in de colleges, de informatieve bijeenkomst van de drie Staten en behandeling van de Statenvoordracht). Na vaststelling volgt de implementatiefase, fase 4.

Na vaststelling van het investeringskader zal de uitvoeringsprogrammering worden ontwikkeld. Dit is naar verwachting in het eerste kwartaal van 2017 gereed. Net als in de vorige fasen zal dit in nauw overleg en samenwerking tussen de provincies en met het Waddenfonds worden uitgevoerd. De samenwerking met de partners voor de uitvoering verdient eveneens nadrukkelijke aandacht, met name om concreet te maken welke inspanningen partijen gezamenlijk gaan leveren. Daarnaast zal overleg plaatsvinden met de omgeving waar de opgave zich afspeelt.

Binnen de werkwijze van adaptief programmeren past het om via een midterm review in uiterlijk 2021 te kijken welke lering we kunnen trekken op basis van de uitvoering in de eerste vijf jaar en waar nuttig nieuwe inzichten en ideeën zijn in te brengen.

4. Begroting

De vaststelling van het Investeringskader Waddengebied 2016-2026 heeft nu geen gevolgen voor de provinciale begroting(en). Bij de uitvoering van het investeringskader maken de provincies afspraken over de medefinanciering van majeure opgaven. Via de eerste verantwoordingsrapportage wordt u op de hoogte gesteld van de voortgang. Eventuele voorstellen tot bijdragen via cofinanciering – in zoverre niet gedekt binnen de bestaande reserve - vinden plaats via de kaderbrief.

5. Inspraak/participatie

Op de conceptvisie 'Wadden van Allure!' uit 2013 heeft men inspraak kunnen leveren. Het investeringskader is een uitvoeringsparagraaf bij de visie, met de provincies als

initiatiefnemer. De ontwikkeling van het investeringskader is gebaseerd op de analyses en de gesprekken die gevoerd zijn met direct betrokkenen in het gebied. Centraal stonden de vragen: wat gaat er nu goed en niet goed? Wat heeft de eerste periode van medefinanciering van het Waddenfonds opgeleverd en wat kan beter? Welke initiatieven zijn er en wat dragen deze bij aan de economie en ecologie van het Waddengebied?

De dialoog met de omgeving is dit voorjaar gedaan middels de projectwebsite (www.ikwaddengebied.nl) en een mogelijkheid tot reageren op een eerste conceptversie. In totaal hebben ca. 40 instanties schriftelijk gereageerd. Vervolgens is de Wadden-3-daagse georganiseerd, waarbij gesprekken zijn gevoerd met circa 75 vertegenwoordigers uit het gebied. Aanvullend zijn specifieke verdiepende gesprekken gevoerd ter voorbereiding op het formuleren van majeure opgaven. Op basis van de schriftelijke reacties en de gesprekken is een zgn. 90% versie van het investeringskader opgesteld in de maand mei. In juni is deze versie voor advies voorgelegd aan het Regiecollege Waddengebied (RCW) en de Commissie Kwaliteitstoetsing Waddenfonds (KC). Het RCW heeft positief geadviseerd en een aantal adviezen meegegeven die zijn benut bij het afronden van het investeringskader. De KC heeft gewezen op de het proces van vaststelling in relatie tot de afspraken in het bestuursakkoord en hetgeen vervolgens is vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling.

6. Nadere toelichting

Om de kwaliteiten van het Waddengebied te versterken, is in 2006 de Wet op het Waddenfonds van kracht geworden. Sinds 2012 is het Waddenfonds, in de vorm van een gemeenschappelijke regeling, onder verantwoordelijkheid van de provincies Noord-Holland, Fryslân en Groningen gebracht.

Het Waddenfonds richt zich op onderstaande doelen:

1. Vergroten en versterken van natuur- en landschapswaarden;
2. Verminderen / wegnemen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdom van de Waddenzee;
3. Duurzame economische ontwikkeling en transitie naar een duurzame energiehuishouding;
4. Ontwikkelen van een duurzame kennishuishouding.

Zoals aangegeven stellen wij voor om in de periode 2016-2026 te focussen op een zestal majeure opgaven. De indicatieve verdeling van middelen uit het Waddenfonds voor de majeure opgaven (exclusief besluiten via de midterm review) is weergegeven in onderstaande tabel.

	Wadden-zee	Haven-ontwikkeling & natuur-verbetering	Versterken en vermarkten Werelderfgoed	Vitale Kust en Afsluitdijk	Eems-Dollard-gebied in balans	Eilanden op eigen kracht
Verdeling € 150 mln. tbv majeure opgaven	10%, is € 15 mln.	20%, is € 30 mln.	10%, is € 15 mln.	27,5%, is € 41 mln.	25%, is € 38 mln.	7,5%, is € 11 mln
Belang in opgave van ecologie (in %)	80	50	0	50	50	50
Belang in opgave van economie (in %)	20	50	100	50	50	50

Om tot een evenwichtige investeringsmix te komen, zullen marktpartijen en overheden moeten bijdragen aan de projecten. Als provincies zullen we op een inzichtelijke wijze de medefinanciering voor het investeringskader in de begrotingen 2018 e.v. op nemen.

Na instemming van Provinciale Staten met het investeringskader wordt de werkwijze van adaptief programmeren nader uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. Eén aspect daarvan is de wijze waarop partners betrokken worden bij de ontwikkeling en uitvoering van projecten. Andere van belang zijnde onderdelen van dit programma zijn onder meer:

- Kennisagenda;
- Monitor van de ontwikkelingen in het Waddengebied;
- Kaders voor de thematische openstellingen door het Waddenfonds;
- Afspraken tussen opdrachtnemers, Waddenfonds en provincies ten behoeve van het uitvoeringstraject;
    - verantwoordingsrapportages, midterm evaluatie in 2021 etc.;
    - financiële mogelijkheden en kaders zoals programmeringsplafonds
- Agenda naar en met het Rijk;

Bij eventuele consequenties als gevolg van het adaptief programmeren zullen ook uw Staten indien nodig tijdig worden betrokken.

Wij stellen u voor het in ontwerp bijgevoegde besluit vast te stellen
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

dhr. H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 67

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelet op:
- dat de Staten van de provincies Groningen, Fryslân en Noord-Holland in 2012 de gemeenschappelijke regeling Waddenfonds hebben getroffen;
- dat de Staten van de drie provincies in 2013 'Wadden van Allure!' hebben vastgesteld;
- dat de provincies de behoefte hebben om de visie Wadden van Allure! te voorzien van een uitvoeringsparagraaf, gericht op majeure opgaven
- de bijdrage die een gemeenschappelijke focus op basis van het investeringskader kan opleveren als bouwsteen voor omgevingsvisies en gemeenschappelijke agenda naar en zo mogelijk met het Rijk

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 30 augustus 2016, nummer 828200

Besluiten:

Het 'Investeringskader Waddengebied 2016-2026' vast te stellen als uitvoeringsparagraaf bij de visie Wadden van Allure! van de provincies Groningen, Fryslân en Noord-Holland.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter

, griffier

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Tbv Statenvergadering d.d	**03-10-2016**
Commissie	Ruimte Wonen & Water
Datum commissievergadering	**19-09-2016**

Onderwerp: **Voordracht Investeringskader Waddengebied 2016-2026**

Uw contactpersoon
M.D. Veldhoen-de Groot
AD/STG

Doorkiesnummer 023-514 5342
veldhoenm@noord-holland.nl

28 september 2016

De commissie adviseert de voordracht Investeringskader Waddengebied 2016-2026 als bespreekstuk te agenderen voor de PS vergadering van 3 oktober 2016.

Voor de behandeling van dit punt in de commissie RWW: zie hieronder het uittreksel uit het conceptverslag van de vergadering van de commissie RWW van 19 september 2016:

6.a Water: Investeringskader Waddengebied 2016-2026
De commissie wordt gevraagd advies uit te brengen over de voordracht Investeringskader Waddengebied voor de PS-vergadering van 3 oktober 2016. Tijdens het werkbezoek zijn al diverse vragen gesteld. De voorzitter geeft mee dat als bij behandeling in PS wordt overwogen om moties en/of amendementen te komen, dit met de fracties van Groningen en Friesland moet worden afgestemd.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) is blij dat het Investeringskader er is. Een jaar geleden hebben PS al over het Waddenfonds gesproken, waarbij het erop leek dat PS überhaupt geen input meer kon leveren en dat de democratische controle in gevaar kwam. Gelukkig werd een maand later het Investeringskader in het leven geroepen waardoor PS inhoudelijk input kan leveren op wat er gebeurt met enorme budget.
De PvdD was blij op pagina 5 te lezen dat de majeure investeringen in "ecologie en ecologie" nodig hebben, maar helaas staat verderop dat er geïnvesteerd gaat worden in visserij. Dit wordt gegreenwasht met termen als "visserij van werelderfgoedklasse" maar het blijft visserij en na 10 jaar onderzoek door Han Olf is gebleken dat het gehele ecosysteem in de Waddenzee ernstig is beschadigd en dat eigenlijk elke vorm van visserij moet stoppen om het gebied te laten herstellen. De PvdD-fractie mist dit besef. Het is goed dat er 10 mln. beschikbaar is voor het Viswadproject waarbij garnalenvergunningen worden uitgekocht, zodat de vissers financieel gecompenseerd worden en het wad zich kan herstellen. De coalitie Wadden Natuurlijk en de vissersbond zeggen echter dat die 10 mln. niet genoeg is. Mevrouw Vermaas is benieuwd hoe GS hierin staan en of zij bereid zijn dit budget te verhogen. Zij stelt voor om het geld dat nu geïnvesteerd wordt in de visserij over te hevelen naar het budget om vissers uit te kopen.

De heer **Leever** (ONH) wijst ook op de zinsnede "ecologie en ecologie". ONH wil graag weten hoe het staat met de tussentijdse rapportages van de inmiddels verwezenlijkte projecten van het Waddenfonds. Er is nog een bedrag van 270 mln. over. De heer Leever is benieuwd waar dat geld gestald is en waar de renterevenuen tot nu toe zijn.
De heer Leever heeft begrepen dat er een vergunning voor zoutwinning in de Waddenzee ligt. Hij vindt dit in verband met bodemdaling zorgelijk. Waarom is er geen compensatiefonds, net als dat van de NAM?

Mevrouw **Van Rooij** (PvdA) constateert dat het stuk veel nadruk legt op integrale aanpak en focus, zaken die de PvdA aanspreken. Tijdens de informatiebijeenkomst van 14 september in Leeuwarden heeft zij ervaren dat de sfeer over het stuk ook bij de stakeholders positief is. De stakeholders zijn actief betrokken in de dialoogfase. Gebleken is dat ze zich ook verantwoordelijk voelen. De transformatie naar shareholder

benadrukt een intentie. Hoe vertaalt zich die naar de praktijk? Hoe wordt ervoor gezorgd dat de stakeholders de komende jaren actief betrokken blijven? Is daar een structuur voor afgesproken? Wordt er gesproken over een betere samenwerking en hoe krijgt die handen en voeten?
De projecten komen tot stand met cofinanciering van overheden en private partners. Bestaat de mogelijkheid om bij sommige projecten de gebruikers mee te laten betalen en ze als cofinanciers te laten optreden, bijvoorbeeld bij een direct belang? Past dit in het streven een hogere bijdrage van derden te verwerven? Welke wegen ziet de gedeputeerde nog meer om een hogere bijdrage in de cofinanciering te verkrijgen?
In het stuk staan bij doelstellingen teksten als "verminderen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdom". Mevrouw De Rooij vindt dat het de provincie past om zich nog eens tegen gas-, olie- en zoutwinning in de kustzone uit te spreken. Zijn GS daartoe bereid?
Voordat een project een project kan worden, is soms onderzoek noodzakelijk. Bestaat de mogelijkheid om een dergelijk onderzoek te financieren, ook als dat niet leidt tot een project? Kan dit toegevoegd worden aan de doelen? Past dit binnen de context leren door doen, experimenteren en pilotprojecten?

De heer **Leever** (ONH) vraagt of mevrouw Van Rooij met betrekking tot cofinanciering ook bedoelt dat er revolving funds ter sprake kunnen komen. Hij herkent deze vorm niet in de bestedingen.

Mevrouw **Van Rooij** (PvdA) denkt dat dit een mogelijkheid kan zijn, maar zij doelde vooral op de gebruikers die direct een belang hebben bij het project. Revolving funds kunnen een mooie toevoeging zijn.
Hoe worden kennis en voortgang geborgd bij projecten als er sprake is van tegenzittend economisch tij en partners voortijdig afhaken? Mevrouw Van Rooij leest dat bij eventuele consequenties als gevolg van adaptief programmeren de Staten zo nodig worden betrokken. Kan de gedeputeerde hier een voorbeeld van geven?
Noord-Holland is de eerste provincie waar het stuk in PS wordt behandeld. Hoe wordt omgegaan met eventuele moties en amendementen? Tevens meent mevrouw Van Rooij dat het erg kort dag is voor eventuele veranderingen.

Mevrouw **De Groot** (SP) maakt zich zorgen over partijen die in het Waddengebied kleine projecten willen uitvoeren en die zich moeten aansluiten bij grote projecten. Wat gebeurt er met de kleine projecten die maar zitten te wachten op cofinanciering? Er is in het stuk sprake van "duurzame economische ontwikkelingen". Wat houden die precies in? Mevrouw De Groot meent dat de betekenis steeds een andere is of dat het een soort containerbegrip is geworden.
Mevrouw De Groot is het met mevrouw Van Rooij eens dat er gewaakt moet worden voor het winnen van gas, olie en zout en wil het allerliefst dat men daarmee in het Waddengebied ophoudt om het mooi te houden en niet te veel te hoeven compenseren. Bij compensatie wordt gebied dat als natuur is aangewezen vaak bestempeld als compensatienatuur, zodat er elders minder natuur in stand hoeft te worden gehouden. Zij wil graag weten wat de compenserende maatregelen zijn.
Het toerisme op Texel is erg toegenomen. Mevrouw De Groot wil niet te veel toeristen in het Waddengebied aantrekken.
Mevrouw De Groot heeft het idee dat het Waddengebied een vergaarbak is geworden voor allerlei soorten subsidies. Zij wil graag inzicht krijgen in het verloop van de geldstromen in het Waddengebied en de initiatieven van de andere twee landen die aan het Waddengebied grenzen. De gedeputeerde heeft mevrouw De Groot uitgenodigd om dit bij een kopje koffie te bespreken.

Mevrouw **Haagsma** (CDA) hoort graag van de gedeputeerde of de zin "balans tussen ecologie en ecologie" gewijzigd gaat worden, omdat het grote betekenis kan hebben als dit niet gebeurt.
Het stuk is een goede aanzet en een verbetering ten opzichte van de afgelopen jaren. De verdeling van de majeure projecten geeft duidelijkheid. De stakeholders zijn grotendeels tevreden over het resultaat. Eén stakeholder uit zijn zorgen over Innovatie dijkconcepten brakke en zachte overgang van zoet naar zout. Wil de gedeputeerde daarop reageren?
Voor de majeure projecten heeft men een procentuele verdeling toegepast. Op welke wijze is deze tot stand gekomen? De CDA-fractie vraagt zich af of er ideeën zijn om de cofinanciering en de multiplier te vergroten en dit te realiseren. Wat zijn de gronden geweest voor de toekenning van 50 mln. en hoe is de besluitvorming verlopen? Op welke wijze worden PS van de verschillende provincies betrokken bij de opstelling van het uitvoeringsprogramma en wanneer mogen zij dit verwachten?

De heer **Bakker** (D66) kan zich zeer goed vinden in het Investeringskader en de daarin genoemde opgaven. D66 is van mening dat het kader meer richtinggevend is dan kaderstellend en is benieuwd naar het uitvoeringsprogramma. Een aandachtspunt is de landbouw, waar ook in een brief van LTO op wordt gewezen. Er is ruim aandacht voor zilte teelt in het stuk en dat is positief, maar er moet worden opgepast dat de

landbouw sterkt blijft zodat de zilte teelt uiteindelijk kan worden ingevoerd. D66 wil daarom evenredige aandacht voor zoet water en projecten als Spaarwater.
Een tweede aandachtspunt is het streven naar cofinanciering. De heer Bakker vindt het positief dat gestreefd wordt naar een grotere bijdrage van derden en een multiplier van 2, maar vraagt zich af waarom dit een streven is en niet als doel wordt vastgelegd.

Mevrouw **Rommel** (VVD) is blij met het Investeringskader, ook met de verdeling over de majeure projecten en de fiftyfifty-verdeling over ecologie en economie. De VVD spreekt graag over "econologie" en "econologisch". Hoe wordt de verdeling over de verschillende provincies gewaarborgd? In het stuk staat dat als een planproject klaar is dit als eerste in gang gezet wordt, maar hoe wordt dit over de provincies verdeeld?
De VVD is het eens met de opmerkingen over meer zoet water in de landbouw. Met betrekking tot het zilte water is men nu bezig met heel kleine projecten, maar het is de vraag of men het uiteindelijk gaat halen.
Mevrouw Rommel vraagt tot slot hoe de stakeholders en de initiatiefnemers blijvend bij de projecten worden betrokken.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) sluit aan bij de opmerking van de SP over kleine projecten en initiatieven. 50PLUS is tevreden met het Investeringskader en het feit dat initiatiefnemers worden ondersteund. Mevrouw De Meij hoort graag wat de gedeputeerde zegt over de zoutwinning en de financiële consequenties als dit niet gebeurt. Tot slot wil zij meegeven de uitvoeringskosten zo laag mogelijk te houden.

De heer **Klein** (CU-SGP) is tevreden met de focus van het Investeringskader. Er staat in dat de eerste ontwikkelingsrichting het realiseren van een rijke Waddenzee betreft. Daarnaast gaat het om het versnellen en waar nodig op gang brengen van een transitie naar een meer duurzame industrie, havens, visserij en landbouw in het Waddengebied. Hij kan zich in deze uitgangspunten goed vinden.
Hij leest ook dat uitgangspunt is dat economisch medegebruik niet leidt tot achteruitgang van milieu- en waterkwaliteit en geen nieuwe beperkingen mag opleveren voor ecologische functievervulling. De CU-SGP is daar blij mee omdat zij sterk hecht aan het Waddengebied als uniek natuurgebied.
De steunfractieleden zijn bij de bijeenkomst in Leeuwarden geweest en waren enthousiast over de betrokkenheid van de verschillende stakeholders en de sfeer van samenwerking en het in het ooghouden van de verschillende belangen. De heer Klein hoopt dat dit ook in de praktijk zo vorm gaat krijgen.
De heer Klein sluit aan bij de oproep van de PvdA om een uitspraak van GS over het niet willen winnen van kolen, gas en zout. Tot slot vraagt hij of de gedeputeerde kan aangeven waarom het project Visie Vitale Kust Eems-Dollard zo urgent is en waarom daarvoor 23 mln. gereserveerd wordt.

De heer **Kaptheijns** (PVV) zegt dat op bladzijde 12 van het stuk wordt gesproken over onbeviste deelgebieden Waddenzee en vraagt wat dit betekent voor de visserij. Bladzijde 13 en 14 gaan over kwelderontwikkeling en hij wil graag weten wat de gevolgen hiervan zijn voor niet-zilte landbouw. Bladzijde 16 gaat over het realiseren van ecologische verbindingen tussen Waddenzee en het achterland. Hierover wil hij graag wat meer duidelijkheid. Kan "omvorming tot innovatieve energiedijk" verder geconcretiseerd worden? Betekent "koplooprol duurzame innovatie op energiegebied" een focus op windenergie? Zo ja, hoe verhoudt dit zich met de natuurstatus?

De heer **Kramer** (GroenLinks) vindt het Investeringskader evenwichtig en in dienst staan van de kerndoelen. Alle projecten dienen eraan te voldoen en dat stemt GroenLinks zeer tevreden. Is het kader echter voldoende kader? De vraag wat met het uitvoeringsplan gedaan wordt, is daarom erg relevant. De heer Kramer denkt dat de gedeputeerde gaat zeggen dat PS dit voorgeschoteld krijgt, maar de vraag is of GS bindende uitspraken moeten doen. Een Statenlid uit Leeuwarden heeft hiernaar tijdens de bijeenkomst gevraagd en kreeg als antwoord dat het de bedoeling is de Staten het uitvoeringsplan vaststellen. De heer Kramer leest nu wat anders en wil hier graag helderheid over.
Een tweede punt betreft de vermarkting van het Waddengebied. De heer Kramer kan zich daarin vinden als het primaire doel is dat er meer mensen genieten van natuur en landschap, maar "vermarkten" roept het beeld op van een autonoom proces. Hij sluit zich aan bij degenen die erop wijzen dat de recreatie- en toeristenindustrie van meet af aan met de doelstellingen in het oog gehouden moeten worden en dat rekening gehouden moet worden met de eigenheid van de gebieden en steden en dorpen. Voor men het weet, loopt zoiets uit de hand, bijvoorbeeld via accommodaties en festivals. De heer Kramer hoopt dat PS in dit proces richtinggevend betrokken worden.

De heer **Loggen** (ged.) is blij met de brede belangstelling en betrokkenheid van de Staten bij de Wadden. Het Waddenfonds is enkele jaren geleden gevormd en er is 800 mln. beschikbaar gemaakt. Het bedrag is niet in één keer gestort, maar het Rijk maakt jaarlijks tot 2027 28 mln. over in tranches. De projectvoorstellen

passen binnen die 28 mln. Omdat bleek dat de 28 mln. over allerlei projecten onsamenhangend werd verkruimeld, is er nu sprake van een Investeringskader. Er is behoefte om meerjarig te kunnen kijken naar het Waddenfonds. Dit vraagt om begrotingsdiscipline en een -planning, maar er is niet ergens 270 mln. geparkeerd waarover men rente trekt.
Tussen de kleine projecten zaten waardevolle parels die niet verloren moeten gaan. Daarom is gekozen voor een verdeling van een derde en twee derde: twee derde van het geld wordt gestopt in het Investeringskader waardoor grote projecten meerjarig gefinancierd kunnen worden en een derde wordt verdeeld conform de oude systematiek waardoor de kleine partijen de mogelijkheid hebben om via de traditionele manier hun aanvraag te doen.
De gedeputeerde licht toe dat de systematiek voor het toekennen van een aanvraag niet is veranderd: men gaat naar het Waddenfonds met de vraag of een project subsidiabel is en als dit het geval is, wordt een aanvraag ingesteld. De Kwaliteitscommissie toetst of de ingediende projecten passen binnen de doelstelling van het Waddenfonds en geeft daarover een advies.
De gedeputeerde antwoordt op de vraag van de PvdD over de visserij en de 10 mln. dat het Waddenfonds in het verleden al een bijdrage van 10 mln. voor de garnalenvisserij heeft geleverd. Hij is van mening dat het Rijk aan zet is als men meer wil. Als de visserij verboden zou worden, moet men ervoor zorgen dat de vissers geen economische schade lijden. Met het gebiedseigen vissen wordt bedoeld dat in dit werelderfgoedgebied geen mechanische kokkelvisserij toegepast moet worden, maar gebiedseigen visserij; handmatig vissen zoals het altijd gedaan is.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) vraagt of dat het geld dat nu wordt geïnvesteerd in "een visserij van werelderfgoedklasse" niet naar schadelijke vormen van visserij gaat en wat de gedeputeerde verstaat onder deze vorm van visserij.

De heer **Loggen** (ged.) antwoordt dat hieraan in het uitvoeringskader een precieze invulling wordt gegeven. Er liggen nog geen kant-en-klare plannen. Hij verstaat onder "visserij van wereldergoedklasse" wat hij in zijn betoog zei. Ook de Kwaliteitscommissie toetst of iets past. Als voorbeeld geeft hij dat er is gesproken over het weren van mechanische kokkelvisserij en het overgaan op handvisserij. Als er andere systematieken zijn die passen binnen de ecologische en economische doelstelling en die geen schade doen aan het gebied, kunnen initiatiefnemers daarvoor een aanvraag indienen.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) stelt voor om in de tekst op te nemen welke vormen van visserij men wel en niet toelaatbaar vindt om de kwaliteit van de Waddenzee te verbeteren. De PvdD kan op deze manier niet voor het document stemmen.

De heer **Loggen** (ged.) vindt dit geen goed idee, omdat er een viswadconvenant is afgesloten waarin afgesproken is wat wel en niet kan. Als de PvdD tegen is, vindt hij dit jammer, omdat het nu voor het eerst mogelijk is dat grote projecten in samenhang uitgevoerd kunnen worden. De milieubeweging is enthousiast.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) merkt op dat de coalitie Wadden Natuurlijk op dit punt niet enthousiast is en vindt dat er meer geld moet gaan naar de uitkoop van de garnalenvisserij.

De heer **Loggen** (ged.) vindt het jammer dat de coalitie Wadden Natuurlijk daarmee zegt dat zij maling heeft aan het hoofdopgave die meegegeven is door de Tweede Kamer: 50 % duurzame economische ontwikkeling en 50 % ecologische ontwikkeling. De coalitie wil dit blijkbaar met elkaar verbinden zodat elke economische ontwikkeling alleen ten dienste van de ecologie kan staan.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) meent dat de visserij inderdaad niet te rijmen is met het uitgangspunt dat de ecologie niet mag lijden onder de economie. Dat is het essentiële probleem.

De heer **Loggen** (ged.) merkt op dat er in andere volksvertegenwoordigingen afspraken en wetgeving zijn gemaakt. Als de provincie het daar niet mee eens is, komt dat niet erg overtuigend over. Hij vindt dat de provincie respect moet hebben voor wat andere volksvertegenwoordigende organen hierover zeggen. Dit geldt ook voor de zoutwinning, de mijnbouw in de Waddenzee. De 800 mln. die worden verdeeld, zijn beschikbaar gekomen dankzij mijnbouwactiviteiten in het gebied. Als de Staten geen mijnbouw willen, vindt de gedeputeerde dat lastig. Hij doet geen uitspraak over wat GS ervan vinden. Hij verwijst de partijen door naar de partijen in de Tweede Kamer die daarover gaan.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) vindt het ontoelaatbaar dat de gedeputeerde eigenlijk zegt dat dankzij de fantastische mijnbouwactiviteiten het Waddenfonds in het leven is geroepen en dat men daar blij om moet

zijn. Zo zit het niet; er werd naar gas geboord, daardoor werd de natuur ontoelaatbare schade toegebracht en heeft het kabinet het Waddenfonds in het leven geroepen waarop de VVD heeft bedongen dat er 50 % in de economie wordt gestopt.

De heer **Loggen** (ged.) vindt dat hij helemaal niet zegt dat men er blij mee moet zijn, maar vindt het een vreemde gewaarwording dat, nu het geld beschikbaar is gesteld en er afspraken over een bestedingskader zijn, naar een standpunt wordt gevraagd. De gedeputeerde wil geen standpunt innemen omdat hij het vreemd vindt om te zeggen dat de middelen uit het Waddenfonds onrechtmatig verkregen zijn. Als de Staten dat vinden, moeten ze een motie indienen en, als ze dapper zijn, naar hun vertegenwoordigers in de Tweede Kamer gaan. Hij vindt het hypocriet om een Investeringskader vast te stellen dat voortkomt uit de mijnactiviteiten en vervolgens te zeggen dat het ongepast geld is.
De gedeputeerde vervolgt dat er een tussentijdse rapportage wordt gemaakt over de bestedingen in het verleden. Hij zal nakijken hoever het met de rapportage en het onderzoek van de Algemene Rekenkamer is en de Staten hierover berichten.
Hoe blijven de stakeholders betrokken? Het Waddenfonds levert zelf geen projecten aan, dus dit zullen de partijen in het veld moeten doen. De systematiek voor het doen van aanvragen is zoals gezegd ongewijzigd. Het communicatiemiddel met de stakeholders is de website. Daarnaast houdt het Dagelijks Bestuur een spreekuur waarop partijen met vragen kunnen komen.

Mevrouw **Van Rooij** (PvdA) kan zich voorstellen dat een project breder is en dat er meer partijen bij worden betrokken. Zijn de stakeholders dan verantwoordelijk voor het trekken van het project?

De heer **Loggen** (ged.) antwoordt dat in eerste instantie iedereen die met een project komt zelf verantwoordelijk voor de realisatie daarvan is. Wel wordt bekeken op welke manier de aanvraag geoptimaliseerd kan worden. Als er twee vergelijkbare initiatieven lopen die verbonden kunnen worden, vindt hij het een morele plicht om dat te doen en zal hij daar zeker op wijzen.
Wat betreft de betaling door gebruikers staat het Waddenfonds voor een maximale bijdrage aan de lat, mits er cofinanciering plaatsvindt. Een initiatief wordt dus niet voor 100% vanuit het Waddenfonds gefinancierd. Als er slimme systematieken met een verdienvermogen zijn om te financieren, kan met het DB besproken worden of dit op een innovatieve manier benaderd kan worden. De heer Loggen wil afwachten wanneer dit zich voordoet en het niet al op voorhand uitwerken omdat dit voorstellen zal uitlokken.
Als partners afhaken, zal bekeken worden op welke gronden de subsidiebeschikking is afgegeven. Als er niets gerealiseerd wordt, rechtvaardigt dat ook geen bijdrage en wordt de subsidie teruggevorderd.
"Adaptief programmeren" is een nieuwe term. Er wordt mee bedoeld dat als projecten buiten het kader gaan, de gedeputeerde naar PS komt, die het budgetrecht hebben. Hij vindt wel dat er soepel mee omgegaan moet worden.
Een voorbeeld van een duurzame economische ontwikkeling is het plan om in de haven van Den Helder de zeearmen iets te verleggen. De slibstroom die nu de haven ingezogen wordt, gaat zich dan om de haven heen bewegen. Dit scheelt baggeractiviteiten in de haven zelf, dus uitstoot e.d. Ook komt er meer voedingrijk slib in het wad zelf. Er moet onderzoek naar gedaan worden, maar als dat positief is, wordt aan de ene kant ruimte geboden in de haven en hoeft er aan de andere kant minder gebaggerd te worden en dient men een aantal milieudoelen. Er is geen uitgewerkt lijstje van dergelijke ontwikkelingen.
De tekst "ecologie en ecologie" wordt aangepast.
Het is terecht dat LTO zijn zorg uitspreekt over het binnendijks halen van zout water. Anderzijds is bekend dat er een opgave in de Noordkop is voor het verzilten van het land, een problematiek die voortkomt uit de inpoldering van de polder. Ook zijn er goede resultaten van proeven als Spaarwater. De gedeputeerde deelt de zorgen.

Mevrouw **Haagsma** (CDA) begrijpt de opgave, maar vindt het "delen van de zorgen" iets te algemeen. Zij vraagt om een concretere reactie. Hoe gaat de gedeputeerde op de brief van LTO reageren? Kan bekeken worden hoe het beter gedragen kan worden en of er andere innovatieve projecten zijn?

De heer **Loggen** (ged.) meent dat het DB op de brief moet reageren en met een bestuursstandpunt moet komen. De hoofdconclusie in de brief gaat over de zorg over zout water binnendijks halen. De gedeputeerde vindt ook dat men daar buitengewoon voorzichtig mee moet zijn. Anderzijds zijn er diverse initiatieven en goede resultaten met zilte teelt waaraan een bijdrage geleverd kan worden.
Urgente projecten zijn projecten die al getoetst zijn en in aanmerking komen, maar waar een deadline, een tijdsdruk, op zit wat betreft cofinanciering en aanbesteding. Daarom heeft het DB gezegd dat deze projecten, waarbij het opgeteld om 50 mln. gaat, als urgent project in het Investeringskader meegenomen worden. Het

zou zonde zijn als men de boot mist, terwijl het geld er ligt en alleen de aanvraag formeel nog niet afgerond is.
Het streven is om de uitvoeringskosten op 5 % te houden. De uitvoeringskosten zijn al laag en het DB wil dat zo houden. Ze kunnen fluctueren als er veel aanvragen komen waarbij capaciteit van het Waddenfonds gevraagd wordt om deze te ondersteunen. Het gaat dan om tiende van procenten, dus kleine bedragen.
Het project Eems-Dollard is een aanbesteding van RWS.
De energiedijk, de Afsluitdijk, is een project waarbij een bijdrage van het Waddenfonds wordt geleverd omdat op onderdelen zaken subsidiabel zijn, zoals de vismigratierivier en Tocardo waarbij duurzame energie uit getijden- en spuistroom wordt opgewekt en voor werkgelegenheid zorgt. Dit past goed binnen de doelstellingen van het Waddenfonds en de provincie. Verder is de Afsluitdijk van het Rijk. De gedeputeerde heeft geen plan gezien waarbij er windmolens op de Afsluitdijk komen te staan. Als dat het geval zal zijn, zullen het Rijk en de Staten daarover een opvatting formuleren.
De systematiek van het uitvoeringskader is in de provincie niet anders dan bij andere onderwerpen. De Staten stellen de kaders en GS gaan met de uitvoering aan de slag.

Mevrouw **Haagsma** (CDA) merkt op dat GS soms ook met een uitvoeringsagenda komen. Zij stelt voor dat de gedeputeerde met PS meedenkt over de manier waarop zij een vinger aan de pols kunnen houden.

De heer **Loggen** (ged.) vindt dat de huidige systematiek aangehouden moet worden. Het gaat om een majeure opgave, dus PS moeten kennisnemen van het uitvoeringsprogramma en kunnen daarop reageren. Als Friesland en Groningen het uitvoeringsprogramma op de traditionele wijze behandelen, is het gek als Noord-Holland daarop een uitzondering maakt. Dat brengt de Staten in een ongelijke positie. De gedeputeerde gaat met zijn collega's in overleg en zal zich aansluiten bij de meerderheid.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) merkt op dat in de Gemeenschappelijke Regeling staat dat het uitvoeringsprogramma door PS moet worden vastgesteld.

De heer **Loggen** (ged.) laat dit uitzoeken en zal daarnaast informatie geven over hetgeen de andere Staten willen. Hij denkt dat de Gemeenschappelijke Regeling betrekking heeft op een deel van het Waddenfonds en niet op het Investeringskader.

De **voorzitter** neemt aan dat het stuk niet als hamerstuk in PS behandeld wordt, ook al omdat twee andere provincies er ook wat over moeten zeggen. Tekstuele veranderingen zullen door de fracties met de fracties van de eigen partij in de andere provincies moeten worden besproken. Het onderwerp komt terug in de volgende Statenvergadering.

Provincie Noord-Holland

Bijlage B bij 836711/836731

Voordracht PS: inhoudelijke toelichting per regelgevend document

Opbouw

1. **Provinciale natuurvisie**
2. **Verordening faunabeheer**
    a. Inleiding
    b. Regels aan een faunabeheereenheid
    c. Regels aan een faunabeheerplan
    d. Regels aan wildbeheereenheden
3. **Verordening vrijstellingen soorten**
    a. Inleiding
    b. Vrijstelling bij schade aan landbouwgewassen
    c. Vrijstelling bij ruimtelijke ingrepen
4. **Verordening Natura 2000-gebieden**
    a. Inleiding
    b. Beweiden en bemesten
    c. Ontheffing TUG nabij Natura 2000 gebieden
    d. Ontbrandingstoestemming nabij Natura 2000 gebieden
    e. Overig gebiedenbeleid
        i. Natuurnetwerk Nederland
        ii. Nationale parken
        iii. Bijzondere natuurgebieden en Beschermde natuurmonumenten
5. **Verordening houtopstanden**
    a. Inleiding
    b. Beleidsvoorstel: dynamisch bosbeheer
    c. Oude bosgroeiplaatsen
6. **Verordening en beleidsregel tegemoetkoming schade**
7. **Niet ingevulde bevoegdheden van provinciale staten**
    a. Inleiding
    b. Provinciaal programma
    c. Categorieën van schadelijke handelingen
    d. Vrijstelling verbod gebruik van niet-selectieve middelen
    e. Melding bij uitvoerende gedragscode overige soorten
    f. Vrijstelling voor doden van wilde zwijnen via drijfjacht
8. **Beleidsregel natuurbescherming**
    a. Inleiding
    b. Gebieden
        i. Programmatische Aanpak Stikstof
    c. Ontheffingverlening bij schade aan belangen
    d. Sluiting van de jacht en opschorten van beheer en schadebestrijding bij extreme weersomstandigheden
    e. Ganzenbeheer
    f. Houtopstanden

1. Provinciale natuurvisie

Artikel 1.5 van de Wet natuurbescherming stelt dat onze minister een nationale natuurvisie vaststelt. Deze visie *"bevat de hoofdlijnen van het te voeren rijksbeleid gericht op het behoud en het zo mogelijk versterken van de biologische diversiteit, het duurzame gebruik van de bestanddelen daarvan en de bescherming van waardevolle landschappen, in nationaal en internationaal verband, en het behoud en het zo mogelijk versterken van de recreatieve, de educatieve en de belevingswaarde van natuur en landschap, in samenhang met het beleid om te komen tot een verduurzaming van de economie."* In hetzelfde artikel is een uitgebreide uiteenzetting aanwezig van de elementen waaraan de nationale natuurvisie aandacht besteedt. Het is op dit moment niet duidelijk of het rijk haar 'Rijksnatuurvisie 2014, Natuurlijk Verder' ongewijzigd als zodanig zal gaan bestempelen, maar verwacht wordt sowieso niet dat de huidige of nieuwe visie inhoudelijk van invloed zal zijn op onze verordeningen en/of beleidsregel.

De Wet natuurbescherming stelt daarnaast dat uw Staten een natuurvisie dienen vast te stellen. Deze natuurvisie *"bevat de hoofdlijnen van het te voeren provinciale beleid gericht op het behoud en het zo mogelijk versterken van de biologische diversiteit en het duurzame gebruik van de bestanddelen ervan, waartoe in elk geval behoort het beleid gericht op de uitvoering van de verplichtingen genoemd in artikel 1.12, eerste en tweede lid."* In de leden van dat betreffende artikel is samengevat beschreven dat Gedeputeerde Staten zorg dragen voor de bescherming, instandhouding of herstel van biotopen, leefgebieden en soorten zoals beschreven in de bijlagen van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en Nederlandse rode lijsten en dat Gedeputeerde Staten zorgdragen voor de totstandkoming en instandhouding van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS). Daarnaast is in artikel 1.7 een aantal elementen beschreven die *"ingeval de provincie dat van belang acht"* opgenomen kunnen worden in de natuurvisie, zoals behoud van waardevolle landschappen, recreatieve, educatie en belevingswaarde van natuur en landschap en integratie met flankerend beleid. Het artikel stelt verder onder het vierde lid dat onderdelen van de natuurvisie opgenomen kunnen worden in een andere provinciale visie.

Op dit moment is de in 2013 vastgestelde 'Agenda Groen: Licht op Groen' het leidende groene beleidsdocument. Deze agenda is met een breed scala aan o.m. natuurorganisaties opgesteld en is aangenomen met steun van een overgrote meerderheid van uw Staten. Als uitwerking daarvan hebben wij, wederom in samenwerking met een breed spectrum aan partners in het groene domein, op 9 februari jl. de notitie 'Groen Kapitaal' vastgesteld. De door de wetgever beoogde elementen

in de provinciale natuurvisie zijn onderdeel van een van deze stukken, die actueel zijn. In 2018/19 zal de Wet natuurbescherming via een aanvullingswet geïntegreerd worden in de Omgevingswet en ook bij provincies zal dan sprake zijn van één integrale omgevingsvisie waar het natuurbeleid onderdeel van uit zal maken. In het huidige coalitieakkoord is verwoord dat “de huidige provinciale visiedocumenten op het gebied van water, verkeer en vervoer, wonen, milieu, natuur, landschap en cultuur worden vervangen door één provinciale omgevingsvisie”. Wij stellen voor om, in lijn zou zijn met het Coalitieakkoord en passend binnen de regels van de wet, de relatief jonge Agenda Groen te bestempelen als de provinciale natuurvisie in de zin van de Wet natuurbescherming. Hierdoor kunnen we verder met de uitvoering van het Programma Groen en bijbehorende notitie Groen Kapitaal, waar wij nu druk doende mee zijn. Uit een aan uw Staten aangeboden *position paper* en zienswijze van het Terreinbeheerdersoverleg Noord-Holland blijkt dat zij ‘deze pragmatische keuze ondersteunen’.

2. Verordening faunabeheer

Inleiding

Met de Wnb krijgen uw Staten aanzienlijk meer mogelijkheden tot het stellen van regels aan faunabeheereenheden, hun faunabeheerplannen en wildbeheereenheden. In de Verordening Faunabeheer zijn deze regels uitgewerkt in drie verschillende onderdelen: regels aan een faunabeheereenheid, regels aan faunabeheerplannen en regels aan wildbeheereenheden.

Regels aan een faunabeheereenheid

De regels aan een faunabeheereenheid waren onder de Flora- en faunawet uiteengezet in een aparte regeling: het Besluit Faunabeheer. Deze regeling vervalt met het verdwijnen van de Flora- en faunawet en de invulling van de thema’s is overgedragen van Rijk naar Provinciale Staten. Enkele bepalingen uit het Besluit Faunabeheer zijn als uitgangspunt gebruikt voor het schrijven van de regels. Zo is artikel 2.1 van de verordening inhoudelijk vrijwel ongewijzigd uit deze regeling overgenomen.

Om te komen tot een optimale inrichting van het ‘faunasysteem’ stellen wij daarnaast in de verordening voor een gedegen set regels op te stellen vanuit de volgende doelstellingen:

- Optimale kwaliteit van stukken. Wij hebben een set ‘kwaliteitseisen’ aan het faunabeheerplan gesteld die vergelijkbaar zijn met de eisen die aan een wetenschappelijk werk worden gesteld. Dit achten wij nodig om te komen tot een

gedegen toetsing alvorens over te kunnen gaan tot al dan niet goedkeuren van het plan.

- Betrokkenheid van een breed spectrum aan organisaties. Wij vinden het belangrijk dat een breed spectrum aan organisaties 'aan de voorkant' meedenkt over oplossingsrichtingen in de coördinatie en uitvoering van het faunabeleid. Het verdwijnen van het Faunafondsbestuur, waar sprake was van dergelijke brede samenstelling, vergroot de noodzaak om dit op regionaal te regelen.
- Optimale inzet preventieve middelen. Wij hebben eerder geconcludeerd dat het goed zou zijn als de focus van het faunabeheerplan verbreed wordt en er als onderdeel van het voorkómen van schade meer aandacht wordt besteed aan (het effect van) preventieve middelen. Ons inziens stimuleert dit innovatie in verjaagmethoden, leidt het tot minder schade en tot breder maatschappelijk draagvlak. Dierenwelzijnsorganisaties kunnen hier vanuit hun adviserende hoedanigheid een belangrijke rol in spelen en drijvers van innovatie zijn.
- Helder zicht op relaties tussen afschot en populaties. Het relateren van afschot aan populatieontwikkelingen, het verbinden van conclusies hieraan en het toewijzen van een signalerende verantwoordelijkheid aan de FBE achten wij daarbij van belang. Hiermee willen we nog sneller dan in het verleden inzicht krijgen in situaties waarin een populatie exponentieel groeit of juist in een ongunstige staat van instandhouding dreigt te komen.

Samenstelling

Wij achten het wenselijk dat de faunabeheereenheid een verdere professionaliserings- en verbredingsslag maakt, en wel om de volgende redenen:

a. De kwaliteit van de producten (faunabeheerplannen en ontheffingsaanvragen) van de faunabeheereenheid is de afgelopen jaren niet altijd van voldoende niveau gebleken;
b. Met het verdwijnen van het Faunafonds verdwijnt ook haar bestuur met wettelijke adviesplicht op o.m. faunabeheerplannen, waarin vertegenwoordigers van dierenwelzijnsorganisaties en wetenschap vertegenwoordigd waren. Hierdoor dient voor deze organisaties een nieuwe plek gecreëerd te worden waar zij inhoudelijk, aan de voorkant kunnen adviseren;
c. Een bredere belangenafweging in het veld, waarbij bijvoorbeeld dierenwelzijnsorganisaties adviseren tijdens de totstandkoming van faunabeheerplannen, leidt mogelijk tot minder schade (meer inzet preventieve middelen).

De wetgever heeft vanuit een veranderende maatschappelijke opvatting en betrokkenheid bij jacht, beheer en schadebestrijding in artikel 3.12, lid 2 opgenomen: *"In het bestuur van een faunabeheereenheid zijn in ieder geval de jachthouders uit het werkgebied van de faunabeheereenheid en maatschappelijke organisaties die het doel behartigen van een duurzaam beheer van populaties van in het wild levende dieren in de regio waartoe het werkgebied van de faunabeheereenheid behoort, vertegenwoordigd. Op uitnodiging van het bestuur van de faunabeheereenheid kunnen vertegenwoordigers van andere dan de in de tweede volzin bedoelde maatschappelijke organisaties en wetenschappers op het gebied van faunabeheer deelnemen aan de vergaderingen van het bestuur en het bestuur adviseren."* In artikel 3.12, lid 9 heeft de wetgever vervolgens uiteengezet welke regels uw Staten kunnen stellen aan een faunabeheereenheid.

In artikel 2.2 van de ontwerpverordening wordt onder het eerste lid specifiek uiteengezet welke jachthouders (grondeigenaren) volgens ons in ieder geval lid moeten zijn van een faunabeheereenheid. Dit is een verduidelijking van het in artikel 3.12, eerste lid van de wet gestelde. In het tweede lid van hetzelfde artikel in de verordening stellen wij voor dat een faunabeheereenheid verplicht is drie dierenwelzijnsorganisaties uit te nodigen bij haar vergadering en haar te adviseren. Een faunabeheereenheid is verplicht deze organisaties uit te nodigen, maar zij kunnen de uitnodiging weigeren. Deze organisaties krijgen hiermee, in lijn met hoe de wetgever het beoogt, geen rol in het besluitvormingsproces.

Meer nadruk op preventie
Artikel 3.12, vierde lid van de Wnb stelt dat passende en doeltreffende maatregelen ter *voorkóming* en bestrijding van schade aangericht door in het wild levende dieren onderdeel moeten zijn van een faunabeheerplan. In ons coalitieakkoord stellen wij dat wij bij populatiebeheer de nadruk wensen te leggen op de toepassing van diverse alternatieve methoden en dat faunabeheer en schadebestrijding tijdig worden ingezet, maar *alleen nadat naar alternatieven is gekeken*. Deze grotere behoefte aan preventie is in de verordening op verschillende manieren handen en voeten gegeven. Zo is de gedachte dat de advisering van dierenwelzijnsorganisaties aan het bestuur van een faunabeheereenheid, geregeld via artikel 2.2, tweede lid van de verordening, gaat leiden tot meer oplossingen en innovatieve ideeën die belangrijk zijn bij het voorkómen van schade. Vervolgens is in artikel 3.4.3, onderdeel m, opgenomen dat een faunabeheerplan bij schadebestrijding een gestructureerd plan moet bevatten waarin de inzet van preventieve middelen is beschreven. Nadat een faunabeheerplan is vastgesteld kan dan middels het verplichte jaarlijks verslag worden gemonitord hoe effectief de inzet van verschillende

preventieve middelen precies is. Artikel 2.4, eerste lid, onderdeel c van de verordening is toegevoegd om zeker te stellen dat dit onderdeel structureel meegenomen wordt in dit verslag.

Werkzaamheden, activiteiten en jaarlijks verslag
In artikel 2.3 stellen wij regels voor t.a.v. coördinatie en informatievoorziening die nader bijdragen aan het optimaliseren van de kwaliteit die door een faunabeheereenheid wordt geleverd. In artikel 3.13, lid 9 van de Wnb wordt gesteld dat een faunabeheereenheid jaarlijks verslag uitbrengt van de uitvoering van een faunabeheerplan. In artikel 2.4 van de verordening stellen wij regels voor waaraan deze verslaggeving dient te voldoen. Deze regels zijn van belang voor een goede uitvoering van onze taken op het gebied van toezicht, vergunningverlening en ontwikkeling en monitoring van beleid. Zo dienen provinciale handhavers inzicht te hebben in cijfers om te kunnen controleren of dit in lijn is met hetgeen zij bij controles constateren, dienen vergunningverleners bij het toetsen van ontheffingsaanvragen over een langere termijn inzicht te hebben in populatieontwikkelingen en inzet en effectiviteit van preventieve middelen en dienen beleidsmakers te kunnen anticiperen op ontwikkelingen in populaties (zowel ondergrens als bovengrens) om hun beleid eventueel aan te passen. Deze regels dragen daarbij tevens bij aan een minimum kwaliteitsniveau van geleverde rapportages. In artikel 2.4, tweede lid van de verordening verplichten wij een faunabeheereenheid het jaarverslag binnen uiterlijk drie maanden na het einde van een loopjaar te publiceren op haar website, zodat wij tijdig over deze informatie kunnen beschikken.

<u>Regels aan een faunabeheerplan</u>
Ook voor de regels ten aanzien van een faunabeheerplan geldt dat een deel van de eisen die gesteld worden haar oorsprong vindt in het Besluit Faunabeheer. Deze regels zijn beschreven in de artikelen 3.2 en 3.3 en 3.4.1, eerste lid. Een verschil ten opzichte van de situatie onder de Flora- en faunawet is dat voorgesteld wordt de toegestane geldigheidsduur van een faunabeheerplan met een jaar te verlengen. De periode van 6 jaar sluit aan bij andere plannen in het natuurbeleid, zoals bijvoorbeeld de looptijd van Natura 2000-beheerplannen. Een bijkomend voordeel is dat dit administratieve lasten scheelt aan zowel de kant van een faunabeheereenheid als provincie. Met de verplichting tot een jaarlijks verslag en de verscherpte regels die hieraan gesteld worden hebben wij bovendien gedurende de looptijd van een faunabeheerplan beter zicht op ontwikkelingen dan in de huidige situatie. In het uiterste geval kunnen wij een ontheffing die is verleend op basis van een faunabeheerplan, of de goedkeuring van een faunabeheerplan in zijn geheel, intrekken. Hierdoor bestaan voldoende mogelijkheden tot interventie.

De verordening bevat onder artikel 3.4.1, tweede lid, een set met algemene kwaliteitseisen aan het faunabeheerplan. Zoals gesteld is in het verleden namelijk gebleken dat de onderbouwing van faunabeheerplannen niet altijd op het gewenste niveau was. In dit artikel is daarom een set kwaliteitseisen opgesteld vergelijkbaar aan een wetenschappelijk werk: de stukken moeten helder, logisch en herleidbaar zijn; gegevens moeten kloppend en gevalideerd zijn en wetenschappelijke literatuur moet gebruikt zijn om gegevens te onderbouwen.

Differentiatie in eisen
Een belangrijk verschil met het Besluit Faunabeheer is dat in de voorgestelde verordening een differentiatie is gemaakt in de eisen die per uitvoeringsinstrument aan een faunabeheerplan worden gesteld. De Wnb stelt namelijk, in tegenstelling tot de Flora- en faunawet, dat alléén uitvoering gegeven mag worden aan schadebestrijding via een provinciale vrijstelling “overeenkomstig een goedgekeurd faunabeheerplan”. Hierdoor moet een faunabeheereenheid niet alleen onderbouwing leveren voor de soorten waarvoor een ontheffing aangevraagd wordt t.b.v. populatiebeheer, maar moet ook de uitvoering van de provinciale vrijstelling t.b.v. schadebestrijding uitgewerkt worden.

Dit resulteert uiteindelijk in drie verschillende categorieën in een faunabeheerplan, aan welke wij in de Verordening Faunabeheer verschillende eisen stellen. Deze zijn:

1. Duurzaam beheer van populaties (ontheffing): beschrijving van de diersoort, de schade en de motivatie waarom populatiebeheer nodig is en waarvoor een faunabeheereenheid bij ons een aanvraag voor ontheffing in moet dienen en;
2. Schadebestrijding (vrijstelling): omschrijving van op welke manier (bijvoorbeeld plaats en tijd) de grondgebruikers uitvoering gaan geven aan de provinciale vrijstelling en waarvoor er dus geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden) en;
3. Uitvoering van de jacht: de regels t.a.v. hetgeen moet worden verantwoord bij de jacht op de vijf wildsoorten waarop in het jachtseizoen mag worden gejaagd.

Jacht
De jacht is een onderwerp dat maatschappelijk en politiek veel aandacht krijgt. Bij de behandeling van het wetsontwerp in de Tweede Kamer heeft dit onderwerp tot veel discussie geleid en in de vorige collegeperiode zijn initiatiefnota’s en statenvragen ingediend over bijvoorbeeld het verbod op jacht in stiltegebieden en het beëindigen van de verhuur van de jacht op provinciale gronden. Aanvankelijk was in het wetsvoorstel dat aangeboden werd aan de Tweede Kamer

opgenomen dat een zogenaamd afschotplan onderdeel zou moeten uitmaken van een faunabeheerplan. In dat afschotplan zou voor ieder van de vijf wildsoorten (konijn, haas, houtduif, wilde eend en fazant) volgens de eerste Nota van Wijziging *"het afschot moeten worden gepland, gestructureerd en gemaximeerd, met inachtneming van de schadehistorie en de draagkracht van de populaties".* Uit een onderzoek naar de regeldrukeffecten van het wetsvoorstel bleek echter dat dergelijk afschotplan tot een aanzienlijke toename van administratieve lasten zou leiden. Hierdoor is het afschotplan via een amendement uit het wetsvoorstel verdwenen. Het wegvallen van het afschotplan heeft behoorlijke consequenties voor de regels die provincies kunnen stellen aan de jacht. Uw Staten kunnen met de nieuwe wet de eisen stellen waaraan een faunabeheerplan moet voldoen, en aangezien het afschotplan hier deel van uit ging maken hadden uw Staten daarmee ook nadere regels kunnen stellen aan de jacht. Het door de Tweede Kamer aangenomen amendement 107 waarmee het afschotplan uit het wetsontwerp werd gehaald stelt in de toelichting echter expliciet: *"dit amendement regelt dat jagers alleen gegevens hoeven te verstrekken die zij nu al op vrijwillige basis aan faunabeheereenheden verstrekken. Andere gegevens, al dan niet op basis van aanvullende regels van de provincies, hoeven zij niet te verstrekken."*

Tegelijk stelt de Wnb dat de jacht uitsluitend mag plaatsvinden overeenkomstig het door een faunabeheereenheid opgestelde faunabeheerplan. Wij dienen als provincie zicht te houden op de gunstige staat van instandhouding van de vijf soorten en we hebben ook voor ontheffingverlening bij deze soorten *buiten* het jachtseizoen totaalcijfers nodig. Wij stellen daarom voor om enkele eisen te stellen aan de rapportage achteraf, dus nadat uitvoering van de jacht op basis van de wildlijst heeft plaatsgevonden. Op deze wijze worden regels gesteld in lijn met de wet en het aangenomen amendement, want deze gegevens worden nu ook al op vrijwillige basis aangeleverd. Bovendien geven de afschotcijfers achteraf (tezamen met de afschotcijfers op basis van ontheffing en vrijstelling) een faunabeheereenheid de mogelijkheid om, zoals wij dat in het jaarverslag van hun eisen, jaarlijks een totaalrapportage over de relatie tussen populatieontwikkelingen en afschot te leveren.

In ons collegeprogramma stellen wij dat *"bij het vormgeven van provinciaal beleid op basis van de Wet natuurbescherming geen inperking van eigendomsrechten"* plaatsvindt. Wij doelen hiermee op het feit dat bijvoorbeeld geen beperkingen worden gelegd aan het verhuren van de jacht (een vorm van eigendom) in stiltegebieden. Uit juridische analyse is ons destijds immers gebleken dat hiermee het eigendom van een grondeigenaar wordt ingeperkt, wat allerlei ongewenste consequenties heeft. De wijze waarop de wetgever de bevoegdheidsverdeling ten aanzien van de jacht in de Wnb heeft

bedoeld (bepalingen rondom de jacht zijn een bevoegdheid van de minister) is in lijn met de bepaling in het collegeakkoord. In de verordening zijn daarom naast de regels t.a.v. rapportage geen nadere regels gesteld aan de jacht.

Regels ten aanzien van het doormachtigen van een ontheffing
De afgelopen jaren is gebleken dat het doormachtigen van een door de provincie aan de faunabeheereenheid verleende ontheffing niet altijd optimaal verliep. In artikel 3.5 worden daarom heldere regels voorgesteld aan de wijze waarop een faunabeheereenheid omgaat met machtigingen. De regels leiden tot meer uniformiteit, een afname van willekeur en meer mogelijkheden tot interventie door de provincie. Ook bieden de regels betere handvatten voor het toezicht. Door beter inzicht in het gebruik van machtigingen via digitale systemen stellen wij voor de maximale looptijd van een machtiging te laten vervallen en daarmee feitelijk gelijk te stellen aan de looptijd van de betreffende vigerende ontheffing. Een belangrijk voordeel is dat de administratieve lasten van een faunabeheereenheid hiermee aanzienlijk worden verlaagd.

<u>Regels aan wildbeheereenheden</u>
Wildbeheereenheden krijgen met de Wnb een beduidend grotere verantwoordelijkheid dan onder het regime van de Flora- en faunawet. Zo stelt de wet in artikel 3.14, eerste lid dat een wildbeheereenheid zorg moet dragen voor de uitvoering van een door de faunabeheereenheid opgesteld faunabeheerplan en dat jachtaktehouders lid *moeten* zijn van een wildbeheereenheid. Het vrijblijvende karakter waarvan onder de Flora- en faunawet nog sprake was, is daarmee fundamenteel veranderd. De wet stelt in artikel 3.14, tweede lid, dat uw Staten regels stellen aan de in onze provincie werkzame wildbeheereenheden. De regels in artikel 4.3 t.a.v. begrenzingen zijn vrijwel ongewijzigd overgenomen van artikel 65, lid 10 van de Flora- en faunawet. Daarnaast is een aantal additionele regels gesteld.

Opschaling wildbeheereenheden
In onze provincie zijn momenteel 26 wildbeheereenheden actief. Een aantal van deze wildbeheereenheden lijkt door hun omvang op dit moment onvoldoende toegerust om de nieuwe verantwoordelijkheden adequaat te kunnen uitvoeren. Dit is de reden dat zowel vanuit de provincie als andere partijen al langer de wens bestaat om via opschaling het aantal wildbeheereenheden te reduceren tot een aantal van ongeveer 10 tot 15. Met deze schaalvergroting stijgt het aantal leden per wildbeheereenheid en is dus meer kennis en expertise aanwezig waarmee kan worden bijgedragen aan de kwaliteit van secretariaten. Omdat de faunabeheereenheid veel minder machtigingen hoeft uit te schrijven en rapportages ontvangt scheelt dit aan hun kant

flink in de administratieve lasten. Ook vermindert het aantal door de wildbeheereenheden (verplicht) georganiseerde platforms waarin terreinbeherende organisaties zitting hoeven te nemen. In artikel 4.1 is daarom opgenomen dat de minimum oppervlakte van een wildbeheereenheid daarom 7.500 hectare dient te zijn. Dit zal leiden tot een aantal van 15 wildbeheereenheden, wat ons betreft op dit moment een realistisch en haalbaar aantal.

Platform coördinatie uitvoering faunabeheerplan
Wij achten het noodzakelijk dat de uitvoering van een faunabeheerplan op een gecoördineerde en samenhangende wijze plaatsvindt. Samenwerking tussen wildbeheereenheden en alle relevante terreinbeherende organisaties is daarbij cruciaal. Na overleg met betrokken partijen stellen wij daarom in artikel 4.2 van de verordening voor om wildbeheereenheden te verplichten tot het tweemaal per jaar organiseren van een platform waarin zij relevante terreinbeherende organisaties uitnodigen om de uitvoering van het faunabeheerplan te coördineren. Wij denken dat coördinatie via dergelijk platform bepaalde problemen die nu soms in het veld ontstaan vermindert, het streekgebonden karakter van schadebestrijding versterkt en leidt tot een meer planmatige en samenhangende aanpak.

Informatieoverdracht
In de nieuwe constellatie, waarbij een wildbeheereenheid grotere verantwoordelijkheden krijgt, is het van groot belang dat het secretariaat van een wildbeheereenheid haar leden tijdig en adequaat op de hoogte stelt van de ontwikkelingen op het gebied van faunabeheer. Artikel 4.4 onderstreept dit belang.

3. Verordening vrijstellingen soorten

Inleiding
De Wet natuurbescherming hanteert een systematiek waarin de provinciale vrijstelling het instrument is waarmee uw Staten de bestrijding van schade door dieren door grondgebruikers mogelijk kunnen maken. Dit is een verandering ten opzichte van de huidige systematiek, waarbij de vrijstelling slechts in beperkte mate wordt ingezet. De huidige provinciale vrijstelling bestond voor een groot deel uit het mogelijk maken van het opzettelijk verontrusten van dieren, nestbehandeling van bepaalde ganzensoorten en in enkele gevallen afschot. Daarnaast is nieuw dat de wetgever onder de Wet natuurbescherming heeft bepaald dat uitvoering op basis van een vrijstelling altijd overeenkomstig een faunabeheerplan dienen te geschieden (de regels die hierop zien worden vastgesteld door uw Staten en zijn onder paragraaf 1 beschreven).

In deze nieuwe systematiek zal dus het, ter ondersteuning van verjaging, doden van onder andere ganzen, eenden en meerkoeten niet meer worden geregeld middels een ontheffing welke een faunabeheereenheid bij ons aanvraagt maar via een provinciale vrijstelling welke wordt vastgesteld door provinciale staten. Dit zorgt er voor dat de vrijstelling een veel meer omvattende vrijstelling zal worden dan onder de huidige wetgeving.

Wij stellen voor om op basis van twee belangen vrijstellingen te verlenen van het verbod op doden en verstoren (van zowel dier als nest), waarbij sprake is van twee verschillende lijsten met soorten. Daarnaast is een aparte lijst opgenomen met soorten waarbij nestbehandeling is vrijgesteld. De verschillende typen vrijstelling worden hier beschreven.

<u>Vrijstelling van het verbod op doden en verstoren en nestbehandeling ter voorkoming en bestrijding van schade aan landbouwgewassen</u>
Dier- en plantensoorten zijn in de Wet natuurbescherming in verschillende mate beschermd. Vogels zijn het strengst beschermd, want die genieten de bescherming van de EU Vogelrichtlijn (VR). Ook soorten die onder de EU Habitatrichtlijn (HR) vallen genieten strenge bescherming, zij het in iets mindere mate. Een derde categorie soorten, weer iets minder streng beschermd, is uiteengezet in de ‘Nederlandse lijst’, als bijlage 1 bij de wet. Voor alle soorten die hierbuiten vallen geldt ‘slechts’ de zorgplicht. De wet maakt steeds onderscheid in deze drie categorieën en dit vertaalt zich ook in de opzet van de verschillende artikelen. Zo zijn onder artikel 3.1 de VR soorten beschermd, en zijn in artikel 3.3 de situaties (maatschappelijke belangen) beschreven waarin de bescherming kan worden opgeheven via een ontheffing of vrijstelling. Bij VR-soorten zijn die mogelijkheden zeer beperkt (strenge bescherming). Met artikel 3.5 worden de HR-soorten beschermd, en in artikel 3.8 zijn wederom situaties beschreven waarin deze bescherming kan worden opgeheven. Bij HR-soorten zijn hiervoor aanzienlijk meer gronden opgenomen. In artikel 3.10 is de bescherming van de Nederlandse soorten op de bijlage bij de wet geregeld en in hetzelfde artikel worden de situaties beschreven waarin deze bescherming kan worden opgeheven. Het opheffen van de bescherming kan generiek door uw Staten via een vrijstelling worden geregeld (voorbeeld: vrijstelling van het verbod op doden en/of verstoren op het moment dat een spreeuw schade veroorzaakt in fruitbomen), of in individuele gevallen (of bij populatiebeheer) door ons via een ontheffing. In Noord-Holland is al jaren een vrijstellingsverordening vigerend waarmee agrariërs de mogelijkheid hebben om bepaalde diersoorten van hun gewassen te weren (verstoren) zonder dat ze hiervoor een ontheffing hoeven aan te vragen. Met de vigerende verordening zijn verstoren en nestbehandeling vrijgesteld en in zeer beperkte gevallen ook afschot. Zoals gesteld is de

vrijstelling onder de Wnb nog nadrukkelijker het centrale instrument voor schadebestrijding geworden In de wet is daarbij ook een apart artikel opgenomen waarin is bepaald dat uw Staten de dodingsmiddelen bij dergelijke vrijstelling kunnen bepalen. Dit wordt doorgaans in dezelfde verordening vastgelegd, en wij stellen dat ook als zodanig voor.

Wij stellen voor de vrijstellingslijst voor doden bij gewasschade uit te breiden met negen diersoorten. Wij geven daarmee invulling aan de wijze waarop de wetgever de inzet van instrumenten heeft bedoeld en leggen de verantwoordelijkheid voor het bestrijden en voorkómen van schade daarmee nadrukkelijker bij de belanghebbende (agrariër, teler) zelf. Het plaatsen van deze soorten op de lijst heeft een groot aantal voordelen: schade kan sneller door een agrariër (of zijn uitvoerder) worden bestreden omdat niet eerst een machtiging hoeft te worden aangevraagd bij een faunabeheereenheid, een procedure die gemiddeld een dag in beslag neemt. Hierdoor zal de schade per schadegeval lager uitvallen omdat (veel) eerder kan worden ingegrepen. Een schadegeval, waarbij een of meerdere dieren foerageren op gewas, bouwt zich vaak op over meerdere uren of zelfs een halve of hele dag. Het binnen een uur of enkele uren ingrijpen kan dus aanzienlijk schelen in het voorkómen van meer schade. Dit is voor een agrariër gunstig omdat hij meer controle heeft, minder schade leidt en bijvoorbeeld niet voor alternatief voedsel voor zijn vee hoeft te zorgen. Tegelijk betekent dit een vermindering van de €5,2 miljoen aan tegemoetkomingen in schade die jaarlijks door onze provincie wordt uitgekeerd. Daarnaast scheelt het aanzienlijk in de administratieve lasten bij een faunabeheereenheid, omdat het aantal machtigingen dat zij verstrekken sterk reduceert. Tenslotte is het voordeel dat een vrijgestelde soort ten opzichte van een ontheffing voor populatiebeheer feitelijk een betere, meer specifieke bescherming geniet, omdat die bescherming bij een vrijstelling alleen wordt opgeheven op het moment dat het dier zich in de buurt van een gewas bevindt en schade veroorzaakt, of dreigt te voorzaken. Oftewel: in het geval van een vrijstelling kan een dier op veel minder plekken geschoten worden dan bij een ontheffing voor populatiebeheer het geval is.

In bijlage 2 van de ontwerpverordening vrijstelling soorten is de voorgestelde lijst opgenomen met soorten die vrijgesteld worden van het verbod op doden zodra zij op een bepaald (specifiek) gewas, in een specifieke periode, schade (dreigen te) veroorzaken. Het zijn de soorten waarvoor op dit moment een brede ontheffing vigeert op basis van het Faunabeheerplan Algemene Soorten van de Faunabeheereenheid. Hierbij is ook in ogenschouw genomen of sprake is van schorsing of het onderhevig zijn aan bezwaar en beroep. Gezien de lopende bezwaar- en beroepsprocedures is er bijvoorbeeld voor gekozen op dit moment geen vrijstelling te verlenen voor het doden van smienten ter

voorkoming van landbouwschade. Wanneer de uitkomst van de juridische procedure duidelijk is kan dit opnieuw worden bezien.

Een belangrijk gegeven voor ons bij het voorstel tot uitbreiding van de vrijstellingslijst is dat een vrijstelling geen vrijbrief is: aan de uitvoering van een vrijstelling wordt in de verordening een aantal voorwaarden gesteld, bijvoorbeeld dat maximaal vier dieren per verjaagbeurt mogen worden gedood en de actie met maximaal vijf geweerdragers mag worden uitgevoerd. De vrijstelling mag alleen gebruikt worden ter ondersteuning van verjaging, en de vrijstelling is per soort zeer specifiek gekoppeld aan een bepaald gewas en een bepaalde periode (waarin schade kan optreden aan dit gewas). Voorafgaand aan de uitvoering moet bovendien altijd melding worden gedaan bij de provincie, waarna provinciale toezichthouders ter plaatse kunnen controleren of uitvoering op de juiste wijze plaatsvindt. Daarnaast dient uitvoering van de vrijstelling altijd te geschieden overeenkomstig een faunabeheerplan. Hieraan kunnen uw Staten, zoals onder paragraaf 1 uiteengezet, eisen stellen. Via het jaarverslag van een faunabeheereenheid houden wij zicht op de gunstige staat van instandhouding van soorten en indien blijkt dat deze in het gevaar komt kan de vrijstellingslijst in de verordening hierop aangepast worden.

Het plaatsen van soorten op de vrijstellingslijst brengt ook een financiële consequentie met zich mee. Zodra soorten op de vrijstellingslijst staan zijn er betere mogelijkheden tot schadebestrijding, oftewel minder beperkingen vanuit overheidswege. Dit betekent ook dat wij als overheid minder financieel hoeven te compenseren. Immers, een agrariër heeft zelf meer controle over het voorkómen van schade. Wij leggen hiermee de verantwoordelijkheid dus nadrukkelijker bij de belanghebbende neer. De consequentie hiervan is dat voor een aantal soorten geen schade meer uitgekeerd zal worden. Voor enkele ganzensoorten blijft dit wel het geval. Wij stellen hiervoor een bijzondere voorziening voor in de Beleidsregel tegemoetkomingen schade (artikel 6a). De redenatie daarbij is daarbij als volgt: in het verleden hebben beperkingen vanuit overheidswege er mede toe geleid dat populaties een dusdanige omvang hebben gekregen dat van agrariërs redelijkerwijze niet meer verwacht kan worden dat zij in staat zijn hun schade volledig te voorkómen. Dit is in lijn met de afspraken rond het ganzenakkoord, waarin is afgesproken dat zodra de populaties zijn teruggebracht naar een acceptabel niveau weer aan agrariërs gevraagd wordt hun eigen schade beheersen. Op dat moment kan bezien worden of deze soorten uit het uitzonderingsartikel van de Beleidsregel tegemoetkomingen schade worden geschrapt, waarmee de tegemoetkoming (al dan niet gedeeltelijk) verdwijnt.

Vrijstelling van het verbod op doden en verstoren bij ruimtelijke ingrepen

Een belangrijke taak die aan de provincies wordt gedecentraliseerd is ontheffingverlening bij ruimtelijke ingrepen. Op het moment dat een initiatiefnemer voornemens is tot een ruimtelijke ingreep (een schuurtje, bedrijventerrein, weg, windmolenpark, etc.), dient hij middels een ecologische toets te onderzoeken welke dier- of plantsoorten op de desbetreffende locatie aanwezig zijn. Indien beschermde soorten worden gevonden, kan voor de soorten die op de lijst in bijlage 1 bij de wet (de in Nederland beschermde soorten) ontheffing te worden aangevraagd. Dit is geregeld in artikel 3.10, tweede lid sub a van de wet, dat luidt dat het verbod op doden of vangen kan worden opgeheven “in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied”. Het is ook mogelijk dat uw Staten een lijst opnemen met vrijgestelde soorten, zodat niet bij iedere ingreep opnieuw een ontheffing aangevraagd hoeft te worden. Op dit moment heeft het rijk, tot op heden bevoegd gezag, dergelijke vrijstelling opgenomen. Wij stellen voor deze lijst op een grotendeels beleidsneutrale wijze voort te zetten en hebben daarom in bijlage 3 van de verordening een lijst met vrijgestelde soorten opgenomen in de vrijstellingsverordening. Wij willen hier nadrukkelijk bij benoemen dat het gaat om over het algemeen veel voorkomende, Nederlandse soorten en niet de soorten die opgenomen zijn in de lijsten van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De voorgestelde lijst wijkt op drie soorten af van de lijst die het Rijk op dit moment hanteert: de bunzing, hermelijn en wezel zijn niet opgenomen omdat uit trendanalyse blijkt dat de populatieontwikkeling van deze soorten onvoldoende stabiel is.

4. Verordening Natura 2000-gebieden

Inleiding

In dit hoofdstuk zal allereerst worden ingegaan op de Verordening Natura 2000-gebieden. Vervolgens volgt onder ‘overig gebiedenbeleid’ een algemene beschrijving van een aantal andere gerelateerde gebiedsregimes waarbij ofwel niet sprake is van een aanpassing van provinciaal beleid, ofwel ons advies is het regime op dit moment geen verdere invulling te geven.

Het beschermingsregime van de Natura 2000 gebieden blijft onder de Wet natuurbescherming op hoofdlijnen ongewijzigd ten opzichte van de situatie onder de Natuurbeschermingswet 1998. Ons College blijft bevoegd voor het toetsen van vergunning- en ontheffingsaanvragen. Wij blijven als provincie daarnaast verantwoordelijk voor de totstandkoming van de eerste generatie Natura-2000 beheerplannen voor twaalf gebieden, die (grotendeels) in onze provincie zijn gelegen. Vanaf de

tweede generatie komen daar ook de twee gebieden bij waarvoor het Ministerie van Economische Zaken tot nu toe verantwoordelijk was. De rol van andere overheden in de besluitvormingsprocedure voor de beheerplannen is gewijzigd, in de zin dat andere direct bevoegde bestuursorganen (gemeenten, waterschappen en ministeries) moeten instemmen met de maatregelen die in het beheerplan zijn opgenomen én vervolgens de plicht hebben om deze ook uit te voeren. De plicht om overige eigenaren, gebruikers en publieke (niet direct bevoegde) belanghebbenden te betrekken bij de besluitvorming, is vervallen.

Met de decentralisatie van het natuurbeleid zijn wij al wel voor álle gebieden verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregelen die nodig zijn om de instandhoudingsdoelen in de gebieden te realiseren. Dit zijn hoofdzakelijk maatregelen die achteruitgang van de natuur door overmatige belasting met stikstof moeten voorkomen. Deze zijn uitgewerkt in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), welke op 1 juli 2015 in werking is getreden. De regels hieromtrent zijn opgenomen in de Beleidsregel natuurbescherming, hieronder beschreven, en daarmee vervalt de eerder vastgestelde beleidsregel PAS als separaat regelgevend document.

De inhoud van de Verordening Natura 2000-gebieden heeft, zoals de naam al zegt, alleen betrekking op Natura 2000 gebieden en stelt op basis van artikel 2.9, derde lid van de wet een aantal categorieën van projecten/andere handelingen vast waarbij – indien aan bepaalde criteria, zoals minimumafstanden is voldaan – geen vergunningplicht geldt. De verordening vormt daarmee, meer dan nu het geval is, een helder en geïntegreerd afwegingskader bij toetsing en toezicht voor activiteiten rondom dit type gebieden. De verordening stelt geen regels aan het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur). De bescherming hiervan wordt immers niet geregeld in de Wet natuurbescherming, maar in het Besluit algemene regels ruimtelijk ordening (Barro) en in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Regels zijn opgenomen voor drie activiteiten in of nabij Natura 2000 gebieden:

<u>Beweiden en bemesten</u>
In artikel 2 stellen wij een vrijstelling van de vergunningplicht voor bij het weiden van alle soorten vee en het op of in de bodem brengen van meststoffen. De staatssecretaris heeft vorig jaar eenzelfde vrijstelling opgesteld (van de Natuurbeschermingswet), welke is aangevochten. Uiteindelijk heeft de Raad van State zich in februari 2016 kritisch uitgelaten over dit punt en aangegeven te twijfelen of de vrijstelling wel in overeenstemming is met de EU Habitatrichtlijn. De staatssecretaris heeft zich vervolgens via een juridisch verweer op het standpunt gesteld dat dit wel het geval is, onder meer verwijzend naar de PAS. In de PAS is rekening gehouden met de stikstofemissie die ontstaat vanuit weiden

en bemesten. Na inwerkingtreding van de Wnb is het aan uw Staten om te bepalen of u de vrijstelling voor beweiden en bemesten wilt voortzetten. Wij stellen voor dit wel te doen, omdat wij niet verwachten dat de kwaliteit van habitats in Noord-Holland door beweiding of bemesting zal verslechteren. In het kader van de Meststoffenwet zijn de normen voor bemesten de afgelopen jaren al aanzienlijk aangescherpt. En, zoals de staatssecretaris heeft aangegeven, is in de PAS 2015-2021 bovendien rekening gehouden met de stikstofdepositie die als gevolg van weiden en bemesten ontstaat.

Ontheffing TUG nabij Natura 2000 gebieden

Ons College heeft in 2013 de Beleidsregel Tijdelijk en uitzonderlijk gebruik (TUG) luchtvaart vastgesteld. Deze beleidsregel bepaalt in welke gevallen een tijdelijke ontheffing kan worden aangevraagd voor start of landing van luchtvaartuigen op andere plekken dan reguliere luchthavens of vliegvelden. Een belangrijk kader dat daarbij in afweging wordt genomen is hoe ver dergelijke tijdelijke start- of landingsplaats verwijderd is van een Natura-2000 gebied. Bureau Waardenburg heeft in onze opdracht in 2013 onderzoek verricht naar de kritische afstanden tot de verschillende natuurgebieden – met andere woorden: binnen welke afstand mogelijk verstoring optreedt. De afstandstabellen die uit het onderzoek van Bureau Waardenburg zijn voortgekomen zijn op dit moment nog als bijlage bij de TUG Beleidsregel opgenomen, maar wij stellen voor deze conform artikel 3 en bijbehorende tabel 1 van de verordening op beleidsneutrale te integreren. De tabel in de bijlage van de Beleidsregel TUG bevat ook een kritische afstand voor Beschermde Natuurmonumenten. Omdat dit regime is verdwenen, is dit deel komen te vervallen en niet opgenomen in de huidige verordening. De Beleidsregel TUG wordt via een separaat traject op dit moment geactualiseerd en zal naar verwachting begin 2017 in aangepaste vorm door ons College worden vastgesteld.

Ontbrandingstoestemmingen nabij Natura 2000 gebieden

In het (landelijke) Vuurwerkbesluit is bepaald dat Gedeputeerde Staten bevoegd gezag zijn voor opslagen van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk en voor het ontbranden van professioneel vuurwerk. Een belangrijke afweging bij het al dan niet verlenen van een vergunning voor het afsteken van professioneel vuurwerk bij evenementen is hoe ver de beoogde locatie verwijderd is van Natura-2000 gebieden. Bureau Waardenburg heeft in 2014 op basis van geluid en lichtflitsen bepaald wat de kritische afstanden vanaf Natura-2000 gebieden zijn, waarbij onderscheid is gemaakt tussen vuurwerk van verschillende orde van grootte. Voorgesteld wordt om deze minimumafstanden in artikel 4 en bijbehorende bijlage 2 op te nemen in de Verordening Natura 2000-gebieden. Aangezien het afwegingskader nooit is vastgesteld middels een besluit van ons College

of uw Staten, is het niet nodig een bestaand regelgevend document in te trekken.

Overig gebiedenbeleid (niets over opgenomen in verordening)

Natuurnetwerk Nederland

De Wnb draagt ons College op zorg te dragen voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk in onze provincie, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland' (NNN). Feitelijk krijgt de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) hiermee een nieuwe titel, waarmee de naam/afkorting EHS tot het verleden behoort. De planologische bescherming van de EHS / het NNN loopt nog steeds via het ruimtelijke spoor en is opgenomen in de Wro en het Barro (Besluit aanvullende regels ruimtelijke ordening) en onze Provinciale Ruimtelijke Verordening. De planologische bescherming van het NNN maakt dus geen onderdeel uit van de Wnb. De naamswijziging van de EHS naar NNN is anticiperend op de inwerkingtreding van de Wnb vanaf de actualisatie van de Structuurvisie medio 2015 reeds verwerkt in het provinciale ruimtelijk beleid. In ons coalitieakkoord wordt de term Natuurnetwerk Nederland ook reeds gebezigd. Aan onze gestelde ambitie van het aanschaffen, inrichten en beheren van 250 ha per jaar verandert met de invoering van de Wnb niets. In de beleidsregels zijn geen nadere regels gesteld aan het NNN, noch zijn verdere bevoegdheden voor ons College of uw Staten belegd.

Nationale parken

Nationale parken krijgen in de Wnb voor het eerst een juridische verankering in een wet; voorheen werden ze aangewezen in de 'Regeling aanwijzing nationale parken'. De minister kan onder de Wnb een gebied als nationaal park aanwijzen op verzoek van Gedeputeerde Staten van de provincie of provincies waarin het gebied is gelegen. In artikel 8.3 van de Wnb wordt een aantal criteria gesteld waaraan een gebied moet voldoen om aangewezen te kunnen worden. De bestaande nationale parken in Noord-Holland (Zuid-Kennemerland en Duinen van Texel) hoeven niet opnieuw aangewezen te worden door de minister. In het overgangsrecht van de Wnb (artikel 9.13) is namelijk geregeld dat *"het besluit tot aanwijzing van gebieden als nationaal park, neergelegd in artikel 2 van de Regeling aanwijzing nationale parken zoals dat luidt onmiddellijk voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet, geldt als besluit als bedoeld in artikel 8.3, eerste lid.".* Hier is dus geen aanvullende actie nodig.

Bijzondere natuurgebieden en beschermde natuurmonumenten

In de Wet natuurbescherming wordt een nieuwe categorie van gebieden geïntroduceerd: 'bijzondere natuurgebieden/landschappen', welke zowel een provinciale als nationale aanduiding kunnen krijgen. Gedeputeerde Staten kunnen conform artikel 1.12, lid 3 van de Wnb gebieden buiten het Natuurnetwerk Nederland, die *"van belang zijn*

vanwege hun natuurwaarden of landschappelijke waarden, met inachtneming van hun cultuurhistorische kenmerken", aanwijzen als 'bijzonder provinciaal natuurgebied' of 'bijzonder provinciaal landschap'. Aan deze aanduiding is geen aanvullende planologische bescherming verbonden.

In de Tweede Nota van Wijziging bij de Wnb wordt een relatie gelegd tussen de mogelijkheid tot het aanwijzen van bijzondere provinciale natuurgebieden en het vervallen van het regime 'beschermde natuurmonumenten'. Via artikel 10 van de Natuurbeschermingswet was de minister gerechtigd om deze gebieden als zodanig aan te wijzen. Noord-Holland herbergt relatief veel van deze gebieden, welke voor een groot deel in o.m. het Gooi en Waterland liggen. Uit analyse blijkt echter dat de consequenties van het verdwijnen van dit regime in de praktijk niet groot zijn. Het grootste deel van de beschermde natuurmonumenten is in de loop van de tijd onderdeel geworden van een Natura 2000 gebied en/of begrensd als NNN. Gezien het feit dat NNN minder bescherming biedt is extra onderzocht wat de consequenties zijn voor de gebieden die niet binnen een Natura 2000 gebied vallen, maar wel binnen NNN. Van de 44 beschermde natuurmonumenten in Noord-Holland blijkt dit het geval te zijn voor 20 gebieden. In 2011 heeft Alterra onderzocht wat de gevolgen zouden zijn voor de beschermde waarden in deze 20 gebieden. De conclusie was dat ze, ondanks het vervallen van de mogelijkheid tot toegangsbeperking, aanschrijving en -voor zover die gold- de externe werking, vrijwel allemaal voldoende bescherming behouden vanwege hun ligging in het NNN.

De enige gebieden die met het vervallen zowel buiten Natura 2000 gebied als NNN vallen zijn voormalig beschermd natuurmonument 'Aeen en Dieen' en het niet als Natura 2000 begrensde deel van Waterland Varkensland. Om deze gebieden met een belangrijke natuurlijke waarde toch van een goede bescherming te laten genieten, zijn deze als nieuw begrensde NNN-gebieden opgenomen in het ontwerp-natuurbeheerplan 2017.

Aangezien de rest van de voormalige beschermde natuurgebieden gelegen zijn binnen NNN en de wet stelt dat alleen gebieden *buiten* NNN kunnen worden aangewezen als bijzonder provinciaal natuurgebied of bijzonder provinciaal landschap, is het niet mogelijk om deze regimes als substituut hiervoor in te zetten. In het voorproces is deze constatering ambtelijk besproken met betrokken partijen. In de voorliggende regelgeving is daarom geen invulling gegeven aan de uitwerking of aanwijzing van deze regimes. In een op dit moment separaat lopend traject, de verkenning landschappelijke regimes PRV, (uitgevoerd ten behoeve van de actualisatie PRV 2016), zal bekeken worden of het wenselijk is de regimes 'bijzonder provinciaal

natuurgebied' of 'bijzonder provinciaal landschap' ook in Noord-Holland in te zetten, bijvoorbeeld ter vervanging voor de voormalige Nationale Landschappen.

Tenslotte kan ook de minister conform artikel 2.11 van de Wnb een gebied, niet zijnde een Natura 2000 gebied, aanwijzen als bijzonder *nationaal* natuurgebied. Alhoewel dit een tamelijk vreemde bepaling lijkt bezien vanuit de principes van een heldere bevoegdheidsverdeling, wordt in de Eerste Nota van Wijziging bij de Wnb aangegeven dat dit instrument alleen ingezet wordt als dat noodzakelijk is ter voldoening aan de Europese verplichting (de staat blijft eindverantwoordelijk). Op dit moment heeft het rijk voor zover ons bekend geen plannen om gebieden aan te wijzen als bijzonder nationaal natuurgebied.

5. Verordening Houtopstanden

Inleiding

De Boswet, daterend uit 1963, had als belangrijkste doel het behoud van bosareaal in Nederland. Destijds was de functie van bos en houtopstanden een andere dan tegenwoordig. Zo speelde houtproductie in die tijd een grotere rol, terwijl bossen nu meer worden bezien als onderdeel van geïntegreerde natuurontwikkeling, waarmee meer de nadruk ligt op waarden als biodiversiteit, variatie, dynamiek, kwaliteit en geïntegreerd bosbeheer. De Boswet is voor een deel opgenomen in de Wet natuurbescherming en voor een deel gedecentraliseerd naar provincies. Uw Staten hebben hiermee aanzienlijke mogelijkheden tot sturing gekregen: zo kunnen uw Staten regels stellen waaraan een melding bij Gedeputeerde Staten moet voldoen zodra een initiatiefnemer een houtopstand wil vellen. Ook kunnen uw Staten bepalen in welke gevallen sprake moet zijn van herplant, wanneer herplant op andere grond is toegestaan en de "bosbouwkundig verantwoorde wijze" definiëren waarop deze herplant dient plaats te vinden. Uw Staten kunnen middels deze regels kiezen voor een meer conserverende insteek, waarbij streng bewaakt wordt dat bos bos blijft en het huidige areaal behouden blijft (focus op kwantiteit). Bij deze keuze zou de huidige insteek en praktijk van de Boswet in meer of mindere mate beleidsneutraal voortgezet worden. Een andere optie is een benadering met een grotere focus op kwaliteit en dynamiek, waarbij de realisatie van een breder spectrum aan natuurdoelen (en dus soms transformatie van bos naar andere natuurtypen) een hogere prioriteit krijgt. Binnen deze twee extremen van het spectrum zijn verschillende scenario's mogelijk.

Beleidsvoorstel: dynamisch bosbeheer

Wij stellen voor te kiezen voor de tweede optie en hebben de ontwerpverordening hier ook op ingericht. Ondanks het feit dat wij grote waarde hechten aan onze bosgebieden, is Noord-Holland geen

typische bosprovincie. In onze provincie zijn openheid, grote waterpartijen en natuurlijke dynamiek ook zeer belangrijke waarden. Voorbeelden zijn het terugbrengen van verstuiving en dynamiek in de duinen door houtopstanden te vellen, of het creëren van een mozaïekpatroon van bos en open stukken heide in het Gooi. Partners hebben in het voorproces gepleit voor meer ruimte voor dynamiek dan onder de Boswet, omdat zij vreesden dat een voortzetting van dat beleid hun inspanningen tot het verbeteren en realiseren van de gewenste natuur (en het behalen van hun doelen) zou belemmeren. In lijn hiermee is op verschillende plekken in de ontwerpverordening meer ruimte gecreëerd, waarmee de nadruk van 'conserverend en nadruk op kwantiteit' is verlegd naar meer 'dynamisch en de nadruk op kwaliteit'. Bepalend daarbij is de voorgestelde vrijstelling van de plicht tot melding en herplant bij maatregelen die plaatsvinden voor realisatie van beheertypen opgenomen in de ambitiekaart van het Natuurbeheerplan, opgenomen in artikel 6, onderdeel d van de verordening. Via de jaarlijkse actualisering en vaststelling van het Natuurbeheerplan kunnen ons College en uw Staten zicht houden en eventueel sturen op de voornemens van terreinbeherende organisaties om bos om te zetten in andere natuur. Op deze wijze houden wij als provincie vanuit een totaalperspectief zicht op de totale hoeveelheid bos in onze provincie, en hoe zich deze verhoudt tot de overige natuur.

<u>Oude bosgroeiplaatsen</u>
Tijdens de Werkconferentie die Provinciale Staten op 9 mei werd door enkele aanwezige experts het belang van de bescherming van oude bosgroeiplaatsen benadrukt, en werd aanbevolen dit bijzondere type bos een aparte status te geven in de verordening. Wij hebben hier gevolg aan gegeven door Wageningen Universiteit opdracht te geven onderzoek te doen naar dit type bosplaatsen in de provincie, en hier een kaart voor te ontwikkelen die wij kunnen gebruiken bij toetsing. Wageningen Universiteit heeft voor de ontwikkeling ervan gebruik gemaakt van de eerste topografische- en stafkaarten, daterend uit de eerste helft van de negentiende eeuw. De kaart die hieruit is ontstaan is bijgevoegd als bijlage 1 van de Verordening houtopstanden en wordt geplaatst op de provinciale website onder 'interactieve kaarten'. Daarnaast publiceert Wageningen Universiteit/Alterra het bijbehorende rapport 'Oude bosgroeiplaatsen in Noord-Holland'. Dit rapport verschaft interessante informatie over de totstandkoming van de kaart, geef verdiepende informatie per gebied in Noord-Holland en vormt daarmee een belangrijk referentiedocument bij het gebruik van de kaart. Het rapport wordt gepubliceerd op de website van Alterra en zal voor eenieder toegankelijk zijn. Ook publiceert Alterra naar aanleiding van een aantal nieuwe inzichten die de studie heeft opgeleverd een wetenschappelijke publicatie over het onderwerp.

6. Verordening en beleidsregel tegemoetkoming schade

In artikel 6.1 van de Wnb is het volgende bepaald: *"Gedeputeerde Staten verlenen in voorkomende gevallen tegemoetkomingen in schade, geleden in hun provincie, aangericht door in het wild levende dieren".* Deze tegemoetkomingen werden onder de Flora- en faunawet uitgekeerd door het Faunafonds, de organisatie die ook zorgdroeg voor de gehele administratieve afhandeling van de aanvragen. Het ministerie stond aan de lat voor de financiering ervan. Onderdeel van de decentralisatieafspraken is dat de provincies de taken van het Faunafonds, inclusief financiering ervan overnemen. Hiervoor hebben provincies – in lijn met de gemaakte afspraken in het Natuurakkoord en Natuurpact - een structurele vergoeding gekregen via het Provinciefonds. In interprovinciaal verband is vervolgens besloten om de taken van het Faunafonds niet als provincies individueel op te pakken, maar dit bij een centraal orgaan neer te leggen. Het Faunafonds is zodoende opgegaan in de BIJ12 uitvoeringsorganisatie van het IPO.

In IPO verband zijn mandaatregelingen opgesteld waarmee de uitvoering onder de Wnb aan BIJ12 wordt gemandateerd. Dit betreft een omvangrijk pakket van mandaten, volmachten, een beleidsregel en een verordening. In de verordening is een aantal indieningseisen opgenomen die niet bij beleidsregel geregeld konden worden; in de beleidsregel de inhoudelijke eisen waarmee wordt bepaald in welke gevallen een aanvrager recht heeft op een tegemoetkoming in geleden schade, en hoe hoog deze tegemoetkoming vervolgens is. De bevoegdheid voor het bepalen van de inhoudelijke regels bij tegemoetkomingen in schade veroorzaakt door fauna heeft de wetgever dus bij Gedeputeerde Staten belegd. In de IPO Bestuurlijke Adviescommissie Vitaal Platteland is afgesproken dat de genoemde stukken zoveel mogelijk op uniforme wijze worden vastgesteld in alle provincies. Wij hebben in afwijking op deze uniformiteit een regel toegevoegd onder Artikel 6a. Hierin hebben wij enkele ganzensoorten opgenomen waarvoor geldt dat agrariërs – in tegenstelling tot andere soorten op de vrijstellingslijst – toch een tegemoetkoming in schade ontvangen. Feitelijk gaat het hier om een verduidelijking van artikel 7, sub b van de beleidsregel (waarin reeds wordt aangegeven dat indien aan een vrijstelling dezelfde voorwaarden zijn verbonden als aan een ontheffing, een tegemoetkoming mogelijk is). In de door ons vastgestelde versie van de beleidsregel is ten opzichte van de versie die ter inzage werd gelegd een aantal technische en beleidsneutrale wijzigingen doorgevoerd.

7. Niet ingevulde bevoegdheden van provinciale staten

Inleiding
De Wet natuurbescherming biedt uw Staten achttiental mogelijkheden tot verordening, waarvan de meeste een *kunnen*-bevoegdheid betreffen en enkele een *moeten*-bevoegdheid zijn. Het niet invullen van een bevoegdheid is uiteraard ook een keuze, en vanuit het oogpunt van volledigheid zijn hier de mogelijkheden tot verordening uiteengezet waarvan wij voorstellen geen gebruik te maken.

Provinciaal programma (Wnb artikel 1.13, lid 7)
Volgens de wetgever (Memorie van Toelichting Wnb paragraaf 5.4) laat een programma in de zin van de Wet natuurbescherming zich omschrijven als *"een samenhangende, overkoepelende aanpak die dwingend doorwerkt in het beleid van verschillende overheden en die verbetering van milieu- en watercondities paart aan ruimte voor bedrijfsontwikkeling"*. Het gaat volgens de wetgever om de aanpak van een problematiek die niet op gebiedsniveau is aan te pakken. De Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) is een voorbeeld hiervan als zijnde een rijksprogramma gericht op het verminderen van stikstofbelasting van Natura 2000-gebieden. De wetgever biedt uw Staten onder de Wet natuurbescherming ook de mogelijkheid tot een dergelijke programmatische aanpak op regionaal niveau: *"Ook buiten Natura 2000 kan een programmatische aanpak meerwaarde bieden, bijvoorbeeld voor de vormgeving van een actieve leefgebiedenbenadering op regionaal niveau voor bepaalde soorten waarvoor dat in het licht van de internationale verplichtingen nodig is. Ook dan kan de bundeling van de inzet van de bevoegdheden van verschillende provincies, gemeenten, waterschappen en andere overheden wellicht tot een meer doelmatige aanpak leiden en tegelijk ruimte voor economische en ruimtelijke ontwikkelingen genereren doordat met de programmatische aanpak zekerheid wordt geboden dat het streven naar een gezonde populatie van de betrokken soort daarbij niet in het gedrang komt. […] De voorgestelde wettelijke basis maakt de programmatische aanpak algemeen inzetbaar voor de aanpak van gebiedsoverstijgende factoren die leiden tot belasting van de natuurwaarden in Natura 2000-gebieden of nadelige gevolgen voor in het wild levende diersoorten en plantensoorten. Daarbij maakt het artikel niet alleen een landelijke aanpak onder verantwoordelijkheid van het Rijk mogelijk, maar ook een regionale aanpak onder verantwoordelijkheid van de betrokken provincie of provincies. Gezien het meer generieke karakter is de besluitvorming daaromtrent bij provinciale staten in plaats van gedeputeerde staten neergelegd."*

Op dit moment hebben wij geen voorstellen voor situaties waarbij een provinciaal programma zou kunnen leiden tot het verminderen van de belasting van natuurwaarden in Natura-2000 gebieden of die de

nadelige gevolgen voor bepaalden dier- of plantensoorten zouden kunnen verkleinen. Er zijn dan ook geen voorstellen t.a.v. dit instrument opgenomen in de ontwerpverordeningen. Wij stellen voor de mogelijke inzetbaarheid van dit instrument verder te onderzoeken bij de ontwikkeling van nieuw groen beleid als onderdeel van de totstandkoming van de Omgevingsvisie.

Regels ten aanzien van categorieën van handelingen (Wnb artikel 2.4, lid 3)
Uw Staten kunnen bij verordening regels stellen ten aanzien van categorieën van handelingen. Hiermee kunnen verplichtingen worden opgelegd aan diegene die deze handelingen verrichten, indien nodig geacht gelet op de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000 gebied. Onder de Natuurbeschermingswet hadden alleen Gedeputeerde Staten die bevoegdheid, bij individuele kwesties. Indien nodig kan deze bevoegdheid ook toegepast worden op bestaand- of reeds in een beheerplan geregeld gebruik en voor activiteiten buiten een Natura-2000 gebied. Deze bevoegdheid moet gezien worden als een vangnet voor onvoorziene schadelijke activiteiten. Om gebruik te maken van deze optie dient sprake te zijn van een dwingend belang voor het aanwijzen van deze handelingen. Voor zover wij kunnen overzien is invulling hiervan op dit moment niet aan de orde, en wij stellen voor op dit moment geen gebruik te maken van deze bevoegdheid.

Vrijstelling van het verbod op het gebruik van niet-selectieve middelen die de plaatselijke verdwijning van een soort kunnen veroorzaken (Wnb artikel 3.9, lid 2)
Wij zien geen situatie waarin een vrijstelling van dit verbod in generieke zin toepasbaar is. Indien hiertoe aanleiding mocht zijn, is een ontheffing van dit verbod voor specifieke gevallen het primaire instrument. Wij stellen voor geen gebruik te maken van deze bevoegdheid.

Regels ten aanzien van de melding bij het uitvoeren van een gedragscode bij opzettelijk doden of vangen van overige soorten (Wnb artikel 3.11, lid 2)
Alvorens invulling van deze regels kan plaatsvinden, dient eerst een Ministeriële Regeling te worden uitgewerkt. In de uitvoeringsregelgeving van de Wet natuurbescherming is dat op dit moment niet het geval, dus op dit moment is dit niet aan de orde.

Toestaan van het doden van wilde zwijnen door middel van drijfjacht (Wnb artikel 3.33, lid 2)
Op dit moment leven in Noord-Holland geen wilde zwijnen en dus is er geen reden om invulling te geven aan deze mogelijkheid tot verordening. In onze provincie wordt daarnaast voor geen enkele inheemse soort een nulstandbeleid gevoerd. Indien het wilde zwijn zich

mocht vestigen in onze provincie, dan lijkt het dus niet opportuun om het dier direct via drijfjacht te gaan bestrijden. Wij stellen voor geen gebruik te maken van deze bevoegdheid.

8. Beleidsregel natuurbescherming

Inleiding
De door ons vastgestelde beleidsregel bevat een aantal regels waarmee een uitwerking van de bevoegdheden van Gedeputeerde Staten in het kader van de Wnb is voorgesteld. De beleidsregel is meer pluriform van karakter dan de verordeningen, die een sterkere thematische afbakening hebben. In de beleidsregel is een aantal bestaande beleidsdocumenten, al dan niet in een nieuw jasje, op beleidsneutrale wijze geïntegreerd: elementen uit de Beleidsnota Flora en Fauna, de bestaande PAS beleidsregels, de criteria voor het opschorten van jacht, beheer en schadebestrijding bij extreme weersomstandigheden en het ganzenbeleid. Daarnaast bevat de beleidsregel een aantal inhoudelijke bepalingen die gelden bij ontheffingverlening in het kader van bepaalde bij wet genoemde belangen. Wellicht ten overvloede: de uitgewerkte regelgeving in deze beleidsregel valt onder de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten en wordt dus niet ter besluitvorming aan uw Staten voorgelegd. Om een volledig beeld te schetsen voorzien wij uw Staten hierbij wel van de contextuele informatie.

Gebieden
De beleidsregel bevat in artikel 2 en 3 een aantal algemene indieningseisen in het kader van Natura 2000 gebieden en bestaand gebruik (zonder stikstofeffecten). Daarnaast is in artikel 4 de bestaande PAS beleidsregel opgenomen:

Programmatische Aanpak Stikstof
Wij hebben de uitvoering van deze maatregelen in de komende zes jaar geborgd door het afsluiten van een Raamovereenkomst Uitvoering PAS-maatregelen met de uitvoerende partijen, die wij op 14 april 2015 hebben vastgesteld. Voor wat betreft het Natura 2000 deel liggen – afgezien van het vrijstellen van vergunningplicht voor handelingen en categorieën, zoals eerder beschreven -, geen keuzes voor. Hierover zijn geen nadere regels gesteld in de beleidsregel. Wel hebben wij besloten om de op 9 juni 2015 vastgestelde ‘Beleidsregel toedeling ontwikkelingsruimte segment 2 Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) Noord-Holland’ integraal en ongewijzigd over te nemen in de Wnb beleidsregel.

Ontheffingverlening bij schade aan belangen.
De Wnb kent 21 belangen op basis waarvan wij ontheffingen kunnen verlenen. Dit is een flinke uitbreiding ten opzichte van de huidige

situatie onder de Flora- en faunawet. Een aantal nieuwe belangen betreft bijvoorbeeld het verlenen van een ontheffing voor het doden of verstoren van dieren en planten in verband met ruimtelijke ingrepen (artikel 75 belang uit de Flora- en faunawet), maar bijvoorbeeld ook overlast, onderzoek en “het algemene belang” zijn in de Wnb ontheffingsgronden waarop Gedeputeerde Staten (onder voorwaarden) ontheffing kunnen verlenen.

Met de decentralisatie van de ontheffingverlening voor ruimtelijke ingrepen (huidige artikel 75 van de Flora- en faunawet) worden wij bevoegd gezag voor een geheel nieuw deel van de natuurwetgeving. Wanneer bij het uitvoeren van ruimtelijke ingrepen dieren, planten of verblijfplaatsen van dieren, welke door de Wnb beschermd worden, verstoord of verwijderd worden is daar met invoering van de nieuwe wet een ontheffing van de provincie voor nodig. Ruimtelijke ingrepen waarbij dit kan spelen kunnen variëren van het slopen van een schuurtje in een achtertuin of het dempen van een sloot tot bijvoorbeeld het aanleggen van een provinciale weg. In deze gevallen zullen wij als College een afweging moeten maken of, en op welke manier, de handelingen toegestaan kunnen worden en wat eventueel maatregelen zijn die de impact van de voorgenomen handelingen op de specifieke dier- en plantensoorten kunnen verminderen en/of compenseren.

In de beleidsregel worden inhoudelijke kaders gesteld waaraan aanvragen op grond van de verschillende belangen moeten voldoen. Voor een deel van de nieuwe belangen worden geen aanvullende regels gesteld. Dit is een bewuste keuze omdat het vooraf niet altijd goed mogelijk is om te bepalen wat voor soort aanvragen we op grond van deze belangen kunnen verwachten. Na verloop van tijd kunnen, op grond van de opgedane ervaring, eventueel de beleidsregels worden aangevuld.

<u>Sluiting van de jacht en opschorten van beheer en schadebestrijding bij extreme weersomstandigheden</u>
Artikel 3.22, vierde lid van de Wnb stelt: *“Gedeputeerde Staten kunnen de jacht voor de hele provincie, of een gedeelte daarvan, voor een bepaalde tijd sluiten, zolang bijzondere weersomstandigheden dat vergen”.* Dit artikel is vrijwel ongewijzigd overgenomen uit de Flora- en faunawet, artikel 46, vijfde lid en daarom hebben wij hier als provincie al sinds geruime tijd een protocol met criteria voor opgesteld, de zogenaamde ‘procedure sluiting jacht vanwege extreme weersomstandigheden’. Op 27 februari 2013 is voor het laatst een geactualiseerde versie door Gedeputeerde Staten vastgesteld. In artikel 7 van de beleidsregel is het protocol qua inhoudelijke strekking ongewijzigd overgenomen en zijn enkele tekstuele en structuurtechnische verbeteringen aangebracht.

Ganzenbeheer

In 2009 hebben provinciale staten het eerste uitvoeringsbeleid ten aanzien van ganzen vastgesteld in het 'Uitvoeringskader Ganzen Provincie Noord-Holland'. Dit kader is opgevolgd door het door Gedeputeerde Staten in 2014 vastgesteld Uitvoeringsbeleid Ganzen Noord-Holland 2014, ook wel het Ganzenakkoord genoemd. Aan laatstgenoemd beleid lag een gevoelig proces van gesprekken en onderhandelingen met partners in het veld ten grondslag en dus is besloten geen inhoudelijke aanpassingen aan te brengen aan dit beleid. Vanuit het streven naar helderheid en eenvoud is het voorstel gedaan het bestaande uitvoeringskader te integreren in de beleidsregel. In artikel 8 en bijbehorende toelichting zijn de relevante elementen van het beleid vastgelegd. Aangezien formeel gezien het ganzenbeleid uit 2009 nog niet door uw Staten is ingetrokken, verzoeken wij u dit beleid in te trekken.

Houtopstanden

De regels ten aanzien van houtopstanden vallen onder de bevoegdheid van uw Staten en zijn vervat in de Verordening houtopstanden. Het opleggen van een kapverbod is echter een bevoegheid van Gedeputeerde Staten. Het iss daarom nodig om het kader, waarmee bij het toetsen van meldingen voorafgaand aan het vellen van een houtopstand bepaald wordt of een kapverbod dient te worden ingesteld, op te nemen in de Beleidsregel natuurbescherming. Zodoende hebben wij hiertoe een apart artikel opgenomen.

Provincie Noord-Holland

NOTA VAN BEANTWOORDING

Provinciale regelgeving onder de Wet natuurbescherming

Verordening faunabeheer

Verordening vrijstellingen soorten

Verordening Natura 2000-gebieden

Verordening houtopstanden

Verordening tegemoetkoming schade

Beleidsregel tegemoetkoming schade

Beleidsregel natuurbescherming

Ingekomen zienswijzen en de beantwoording zoals vastgesteld op 6 september 2016 door

Gedeputeerde Staten van provincie Noord-Holland

Inhoud

1. Inleiding
2. Lijst met indieners van zienswijzen
3. Beantwoording van zienswijzen

1. Inleiding

De Verordening faunabeheer, Verordening vrijstellingen soorten, Verordening Natura 2000-gebieden, Verordening houtopstanden, Verordening tegemoetkoming schade, Beleidsregel tegemoetkoming schade en Beleidsregel natuurbescherming hebben van 13 mei 2016 tot en met 24 juni 2016 ter inzage gelegen. In deze periode zijn er door 26 indieners zienswijzen en opmerkingen[1] ingediend over de vijf verordeningen en twee beleidsregels.

In totaal heeft dit geleid tot 197 losse opmerkingen van 26 indieners. In twee gevallen was sprake van een ondersteunende zienswijze, waarbij de inhoud identiek bleek. In deze gevallen zijn deze zienswijzen samengevoegd onder één volgnummer. Alle opmerkingen zijn van een individueel antwoord voorzien, waarbij in het geval sprake is van een vergelijkbare zienswijze in sommige gevallen is verwezen naar een eerder antwoord. Op de volgende pagina vindt u een overzichtslijst met indieners van opmerkingen. De volgorde van nummering is bepaald door het moment van ontvangst.

Op pagina 5 vindt u de beantwoording van de opmerkingen.

[1] Daar er geen bezwaar en beroep mogelijk is tegen een verordening wordt er in de Wet ruimtelijke ordening gesproken van ‘opmerkingen’ en niet van zienswijzen zoals bij bestemmingsplannen.

2. Lijst met indieners van zienswijzen

Codering	Indiener	Kenmerk Provincie Noord-Holland
1	Waternet *tezamen met* Hoogheemraadschap Noorderkwartier	657471/823337 + 657471/827690
2	Stichting Natuurbescherming Zuid-Oost	657471/823334
3	Algemene Vereniging Inlands Hout	657471/823329
4	Dhr. P. Bras en Dhr. R. Brouwer	657471/824156
5	Dierenbescherming	657471/825282
6	Stichting Duinbehoud *tezamen met* Vogelwerkgroep Texel	657471/826165 + 657471/826293
7	Gemeente Amsterdam	657471/826288
8	Faunabescherming	657471/826165
9	Gasunie Transport services	657471/827615
10	Nederlandse Organisatie voor Jacht en Grondbeheer	657471/827622
11	Hollands Particulier Grondbezit	657471/827639
12	Gemeente Alkmaar	657471/827575
13	Dhr. K. Over	657471/827641
14	Faunabeheereenheid Noord-Holland	657471/827651
15	Vogelbescherming	657471/827653
16	Terreinbeheerdersoverleg Noord-Holland	657471/827661
17	Mr. J. Hoobroeckx-Dooren	657471/827666
18	Netwerk Groene Bureaus	657471/827671
19	Gemeente Haarlem	657471/827678
20	Koninklijke Nederlandse Jagersvereniging	657471/827680
21	Land- en Tuinbouworganisatie Noord	657471/827686
22	Nederlandse Melkveehouders Vakbond	657471/827604
23	A. Werkhoven Visserijbedrijf	657471/827693
24	Samenwerkende Vogelgroepen Noord-Holland	657471/827340

3. Opmerkingen op verordeningen en beleidsregels en reactie Gedeputeerde Staten

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
1.1	Verordening faunabeheer	3.4.1.2, sub e	Indieners stellen dat bij het lezen van 3.4.1.2. en de passages over telgegevens en validatie de vraag naar voren kwam of hiermee ook voorzien wordt in het gebruik van een gevalideerde telmethode. Dit lijkt indieners minstens zo belangrijk als validatie van de telgegevens.	Wij honoreren deze zienswijze en zien dat het toevoegen van de methode een meerwaarde biedt en daarnaast in lijn is met de huidige inspanningen van partijen om gezamenlijk te komen tot gedragen telmethoden. Wij passen het artikel daarop aan.	Ja	De volgende passage toevoegen aan artikellid: Gebruikte telgegevens van voorgaande jaren zijn gebaseerd op een gevalideerde telmethode en gecontroleerd door de verschillende partijen in het bestuur van een faunabeheereenheid, in samenspraak met de rechtstreeks aan het bestuur adviserende partijen als bedoeld in artikel 2.2, tweede lid;

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
1.2	Verordening vrijstellingen soorten	5	Indieners verwachten dat deze meldings- en rapportageplicht leidt tot ongewenste verzwaringseffecten ten opzichte van de oude regelgeving. Een meldings- en rapportageplicht per soort, maakt volgens indieners dat de onderzoeksinspanning voor algemene, vrijgestelde soorten moet worden verhoogd. Om soorten te kunnen melden moet volgens indieners bekend zijn om welke soorten het gaat en waar zij in het plangebied voorkomen. Daarnaast betekent dit volgens indieners een aanzienlijke uitbreiding van de administratie, terwijl een vrijstelling regelgeving juist zou moeten vereenvoudigen.	Indien er ten opzichte van de oude regelgeving verzwaringseffecten optreden door melding bij ruimtelijke ingrepen vinden wij die niet ongewenst. Zoals in de toelichting op artikel 5 van de verordening wordt uiteengezet achten wij een dergelijke meldingsplicht vooraf noodzakelijk voor een goede en rechtmatige uitvoering van de op grond van de verordening vrijgestelde handelingen. Ook een goed en rechtmatig toezicht op en handhaving van de verordening noodzaken deze meldingsplicht. De bekendheid met de soorten die in enig plangebied voorkomen vooronderstellen wij. Die kennis en de toepassing daarvan door middel van melding vormt het tegenwicht tot de vereenvoudiging die met de vrijstelling van een aantal handelingen wordt gerealiseerd. Het enkele feit dat er in een gedane melding een (op dat moment) niet aangetroffen of niet voorziene soort onvermeld is gebleven zal naar ons oordeel niet automatisch hoeven leiden tot een overtreding waaraan gevolgen zijn verbonden. De specifieke omstandigheden van het geval zullen daarin de doorslag moeten geven. Wij zijn dan ook van mening dat de in artikel 5 van de verordening opgenomen meldingsplicht ook in	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				het geval van ruimtelijke ingrepen niet kan worden gemist. Overigens zien het derde en vierde lid van dit artikel niet op ruimtelijke ingrepen, waardoor bij ruimtelijke ingrepen geen sprake is van een rapportageplicht.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
1.3	Verordening vrijstellingen soorten	2.2	Indieners zouden graag opheldering krijgen over het volgende: “vrijstelling wordt verleend van a. Het opzettelijk doden/vangen van diverse in het wild levende diersoorten en b. Het opzettelijk beschadigen van de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren.”. Het is indieners niet uit de verordening of uit de toelichting duidelijk geworden hoe de term opzettelijk geïnterpreteerd moet worden in verband met deze vrijstellingsregeling.	De term "opzettelijk" in de Verordening vrijstellingen soorten dient hetzelfde te worden geïnterpreteerd als in de wet en de Vogel- en Habitatrichtlijn en de jurisprudentie over deze begrippen.	Nee	
1.4	Verordening vrijstellingen soorten	5	Indieners hebben behoefte aan meer duidelijkheid over de consequenties van het (onbewust) niet melden/rapporteren. Indieners vragen zich af of men in overtreding is als men voorafgaand aan de werkzaamheden een vrijgestelde soorten vergeet te melden of achteraf vergeet te rapporteren. Of als een nog niet gemelde soort, tijdens werkzaamheden wordt aangetroffen. Indieners denken dat indien dit het geval is, een risico ontstaat waarbij projecten kunnen worden stilgelegd omdat enkele soorten niet op de meldingslijst voorkomen.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 1.2.	Nee	
1.5	Verordening vrijstellingen soorten	5	Indieners zouden het op prijs stellen wanneer de meldings- en rapportageplicht van vrijgestelde soorten niet in de verordening wordt opgenomen. Hiermee worden volgens indieners grote risico’s voor de projectvoortgang en een lastenverzwaring voorkomen.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 1.2.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
2.1	N.v.t.	-	Indieners stellen dat het aan te raden zou zijn om in de Wet natuurbescherming de bescherming van fauna en flora met duidelijke normen en regels op te nemen, en grenzen te stellen aan de belasting van gebieden in het Natuurnetwerk Nederland door evenementen.	Wijzigingen aan de wet zijn een bevoegdheid van de minister. De bescherming van het Natuurnetwerk Nederland is niet geregeld via de voorliggende verordeningen onder de Wet natuurbescherming, maar in het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (BARRO) van het Rijk en in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Bij iedere ontheffings- of vergunningaanvraag waarbij een Natura 2000-gebied of bij wet beschermde plant- of diersoort benadeeld zou kunnen worden, wegen wij opnieuw en op zorgvuldige wijze af of wij hier toestemming voor verlenen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
2.2	Verordening faunabeheer / Verordening vrijstellingen soorten	-	Indieners stellen dat de nadruk veel te veel ligt op het toestaan van allerlei ingrepen in de natuur, als de jacht en afschot. Indieners stellen dat de biodiversiteit hierdoor sterk aangetast dreigt te worden	De voorliggende regelgeving is onderdeel van het stelsel waarmee wij de natuur beschermen, maar niet het enige. In onze Agenda Groen is beschreven hoe wij ons inspannen om de natuur in Noord-Holland op actieve wijze en via een breed spectrum aan maatregelen te verbeteren. De passieve bescherming wordt geregeld met de wet en voorliggende provinciale regelgeving. Ook bij de uitvoering in dit kader streven wij naar zorgvuldigheid. Bij iedere ontheffingsaanvraag dient een indiener aan te tonen dat verstoring of doden van dieren daadwerkelijk onontkoombaar is. Wij toetsen zorgvuldig of een indiener kan aantonen dat er geen andere bevredigende oplossing bestaat en daarnaast of de gunstige staat van een populatie van een diersoort door ingrijpen niet in het geding komt. Een faunabeheereenheid dient bovendien jaarlijks te rapporteren hoe de stand van populaties zich ontwikkelt. Op deze manier zijn er ons inziens voldoende waarborgen dat de biodiversiteit niet achteruit gaat.	Nee	
2.3	N.v.t.	-	Indieners stellen dat het opstellen van regels voor recreatieschappen noodzakelijk is om de natuur op afdoende manier te beschermen.	De wet voorziet niet in een bevoegdheid voor ons college of Provinciale Staten om specifieke regels te stellen aan recreatieschappen. Daarmee is het niet mogelijk om deze zienswijze in overweging te nemen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
3.1	Verordening houtopstanden	2.1	Indieners vragen of bij provinciale verordening iets kan worden geregeld dat in strijd is met de wet. Indiener vraagt of dat niet de goedkeuring van de minister behoeft. Indieners vragen zich af of 4.6 b deze bepaling juist niet uitsluit (anders dan in de artikelsgewijze toelichting staat). Indiener vraagt zich daarbij af of het voor iedereen heel duidelijk is dat dit om alléén de GEKNOTTE populieren en wilgen gaat.	Dit artikel in de verordening ziet specifiek op geknotte wilgen en populieren. Provinciale Staten zijn bevoegd om de reikwijdte van de verordening op deze wijze te verbreden op basis van artikel 4.6, lid b van de wet waarin expliciet een uitzondering voor geknotte populieren en wilgen is gemaakt. Van strijdigheid met de wet is geen sprake en goedkeuring van de Minister is dus ook niet vereist.	Nee	
3.2	Verordening houtopstanden	4.d	Indieners vragen zich af of dit betekent dat GS zijn expliciete goedkeuring moet verlenen aan de boomsoortenkeuze van de rechthebbende? Op welke wijze kan vooraf zekerheid worden gegeven inzake de keuzeruimte (zodat een rechthebbende tijdig het benodigde plantmateriaal kan bestellen zonder risico achteraf te worden geconfronteerd met een negatief oordeel van GS daarover). Wat is precies "de natuurlijke biodiversiteit ter plaatse" wie stelt dat vast? Hoe? Is dat de enige maatstaf?	Nadat melding heeft plaatsgevonden vindt altijd een controle voorafgaand aan herplant plaats door een provinciale handhaver. De handhaver dient immers te inventariseren wat de uitgangssituatie is, zodat later geconstateerd kan worden of de oppervlakte van de herbeplanting ten minste even groot is, en kwalitatief en kwantitatief in een redelijke verhouding staat tot het tenietgegane. De initiatiefnemer houdt gedurende het proces om te komen tot herplant contact met deze handhaver en overleg vindt plaats over de wijze waarop de initiatiefnemer voornemens is de herplant uit te voeren. De keuze voor het plantmateriaal is hier onderdeel van.	Nee	Meenemen in elektronisch meldingsformulier dat een initiatiefnemer aangeeft in welke week de velling start.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
3.3	Verordening houtopstanden	4.e	Indieners vragen zich af waarom die expliciete voorkeur bestaat voor natuurlijke verjonging van inheemse soorten. Wat betekent het "geniet de voorkeur" is dat een vrijblijvende mening die de rechthebbende overigens vrij laat in zijn keuze om dat te kiezen wat hem zinvol lijkt?	Wij geven de voorkeur aan natuurlijke processen. Tegelijk beseffen wij dat natuurlijke verjonging niet in iedere situatie het meest ideaal is. Dit artikel is daarom op een niet-dwingende wijze geformuleerd. In lijn met ons antwoord onder volgnummer 3.2 kan hierover afstemming plaatsvinden met de provinciale handhaver.	Nee	
3.4	Verordening houtopstanden	4.f	Indieners vragen zich af wat is bedoeld met de term "technische eisen"?	Met "technische eisen" wordt in dit artikel bedoeld de uitvoeringseisen die aan de daadwerkelijke uitvoering van de herplant worden gesteld, dus op het moment dat de herplant plaatsvindt.	Nee	
3.5	Verordening houtopstanden	4.f.1	Indieners vragen zich af dit al niet voldoende is geregeld in de wet zelf met art 3.1 en 3.5? Risico op doublures.	Artikel 3.1 en 3.5 van de wet zien op de bescherming van vogels, planten en dieren die onder het regime van de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen. Hierin is inderdaad al veel geregeld ten aanzien van de bescherming van deze biota. Daarnaast geldt uiteraard de algemene zorgplicht, zoals uiteengezet in artikel 1.11 van de wet. Wij kiezen er desondanks toch voor dit lid onderdeel te laten zijn van deze verordening, zodat voor een initiatiefnemer op overzichtelijke wijze helder is wat van hem wordt verwacht.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
3.6	Verordening houtopstanden	4.f.2	Indieners vragen zich af hoe dit wordt gehandhaafd.	In het elektronisch meldingsformulier dat uiterlijk vier weken voorafgaand aan het vellen van de houtopstand ingevuld dient te worden (Verordening houtopstanden artikel 3), geeft een initiatiefnemer aan op welk moment de kap plaatsvindt. Een provinciale handhaver voert steeksproefsgewijs controles uit tijdens deze werkzaamheden. Indien op dat moment geconstateerd wordt dat te veel bemesting of chemische bestrijdingsmiddelen worden gebruikt, wordt dit gemeld aan het betreffende bevoegd gezag.	Nee	Meenemen in elektronisch meldingsformulier dat een initiatiefnemer aangeeft in welke week de velling start.
3.7	Verordening houtopstanden	4.f.2	Indieners vragen zich af wat "zeer terughoudend" is. Bij sommige herbeplantingen kan een aanslag bemesting en/of een eerste onkruidbestrijding noodzakelijk zijn.	Wij erkennen dat in sommige gevallen bemesting of onkruidbestrijding mogelijk is, en hebben dit artikellid daarom op niet-dwingende wijze geformuleerd. Ook hier geldt dat ruimte is voor maatwerk en afstemming met de verantwoordelijke handhaver voorafgaand aan de werkzaamheden van belang is.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
3.8	Verordening houtopstanden	5.3	Indieners stellen dat [Overeenkomstig een vastgesteld bestemmingsplan waarmee een zwaarwegend maatschappelijk belang is gemoeid] impliceert dat in andere gevallen dan bestemmingsplan (als omschreven in lid 5) én zwaarwegend maatschappelijk belang zoals in lid 4 omschreven er wél moet worden gecompenseerd.	Artikel 5 ziet in zijn geheel op herbeplanting op andere gronden (compensatie). Indien niet op dezelfde plaats als de locatie waar geveld wordt herplant kan plaatsvinden, is compensatie inderdaad altijd verplicht. De eerste twee leden van artikel 5 geven aan wanneer herplant op andere grond niet mogelijk is. Dit kan te maken hebben met de plaats waar velling plaatsvindt, of de beoogde compensatielocatie. In de leden 3-5 van artikel 5 is aangegeven welke uitzondering gelden voor de leden 1 en 2. Deze uitzonderingen gelden alleen op het moment dat sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Praktisch betekent dit dat ook bij een zwaarwegend maatschappelijk belang ook compensatie plaats dient te vinden, maar dat hiervoor ruimere mogelijkheden bestaan.	Nee	
3.9	Verordening houtopstanden	6.a	Indieners stellen voor het volgende te herformuleren: verjongingsvlakte met een grootste lengte/breedte die kleiner is dan drie maal boomhoogte. Indieners geven aan dat het van belang is hierbij op te letten, omdat het hier bij een boomhoogte van 20m dus al gaat om 60x60m = 0,36 ha! Volgens indieners wordt hiermee een algehele vrijstelling voor elke rechthebbende gegeven om zonder melding te vellen en dat zonder herplantplicht. Indien alm vrijstelling van de meldplicht wordt overwogen	Bij nadere overweging, en de genoemde argumenten in ogenschouw nemend, zien wij dat een maximum bij een oppervlakte groter dan drie maal de boomhoogte gewenst is. Wij passen het artikel aan, waarbij wij enigszins afwijken van de suggestie van indieners. In het aangepaste artikellid stellen wij een maximale oppervlakte van 0,25 ha aan het verjongingsgat.	Ja	De volgende passage toevoegen aan artikellid: a. het kappen van verjongingsgaten indien deze niet groter zijn dan 3 maal de boomhoogte, met een maximum van 0,25 hectare en gezamenlijk niet meer oppervlakte beslaan dan 10% van het bosperceel en vindt maximaal 1 keer per 4 jaar plaats;

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			dan alleen art 4.2.1 noemen; de artikelen 4.3.1, 4.3.2 en 4.3.5 gaan immers over de herplantplicht.. En die blijft - ook blijkens de artikelgewijze toelichting wél in stand.			
3.10	Verordening houtopstanden	6.c	Indieners vragen of dit bij provinciale verordening in strijd met de wet (art 4.3.1) kan worden geregeld? goedkeuring minister nodig? Daarenboven: er is geen feitelijk verschil tussen natuurlijke ontwikkelingen als stormschade/sneeuwbreuk, verdroging,/vernatting. De wet is duidelijk: dan volgt een herplantplicht. het doet er niet toe of sprake is van een natuurlijke oorzaak of anderszins (konijnenvraat , veevraat, opstuwen van water e.d.) . De toelichting stelt niet gerust . Daar staat dat het vernatten van bossen - als doelbewuste menselijke activiteit - soms met zich meebrengt dat het bestaande bos afsterft. hoe zit dat met schadecompensatie voor de eigenaar? het vervolg betoog dat zich in de meeste gevallen daarna spontaan een nieuwe bosopstand vestigt is bepaald geen waarborg dat dat gebeurt op een manier die voldoet aan de eisen van art 4.3 van	In artikel 4.5, vierde lid van de wet is bepaald dat Provinciale Staten bij verordening geheel of gedeeltelijk vrijstelling kunnen verlenen van artikel 4.2, eerste lid, of artikel 4.3, eerste, tweede of vijfde lid. Een goedkeuring van de minister is hierbij niet nodig. In theorie zouden Provinciale Staten dus zelfs de meld- en herplantplicht in zijn geheel kunnen vrijstellen. In dit artikel wordt bewust en expliciet gesproken van het teniet gaan van bos door een natuurlijke oorzaak. Vernatting als doelbewuste menselijke activiteit valt dus niet onder de definitie van deze vrijstelling. Deze verordening noch de wet ziet op schadecompensatie voor de eigenaar in dergelijke gevallen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			de wet . De instandhouding van de bosoppervlakte die alle waarden in zich bergt - productie, landschap, natuurwaarden, CO2 opslag is hiermee in het geding.			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
3.11	Verordening houtopstanden	6.d	Indieners vragen zich af of deze maatregelen op zichzelf al niet in strijd zijn met de huidige boswet? cq doen zij niet een aanslag op de handhaving van de bosoppervlakte van onbepaalde omvang? Volgens indieners geeft het argument dat in de artikelgewijze toelichting wordt gehanteerd, nl dat "jaarlijks bij de vaststelling van de actualisatie van het natuurbeheerplan bepaald kan worden of de bosomvorming in een ander natuurdoeltype gewenst is" een grote mate van onzekerheid voor de instandhoudingsdoelstellingen van de oppervlakte bos. Zo goed als de provincie meent dat er openheid van landschappen nodig is, zo goed is het ook gewenst om de bosoppervlakte in stand te houden. Zonder maatvoering vooraf wordt de vrijheidsgraad om te ontbossen wel erg groot. Ook valt niet in te zien waarom in de artikelgewijze toelichting uitsluitend wordt gerept van terreinbeherende organisaties - die daarvoor ook nog subsidie krijgen- en niet van eigenaren in het algemeen. Waarom worden alle andere eigenaren wèl met een handhaving op bijna boomniveau geconfronteerd en kunnen TBO's zo makkelijk wegkomen met vrijstelling van de herplantplicht?	In artikel 6, tweede lid van de Boswet is op dit moment geregeld dat de minister ontheffing kan verlenen van de plicht tot melding en herplant. Deze ontheffing wordt door terreinbeherende organisaties gebruikt voor het vellen van houtopstanden om natuurdoelen te realiseren. Aan Staatsbosbeheer is daarbij een algehele ontheffing toegekend, die onder de wet van kracht blijft zoals geregeld bij het overgangsrecht in artikel 9.9 van de wet. Ons inziens is de intentie van de wetgever bij de wet om nadrukkelijk meer op zoek te gaan naar een balans en daarmee minder stringent te zijn als het gaat om behoud van areaal en tegelijk meer ruimte te bieden voor natuurlijke dynamiek. Voor het onderdeel houtopstanden is dat bijvoorbeeld terug te zien in artikel 4.4, eerste lid, sub a van de wet, waar ook het vellen van houtopstanden ter uitvoering van een Natura 2000 instandhoudingsmaatregel of passende maatregel vrijgesteld is. Daarnaast is een algemeen uitgangspunt bij de wet dat de verantwoordelijkheid op veel vlakken nadrukkelijk dichter bij het veld wordt neergelegd, en wij stellen dan ook vertrouwen in de wijze waarop professionele organisaties als terreinbeheerders hun bosbeheer uitvoeren. Tegelijk houden zowel ons College als Provinciale Staten via het	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				natuurbeheerplan een vinger aan de pols door al dan niet toe te staan dat bos wordt omgevormd tot een ander natuurdoeltype. Overigens stelt het artikel dat maatregelen zijn vrijgesteld en geen rechtspersonen, wat betekent dat deze vrijstelling niet alleen voor terreinbeherende organisaties, maar voor eenieder geldt.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
4.1	N.v.t.	-	Indieners hebben bezwaar tegen de voorgenomen bomenkap van 3000 gezonde bomen die geplant zijn in de jaren vijftig, met een oppervlakte van 3,5 ha. De houtopstand bevindt zich op het voormalige mob complex van het Ministerie van Defensie, op de Kormmedijk 1 in Egmond a.d. Hoef.	De zienswijze heeft geen betrekking op de voorliggende ontwerpregelgeving, maar betreft een lopende kwestie die zijn grondslag vindt in de vigerende Boswet. De provinciale regelgeving treedt pas in werking op het moment dat de wet in werking treedt. Dit is naar verwachting op 1 januari 2017. Zodoende dient bij de ingediende kwestie in acht worden genomen de regelgeving zoals uiteengezet in de Boswet, en is de wet hierop niet van toepassing. Het ingediende bezwaar zetten wij door naar de verantwoordelijke interne afdeling.	Nee	Zienswijze doorzetten naar projectleider Weidse Polders
5.1	Verordening faunabeheer	2.2	Indieners stellen dat indien en voor zover de Dierenbescherming of een andere maatschappelijke organisatie deel zou gaan uitmaken van een faunabeheereenheid, een volwaardige bestuursrol passender zou zijn dan die van ‘slechts’ adviseur.	Wij delen deze mening niet, omdat deze organisaties geen direct belanghebbende, noch betrokken zijn bij de uitvoering van het faunabeheer. Tegelijk hechten wij grote waarde aan de potentiële kennis die deze organisaties kunnen inbrengen, bijvoorbeeld op het gebied van alternatieve beheermethoden. Wij stellen een faunabeheereenheid daarom verplicht deze organisaties uit te nodigen bij hun bestuursvergaderingen om het bestuur te adviseren.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
5.2	Verordening faunabeheer	2.2	Indieners zijn van mening dat permanente, vaste aanwezigheid van de wetenschap gewenst is en niet slechts ad hoc, oftewel op verzoek van het bestuur [van een faunabeheereenheid].	Artikel 3.12, tweede lid van de wet stelt dat op uitnodiging van het bestuur van een faunabeheereenheid vertegenwoordigers van wetenschappers *kunnen* deelnemen aan vergaderingen van het bestuur en het bestuur adviseren. Wij vinden het niet nodig om hier additionele eisen aan te stellen. Tegelijk achten wij het wel van belang dat het faunabeheerplan van een faunabeheereenheid van een wetenschappelijk niveau is. Wij borgen dit ons insziens op adequate wijze met de kwaliteitseisen die wij onder artikel 3.4.1, onderdeel 2 van de onderhavige verordening hebben gesteld. Deze eisen zijn vergelijkbaar met de eisen die aan een wetenschappelijk werk worden gesteld.	Nee	
5.3	Verordening faunabeheer	2.2	Indieners hebben er bedenkingen bij dat Gedeputeerde Staten het aan een faunabeheereenheid zélf overlaat om in haar statuten te regelen dat er een onafhankelijk voorzitter komt.	Wij zijn van mening dat het te verstrekkend is om bij een zelfstandige private stichting verplichtingen te stellen aan de wijze waarop zij haar voorzitter aanstelt. Wij beschouwen dit als een statutaire aangelegenheid van de stichting zelf.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
5.4	Verordening faunabeheer	3.4.1	Indieners pleiten voor toepassing van geïntegreerde plaagdierbestrijding in de vorm van een stappenplan. Met dit stappenplan krijgen uitvoerders duidelijkere handvaten mee om ervoor te zorgen dat er echt volgens de letter van de wet gewerkt wordt. Dit zal leiden tot een minder grote variatie in toepassing van alternatieve middelen alvorens tot afschot wordt overgegaan.	De wet voorziet niet in een bevoegdheid voor de provincie om dergelijk stappenplan op te zetten. Het is aan een faunabeheereenheid om in haar faunabeheerplan aan te geven hoe schadebestrijding wordt uitgevoerd. Gedeputeerde Staten zijn vervolgens bevoegd dit plan te toetsen en al dan niet goed te keuren. Daarbij wordt ook de deugdelijkheid van de uitvoeringsplannen meegenomen. Deze werkwijze is wat ons betreft adequaat.	Nee	
5.5	Verordening faunabeheer	1.1	Indieners pleiten voor het opnemen van een definitie van ‘duurzaam beheer’, omdat hier door verschillende stakeholders een andere invulling aan wordt gegeven.	De term 'duurzaam beheer' is afkomstig uit artikel 3.12 en 3.14 van de wet. Het is aan de wetgever en jurisprudentie en niet aan ons om nadere duiding te geven aan dit begrip.	Nee	
5.6	Verordening vrijstellingen soorten	3.1	Indieners geven aan geen voorstander te zijn van het werken met vrijstellingen als uitgangspunt, en menen dat andersom werken vanuit op de situatie toegesneden ontheffingen het vertrekpunt zou moeten zijn van een planmatig, effectief en diervriendelijk beheer.	De systematiek van de wet is zo opgebouwd dat de schadebestrijding door grondgebruikers in onderbouwde gevallen mogelijk wordt gemaakt met een vrijstelling. Deze vrijstellingen worden uitsluitend verleend voor situaties waarbij uit de schadehistorie een kwetsbaarheid is in de samenhang tussen gewas, periode en diersoort.	Nee	
5.7	Verordening vrijstellingen soorten	3.1 + 3.2	Indieners geven aan dat de artikelen 3.1 en 3.2 van de ontwerpverordening ten principale onacceptabel zijn, zolang daarin ook ‘doden’ is opgenomen. Indieners stellen dat schade door wilde eend, haas, meerkoet, gaai, ekster, spreeuw en knobbelzwaan in Noord-	Wij zijn van mening dat voor de door indieners genoemde diersoorten, en in beschouwing nemend de in de vrijstelling genoemde periode en gewassen uit de schadehistorie van het Faunafonds, voldoende blijkt dat een vrijstelling ter voorkoming en	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			Holland verwaarloosbaar is, waardoor het doden van dieren behorend tot deze diersoorten niet gerechtvaardigd is.	bestrijding van deze schades gerechtvaardigd is.		
5.8	Verordening vrijstellingen soorten	3.1 + 3.2	Indieners stellen dat voor ganzensoorten geldt dat op basis van ganzenbeheerplannen via ontheffingen maatregelen op maat genomen kunnen worden, inclusief doden - waarbij dat niet de voorkeur heeft van indieners -. Smienten zouden gezien hun kwetsbare status volgens indieners met rust gelaten worden.	De wijze waarop ganzen nu in de verordening zijn opgenomen leidt naar ons oordeel tot eenzelfde mate van maatwerk als het geval is in de huidige situatie met ontheffingen onder de Flora- en faunawet. De vrijstelling is specifiek beperkt tot bepaalde diersoorten, bij bepaalde gewassen in een bepaalde periode. Het grote verschil met de oude situatie is dat er een grote afname is van de administratieve lasten. Voor de smient geldt geen vrijstelling.	Nee	
6.1	Verordening faunabeheer	2.2	Indieners stellen dat het van belang is dat een faunabeheereenheid zo goed als mogelijk een afspiegeling vormt van de maatschappij, vanwege de maatschappelijke gevoeligheid voor het faunabeheer. Indieners vinden het daarom volstrekt onvoldoende dat organisaties die doelen nastreven op het gebied van duurzaam populatiebeheer, een zo natuurlijk mogelijke natuur (dus met zo min mogelijk ingrepen in de vorm van actief populatiebeheer) en dierenrechten, slechts aanwezig mogen zijn bij de vergaderingen. Zulke organisaties zouden volgens indieners uitgenodigd moeten worden om toe te treden tot het	Wij verwijzen hierbij naar ons antwoord onder volgnummer 5.1.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			bestuur van een faunabeheereenheid. Bovendien vinden indieners dat de limitatieve opsomming van organisaties onder artikel 2.2, lid 2 niet strookt met de bovengenoemde maatschappelijke gevoeligheid. Indieners vinden dit zeer ondemocratisch.			
6.2	Verordening faunabeheer	2.2	Indieners zijn van mening dat alleen een verantwoord faunabeheer, waarbij alleen actief wordt ingegrepen als dat noodzakelijk is en als er geen andere mogelijkheden zijn, mogelijk is, indien ook een bestuurszetel beschikbaar gesteld moet worden voor een wetenschapper.	Wij zijn het met indieners eens dat een verantwoord faunabeheer alleen kan geschieden op basis van wetenschappelijk goed onderbouwde stukken. In artikel 3.4.1 van deze verordening hebben wij daarom een uitgebreide set eisen opgenomen waaraan een faunabeheerplan dient te voldoen. Deze eisen zijn vergelijkbaar met de eisen die aan een wetenschappelijk werk worden gesteld. Op het moment dat een faunabeheerplan ter goedkeuring aan ons wordt voorgelegd, toetsen wij of aan deze eisen is voldaan. Het is aan een faunabeheereenheid zelf om te bepalen op welke wijze zij aan deze kwaliteiteisen voldoet, waarbij het uitbreiden van het bestuur met een wetenschapper een mogelijkheid is. Gezien het feit dat wij dit als een	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				verantwoordelijkheid van een faunabeheereenheid zelf zien, achten wij het niet nodig hier een verplichting voor op te nemen.		
6.3	Verordening faunabeheer	-	Indieners stellen dat een faunabeheerplan wordt opgesteld door een select clubje, dat niet op democratische wijze tot stand is gekomen en dat geen afspiegeling vormt van de maatschappij. Vervolgens stellen indieners dat het faunabeheerplan wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten en dat Provinciale staten er niet aan te pas komen. Er is volgens indieners ook geen mogelijkheid tot inspraak, participatie, het geven van zienswijzen of het aantekenen van bezwaar en beroep. Dit is volgens indieners een zeer ondemocratische gang van zaken. Indieners stellen voor om de procedure aan te passen en wel mogelijkheid te bieden tot inspraak, participatie en toetsing van de faunabeheerplannen door	De procedures zoals uiteengezet door indieners zijn bij wet bepaald, bijvoorbeeld met artikel 3.12. Provinciale Staten noch Gedeputeerde Staten zijn bevoegd om af te wijken van deze bepalingen en procedures, of deze aan te passen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			rechtelijke instanties.			
6.4	Verordening faunabeheer	2.4	Indieners pleiten ervoor om in het jaarlijks verslag van een faunabeheereenheid ook verantwoording af te leggen over de effectiviteit van de maatregelen die ter uitvoering van het faunabeheerplan worden ingezet. Als op een diersoort actief faunabeheer wordt toegepast, omdat het schade veroorzaakt aan de landbouw, dan dient volgens indieners ook de schade gemonitord te worden, zodat verantwoording afgelegd kan worden over effectiviteit van de schadebestrijding. Indien het faunabeheer met ecologische motieven (schade aan natuurwaarden) wordt toegepast, dienen de ecologische effecten van het faunabeheer volgens indieners te worden gemonitord.	In de Verordening faunabeheer stellen wij vanuit een landelijk perspectief bezien relatief veel eisen aan het jaarverslag van een faunabeheereenheid. Wij vinden het van belang dat een faunabeheereenheid afschotcijfers en daarnaast populatietrends rapporteert en hier verbanden tussen legt. Daarnaast ontvangen wij jaarlijks een jaarverslag van BIJ12/Faunafonds, dat landelijk per provincie bijhoudt wat de hoogte van de schade per diersoort en gewas is. Het is aan ons als provincie om al deze cijfers jaarlijks aan elkaar te relateren, en te bepalen of een vrijstelling of ontheffing nog bijdraagt aan het beschermen van het belang waarvoor het is verleend. Wij achten het daarom niet nodig om hier in het jaarverslag additionele eisen aan te stellen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
6.5	Verordening faunabeheer	3.4	Indieners stellen dat een een aantal voorwaarden ontbreekt waaraan een faunabeheerplan moet voldoen en stellen voor deze voorwaarden alsnog op te nemen: 1. Een faunabeheerplan beschrijft op welke wijze rekening wordt gehouden met de Natura 2000 instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000 gebieden en de door gedeputeerde staten aan te wijzen rustgebieden voor trekganzen. Bovendien wordt in het faunabeheerplan toegelicht hoe de aanwijzing van deze rustgebieden in zijn werk gaat, welke gebieden dit zijn en welke voorwaarden er voor deze gebieden gelden. 2. Uit de onderbouwing van de schade die middels het faunabeheerplan bestreden wordt, moet aangetoond worden dat voldaan wordt aan een minimale schade, waarboven overgegaan wordt tot actief faunabeheer. 3. In een faunabeheerplan moet inzicht worden gegeven aan de (ongewenste) bijeffecten van de uitvoering van het faunabeheerplan, zoals de verstoring van andere beschermde diersoorten. 4. De onderbouwing van de redenen om actief faunabeheer toe te passen moet gebaseerd zijn op gebiedsspecifieke trendgegevens. Wanneer dit niet het geval is, kan	Wij nemen de suggesties van indieners niet over. Naar onze mening zijn de eisen zoals die uiteen zijn gezet in de verordening afdoende om te komen tot kwaliteit en goed gebalanceerde faunabeheerplannen. Wat een faunabeheereenheid binnen die kaders in haar faunabeheerplan opneemt is aan de organisatie zelf, en daarmee aan de daarin vertegenwoordigde partijen. Onze inhoudelijke reactie op de door indieners ingebrachte suggesties is de volgende. 1. Toetsing van activiteiten in Natura 2000-gebieden dient plaats te vinden overeenkomstig een Natura 2000 beheerplan. In deze beheerplannen is specifiek en tot in groot detail per gebied uitgewerkt wat is toegestaan en wat niet. Wij achten het onwenselijk om deze zaken vervolgens opnieuw op te nemen in een ander plan. Rustgebieden worden inderdaad door Gedeputeerde Staten aangewezen en niet door een faunabeheereenheid. Een faunabeheerplan (van een faunabeheereenheid) is daar zodoende per definitie niet de juiste plek voor. 2. Een faunabeheerplan verzamelt en omschrijft de schadesituatie per diersoort. Vervolgens dient bij de ontheffingsaanvraag te worden	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			immers op basis van het faunabeheerplan afschot plaatsvinden van diersoorten met een lage populatiedichtheid in een specifiek gebied, omdat deze diersoorten in andere gebieden veel voorkomen en daar mogelijk schade veroorzaken. Dat is niet wenselijk en niet in overeenstemming met het doel van de Wet Natuurbescherming (en tot inwerkingtreding de Flora- en faunawet) om populaties van beschermde soorten duurzaam in stand te houden.	aangetoond of sprake is van belangrijke schade aan een wettelijk belang. Deze aanvraag is hier dus de juiste plek voor, en hier toetsen wij dan ook op. 3. De wet spreekt - in tegenstelling tot de Flora- en faunawet - niet meer van verstoring van een individueel dier, maar van de populatie van een diersoort. Eenieder die een activiteit, waaronder beheer of schadestrijding uitvoert, dient zich aan de wet te houden en dus in acht te nemen dat geen sprake is van verstoring van een populatie. 4. Bij populatieontwikkelingen en de staat van instandhouding wordt per soort bekeken welke schaal opportuun is. Hierover zijn geen algemene conclusies te trekken. Wij beoordelen daarom per ontheffingsaanvraag op welk schaalniveau naar een populatie gekeken dient te worden.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
6.6	Verordening Natura 2000-gebieden	2	Volgens indieners strookt het toestaan van het op of in de bodem brengen van meststoffen niet met het feit dat vermesting één van de grootste problemen is voor de biodiversiteit in Nederland. Indieners pleiten daarom voor een algemeen verbod op het op of in de bodem brengen van meststoffen in Natura 2000 gebieden. Voor organische mest, zou volgens indieners middels een vergunningenstelsel een uitzondering gemaakt kunnen worden, op voorwaarde dat dit te combineren is met de Natura 2000 instandhoudingsdoelstellingen (en met de doelstellingen van de KRW). Het verbod op het toepassen van kunstmest in Natura 2000 gebieden moet volgens indieners absoluut zijn, omdat dit niet te verenigen is met de duurzame instandhouding van de biodiversiteit. Er wordt in de toelichting verwezen naar bestaand beleid, maar dit probleem is volgens indieners dermate urgent, dat zij vinden dat de nieuwe wet en de implementatie daarvan op provinciaal niveau een goede aanleiding is om het beleid ten goede te keren.	In het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) is voor elk (stikstofgevoelig) Natura 2000 gebied in een zogenaamde gebiedsanalyse onderbouwd hoe door het treffen van herstelmaatregelen wordt voorkomen dat de huidige en te verwachten stikstofbelasting, inclusief de belasting door beweiding en bemesting, tot verdere achteruitgang leidt. Ook is onderbouwd dat het mogelijk blijft om op termijn de instandhoudingsdoelen te realiseren. Beweiding en bemesting vallen naar onze mening niet onder de definitie van ‘plan’ of ‘project’, maar zijn bestaande activiteiten, waarop lid 3 niet van toepassing is. Maar ook als dat wél het geval zou zijn, blijkt uit de PAS-gebiedsanalyses dat deze activiteiten de natuurlijke kenmerken van de gebieden niet aantasten. In het kader van de Meststoffenwet zijn de normen voor bemesten de afgelopen jaren al aanzienlijk aangescherpt. De depositie door beweiding en bemesting zal door de ingezette regelgeving (verdere aanscherping normen en regels, afname van het landbouwareaal, teruggang weidegang) bovendien verder afnemen ten opzichte van het in de PAS opgenomen niveau van 2014. Beperkingen ten aanzien van beweiding en bemesting zijn volgens ons daarom niet nodig. De	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				(PAS) herstelmaatregelen zijn afdoende.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
6.7	Beleidsregel natuurbescherming	4.2	In de beleidsregel wordt volgens indieners wel aangegeven wat met betrekking tot stikstofdepositie toegestaan is (3 mol extra per bedrijf), maar niet hoe het bevoegd gezag ervoor gaat zorgen dat de ondanks deze stikstofdepositie toch de instandhoudingsdoelstellingen worden gehaald en dat de totale depositie zal dalen. Indieners stellen voor dat in deze beleidsregel de garantie wordt gegeven dat wordt aangegeven hoe de instandhoudingsdoelstellingen ondanks de hoge stikstofdepositie worden gehaald en dat de provincie geen vergunningen verleent voor extra depositie, zolang de totale depositie niet daalt. Daarbij stellen indieners ook voor om een duidelijkere koppeling te leggen tussen emissiebeperkende maatregelen en het vrijgeven van ontwikkelingsruimte.	In de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), die is neergelegd in de wet en de daarop gebaseerde lagere regelgeving van het Rijk, is uiteengezet hoe er voor wordt gezorgd dat de stikstofdepositie ondanks de uitgifte van ontwikkelingsruimte overal in Nederland gaat dalen, namelijk door de voortzetting van (inter-)nationale wetgeving en beleid en door het Rijk ingezette aanvullende maatregelen voor de landbouw (o.a. aanpassingen in voer en management en dierhuisvesting). Ook is in de gebiedsanalyses voor alle stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, die integraal onderdeel uitmaken van de PAS, onderbouwd dat de instandhoudingsdoelstellingen overal worden gehaald, waar nodig door het uitvoeren van herstelmaatregelen. Het via een provinciale beleidsregel eisen van emissiebeperkende maatregelen aanvullend op bovenstaand is dan ook niet nodig.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
6.8	N.v.t.	-	Indieners geven aan in de stukken die ter inzage liggen niets gevonden te hebben over de mogelijkheid die de wet gedeputeerde staten biedt om een programma vast te stellen om de staat van instandhouding van beschermde soorten of natuurlijke habitats te verbeteren, mede met het oog op een duurzame economische ontwikkeling. Indieners constateren dat wordt aangegeven dat deze mogelijkheid in een later stadium verkend zal worden. Indieners willen er hierbij voor pleiten om een dergelijke programmatische aanpak in te zetten voor het behoud en de versterking van de populatie weidevogels in Noord-Holland. De weidevogels gaan hard achteruit en een programmatische aanpak zou volgens indieners juist voor deze soorten kunnen helpen omdat hun leefgebied in grote mate gelegen is in het agrarisch gebied en er dus gezocht moet worden naar een aanpak die zowel economische als ecologische belangen dient.	De voorliggende stukken zijn regelgevend van aard en niet zo zeer ambitiestellend. Op dit moment zijn de provinciale natuurambities vastgelegd in de Agenda Groen en uitgewerkt in het Programma Groen en de notitie Groen Kapitaal. De provincie is momenteel bezig met de ontwikkeling van de Omgevingsvisie, die naar verwachting in 2018 zal worden vastgesteld. De provinciale natuurvisie zal een integraal onderdeel vormen van deze omgevingsvisie. Bij de totstandkoming ervan zal een breed spectrum aan organisaties en burgers uitgenodigd worden om mee te denken. In dit proces zal ook worden overwogen of een programmatische aanpak als instrument een meerwaarde kan bieden om de biodiversiteit, waar weidevogels uiteraard deel van uitmaken, te behouden en/of herstellen.	Nee	
6.9	N.v.t.	-	Indieners hebben in de ter inzage gelegde verordeningen en beleidsregels geen verwijzing kunnen vinden naar de mogelijkheid voor gedeputeerde staten om provinciale landschappen en natuurgebieden aan te wijzen. Indieners betreuren dit en verzoeken Gedeputeerde Staten om dit alsnog te doen, in overleg met de in de provincie actieve natuurorganisaties.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 6.8. Het al dan niet toepassen van de nieuwe wettelijke regimes 'bijzonder provincaal landschap' en 'bijzonder provinciaal natuurgebied' wordt in samenhang met de toepassing van reeds vigerende regimes als mogelijkheid onderzocht in de totstandkoming van de provinciale omgevingsvisie.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
7.1	N.v.t.	-	Indieners stellen dat in de voorliggende beleidsregels onvoldoende is uitgewerkt hoe ontheffingen van de verboden op grond van artikel 3.3 (vogels) of artikel 3.8 (hatibat bijlage IV) van de wet kunnen worden verkregen. Volgens indieners bevat ook de Agenda Groen en de recente notitie Groen Kapitaal geen handvatten voor het aanvragen, dan wel verkrijgen van een ontheffing. Het blijft volgens indieners derhalve onduidelijk onder welke voorwaarden ontheffing wordt verleend. Indieners vragen de beleidsregels op deze punten aan te passen.	Naar ons oordeel zal het nu toevoegen van extra beleidsregels op deze punten niet bijdragen aan de duidelijkheid rondom het verkrijgen van een eventuele ontheffing. De wet en de relevante jurisprudentie is ons insziens voldoende helder en daarmee ons kader bij het beoordelen van eventuele aanvragen voor ontheffing.	Nee	
7.2	Verordening vrijstellingen soorten	5	Indieners merken op dat in dit artikel de grond 'ruimtelijke inrichting of ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 3.10, tweede lid, onder a, van de wet, niet wordt genoemd. Deze grond komt wel in de verordening vrijstellingen aan de orde als generieke vrijstelling voor de algemene soorten waarvoor nu al een vrijstelling geldt op grond van het besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten. In tegenstelling tot de huidige systematiek bevat de verordening volgens indieners tevens een meldingsplicht voor de vrijgestelde soorten. Volgens indieners is dit een verzwaring van de administratieve en onderzoekslasten voor gemeenten en zal dit in de praktijk onuitvoerbaar zijn. Het betekent volgens indieners dat onderzoek gedaan moet worden naar het	Wij achten de kaders die de wet en jurisprudentie biedt bij ontheffingverlening bij ruimtelijke ingrepen voldoende specifiek. Voor het overige verwijzen wij naar ons antwoord onder volgnummer 1.2.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			voorkomen van deze algemene soorten en dat direct voorafgaand aan elke beheeractiviteit of ruimtelijke ingreep het effect op bijvoorbeeld een bosmuis bepaald en gemeld moet worden. Indiener biedt aan graag in gesprek te gaan over het mogelijk schrappen van deze plicht, dan wel over de rol die de gedragscode zou kunnen hebben in dit kader.			
7.3	N.v.t.	-	Indieners vragen aandacht voor de Natuurvisie en geven aan een strategisch document te missen waarin de speerpunten van het natuurbeleid van de provincie worden beschreven, onder meer met betrekking tot de 'actieve soortenbescherming'. Indieners geven aan graag te vernemen welke stedelijke biotopen en welke soorten extra aandacht zullen krijgen. Zo verdient volgens de indieners de bunzing bijvoorbeeld aanvullende bescherming.	De speerpunten van ons natuurbeleid zijn op dit moment vastgelegd in de Agenda Groen en Notitie Groen Kapitaal. Wij stellen aan Provinciale Staten voor de Agenda Groen bij de vaststellen van de voorliggende regelgeving te bestempelen als provinciale natuurvisie. Recent is de provincie gestart met de ontwikkeling van de provinciale omgevingsvisie, welke naar verwachting in 2018 wordt vastgesteld. De nieuwe provinciale natuurvisie zal integraal onderdeel uitmaken van deze visie. In dit proces zal ook bezien worden wat vanaf 2018 de nieuwe provinciale speerpunten en ambities zullen	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				worden, bijvoorbeeld ten aanzien van de actieve soortenbescherming en bescherming van biotopen.		
8.1	Verordening faunabeheer	2.2	Indieners stellen dat de verordening verder gaat dan de wet door ook jachtaktehouders te scharen onder jachthouders en deze verplicht toe te voegen aan het bestuur van een faunabeheereenheid. Indieners zijn van mening dat jachtaktehouders niet in het bestuur van een faunabeheereenheid vertegenwoordigd dienen te zijn omdat het uitvoerders zijn en de jacht een bezigheid is die zij als hobby uitvoeren. De vereniging van jagers zou geen rol moeten spelen bij de bepaling van beleid, maar wel kunnen worden toegevoegd aan de lijst met organisaties die bij de vergaderingen moeten worden uitgenodigd om het bestuur te adviseren, aldus indieners. Indieners stellen voor uit artikel 2.2., eerste lid 'd. Vereniging van jagers' te schrappen en dit element toe te voegen aan artikel 2.2, tweede lid.	Wij vinden het van belang dat de uitvoerders, in dit geval verenigingen van jagers, betrokken zijn bij de totstandkoming van een faunabeheerplan, en dat zij hier ook in het bestuur van een faunabeheereenheid over mede kunnen besluiten. Ten eerste omdat deze uitvoerders over de kennis beschikken om te beoordelen of plannen haalbaar en realistisch zijn. Ten tweede omdat zij de uitvoering kosteloos op zich nemen en het draagvlak voor de uitvoering vergroot wordt als zij betrokken zijn bij de totstandkoming van faunabeheerplannen. Wij nemen de suggestie van indieners daarom niet over.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
8.2	Verordening faunabeheer	2.2	Indieners stellen voor in artikel 2.2, eerste lid ‘vertegenwoordigers van minimaal twee maatschappelijke organisaties’ toe te voegen.	Wij vragen ons in dit geval af wat indieners exact bedoelen met 'maatschappelijke organisaties'. De vertegenwoordiger van de terreinbeherende organisaties in het bestuur van een faunabeheereenheid vertegenwoordigt immers meerdere maatschappelijke organisaties. Wij hebben geen signalen ontvangen dat dit onder de nieuwe wet verandert. Wij vinden het primair een verantwoordelijkheid van een faunabeheereenheid zelf om tot een gebalanceerd en kwalitatief goed bestuur te komen. Met onze additionele kwaliteitseisen en de grotere nadruk op preventieve middelen in onze verordening verwachten wij dat voor een faunabeheereenheid de kennis van een breder gremium aan maatschappelijke organisaties wenselijk is. Wij treden over dit thema in overleg met de Faunabeheereenheid Noord-Holland, maar zijn niet voornemens dit via regelgeving af te dwingen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
8.3	Verordening faunabeheer	3.3	Indieners stellen dat een faunabeheereenheid een maximale geldigheidsduur zou moeten hebben van drie in plaats van zes jaar. Volgens indieners is een periode van zes jaar veel te lang en is op die manier geen mogelijkheid om op actuele ontwikkelingen te reageren.	Een maximale geldigheidsduur van zes jaar is gebruikelijk voor beheerplannen in het groene domein - zo kennen Natura 2000-beheerplannen eenzelfde geldigheidsduur. Het feit dat een faunabeheerplan een geldigheidsduur kent van zes jaar betekent overigens niet dat onderwijl niet bijgestuurd kan worden: indien uit het jaarlijkse verslag van een faunabeheereenheid bijvoorbeeld blijkt dat een populatie van een diersoort in een ongunstige staat van instandhouding dreigt te komen, kunnen wij een ontheffing intrekken en Provinciale Staten de Verordening vrijstellingen soorten aanpassen door de betreffende soort van bijlage 2 te schrappen.	Nee	
8.4	Verordening faunabeheer	3.4.2	Indieners constateren dat in dit artikel onder g staat dat per diersoort een beschrijving moet worden gegeven van de aard, omvang en noodzaak van de handelingen die zullen worden verricht ‘om de gewenste stand’ te bereiken. Indieners zijn van mening dat dat niet het doel is waarvoor ontheffingen op grond van de Wet natuurbescherming worden verleend, en stellen daarom het volgende vervangende tekst voor onderdeel g voor: per diersoort een beschrijving van de aard, omvang en noodzaak van de handelingen die zullen worden verricht ten behoeve van het beschermen van de belangen	Het is aan ons om bij een ontheffingsaanvraag te toetsen aan artikel 3.17 en artikel 3.18 van de wet; deze artikelen vormen hierbij een zeer belangrijke basis. Bij iedere ontheffingsaanvraag vindt een zorgvuldige analyse plaats naar de toepassing van alternatieve maatregelen en of deze al dan niet als bevredigend kunnen worden beschouwd en het al dan niet adequaat inzetten van alternatieve/preventieve middelen. Omdat dit reeds bij wet bepaald is voegt het ons insziens daarom niets toe om hiertoe een bepaling op te nemen in de verordening. Tegelijk vinden wij het wel belangrijk om te weten hoe een	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			genoemd in artikel 3.17 en 3.18 van de Wet natuurbescherming. Daarbij moet in ieder geval worden onderbouwd waarom alternatieve maatregelen niet als bevredigend kunnen worden beschouwd en in hoeverre de gevraagde handelingen effectiever zijn dan alternatieve middelen.	faunabeheereenheid voornemens is te gaan uitvoeren op basis van een ontheffing ('aard, omvang en noodzaak van de handelingen'). Wij vervangen of verwijderen dit artikel om die reden niet.		
8.5	Verordening faunabeheer	3.4.4	Indieners stellen dat In dit artikel ook moet worden aangegeven welk maatschappelijk doel wordt gediend met de jacht op elk van de vijf wildsoorten en er moet worden aangegeven op welke manier dat doel kan of moet worden bereikt. Indieners stellen daarbij onder onderdeel c de volgende toevoeging aan de reeds bestaande tekst voor: een beschrijving welk maatschappelijk doel wordt gediend met de jacht op elk van de vijf wildsoorten en een beschrijving op welke manier dit doel kan worden bereikt.	In amendement 107, vastgesteld door de Tweede Kamer bij de behandeling van het Wetsvoorstel natuurbescherming, is het volgende bepaald: "jagers hoeven alleen gegevens hoeven te verstrekken die zij nu al op vrijwillige basis aan faunabeheereenheden verstrekken. Andere gegevens, al dan niet op basis van aanvullende regels van de provincies, hoeven zij niet te verstrekken." Indien wij de tekstsuggestie van indieners toe zouden voegen aan een nieuw artikellid, zouden wij een bepaling opnemen die in strijd is met de intentie van de wetgever. Wij kunnen daarom niet met dit voorstel meegaan.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
8.6	Verordening vrijstellingen soorten	2	Indieners constateren dat in de concepttekst aan iedere grondgebruiker op voorhand toestemming wordt verleend om op zijn gronden alle nesten en eieren van brandgans, grauwe gans, knobbelzwaan, kolgans en rietgans te vernietigen. Op grond van artikel 3.3 van de Wet hebben PS de bevoegdheid gekregen om een vrijstelling te verlenen, maar daar zijn volgens indieners wel voorwaarden aan verbonden. Zo moet er volgens indieners sprake zijn van 'belangrijke schade aan gewassen' en er moet geen andere bevredigende oplossing bestaan. Bovendien moet in de vrijstelling volgens indieners zowel de tijd als de plaats worden aangegeven en moet worden aangegeven hoe het 'risico voor het behoud van de vogelstand' wordt beperkt. Daar is volgens indieners niet aan voldaan. De vrijstelling is verleend aan alle grondgebruikers in de hele provincie. Volgens indieners is op geen enkele manier is aangetoond dat door elk van de genoemde vogelsoorten daadwerkelijk in de hele provincie sprake is van 'belangrijke gewasschade'. In de vrijstelling wordt het volgens indienerrs in feite aan de grondgebruikers zelf overgelaten om te beoordelen of er sprake is van 'belangrijke schade'. Indieners constateren dat gesproken wordt over schade in het daarop volgende jaar, waardoor volgens indieners op	Wij zijn het met indieners eens dat aan het verlenen van een vrijstelling voorwaarden zijn verbonden. Deze zijn bij ons bekend en de vrijstelling voldoet naar ons oordeel ook aan al deze voorwaarden. De vrijstelling is volledig gebaseerd en onderbouwd met de historische cijfers van het Faunafonds. Slechts wanneer duidelijk is dat een soort veel schade kan veroorzaken op een gewas is in overweging genomen deze op de vrijstelling te plaatsen, vervolgens is de vrijstelling ook specifiek alleen voor percelen met dergelijke gewassen van kracht. Verder is de afgelopen jaren ook ervaren dat andere bevredigende oplossingen niet voorhanden zijn. Hierbij is ook meegewogen dat eventuele andere middelen zoals vlaggen of knalapparaten, als gevolg van gewenning, voornamelijk effectief zijn wanneer ze in beperkte mate worden ingezet. Dit is dan ook de reden dat we de inzet van deze middelen bij de kwetbare gewassen wel verplichten. Als laatste is er ook een beperking in tijd opgenomen in de vrijstelling (laatse kolom van tabel in bijlage 2). Nestbehandeling wordt door ons inderdaad niet gezien als losstaande (volledig) andere bevredigende oplossing. Het is één van de onderdelen van een groter pakket aan maatregelen om schade	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			geen enkele manier wordt voldaan aan de vereisten van de Wet, te weten dat er sprake moet zijn van belangrijke schade of een concrete dreiging van belangrijke schade. Ook wordt volgens indieners geen beperking gesteld wat betreft tijd en plaats. Indieners constateren dat elke grondgebruiker in de hele provincie kan gedurende het gehele broedseizoen op alle bij hem in gebruik zijnde gronden met deze vrijstelling aan de slag gaan. Volgens indieners is bovendien op geen enkele manier aangetoond of aannemelijk gemaakt dat het vernietigen van nesten van de genoemde vogelsoorten op enige manier bijdraagt aan het beperken van eventuele schade ofwel als bevredigende oplossing kan worden beschouwd. Sterker nog, in de toelichting wordt volgens indieners met zoveel woorden gesteld dat 'nestbehandeling' geenbevredigende oplossing is. Indieners wijzen Gedeputeerde Staten er bovendien op dat, zoals volgens indieners ook in de toelichting wordt aangegeven, paartjes broedende knobbelzwanen over een territorium beschikken. Zij jagen andere knobbelzwanen weg. Het vernietigen van het nest van het territorium houdende zwanenpaar, betekent volgens indieners dat het territorium niet meer wordt verdedigd en dat er dus andere knobbelzwanen in de omgeving kunnen komen om te foerageren.	aan gewassen te voorkomen en bestrijden. Bij nestbehandeling is het belangrijk om een effectieve handelwijze te hanteren. Bij sterk territoriale soorten zoals de knobbelzwaan wordt doorgaans niet het nest vernietigd, maar worden de eieren behandeld of wordt er één ei achtergelaten. Hierdoor blijft de territoriale drang aanwezig en wordt de kans op een nieuwe broedpoging verkleind.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			Het vernietigen van het nest zal er volgens indieners dus toe kunnen leiden dat eventuele schade toeneemt in plaats van afneemt. Indieners pleiten er daarom voor dat dit artikel, en daarmee de vrijstelling wordt geschrapt.			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
8.7	Verordening vrijstellingen soorten	2	Indieners maken een specifieke opmerking over de aangewezen rietgans. Indieners constateren dat in de toelichting wordt aangegeven dat er slechts incidenteel sprake is van schade. De rietgans is hier volgens indieners uitsluitend aangewezen, omdat Gedeputeerde Staten van mening zijn dat de rietgans niet kan worden beschouwd als een 'Noord-Hollandse broedvogel'. Indieners vinden dat dit geen grond is op basis waarvan Provinciale Staten een vrijstelling kunnen verlenen, waardoor de aanwijzing van de rietgans volgens indieners strijdig is met de wet. Bovendien is het volgens indieners in strijd met de Vogelrichtlijn. Op grond van de Vogelrichtlijn zijn alle in het wild levende vogels op het grondgebied van de lidstaten in heel Europa beschermd, aldus indieners. Daarbij wordt volgens indieners geen onderscheid gemaakt op grond van de jaargetijden of locaties. De rietgans is een beschermde Europese vogelsoort. Dat betekent volgens indieners dat deze soort zowel in de winter als in de zomer in Europa volledig beschermd is, ook in Noord-Holland. Volgens indieners betekent dit dat er geen enkele grond bestaat voor een vrijstelling voor de rietgans. Ook dit pleit er volgens indieners voor dit artikel te schrappen.	Naar aanleiding van de door indieners geformuleerde zienswijze heeft nadere beschouwing plaatsgevonden. Wij concluderen dat het vanuit de door indiener aangevoerde argumenten het meest opportuun is nestbehandeling voor de rietgans niet middels vrijstelling toe te staan. Wij schrappen de soort uit bijlage 1 van de onderhavige verordening.	Ja	'Rietgans' verwijderen uit tabel 1 bij verordening en de daarbij behorende toelichting.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
8.8	Verordening vrijstellingen soorten	3	Indieners zijn van mening dat de vrijstellingen in tegenstelling tot wat in de toelichting vermeld wordt wel degelijk zeer ruim en onbeperkend zijn, waardoor in feite een vrijbrief aan grondgebruikers wordt verleend om de genoemde diersoorten gedurende het hele jaar te (laten) bestrijden. Volgens indieners is op deze manier de bescherming van de vrijstelde diersoorrten min of meer opgeheven. Indieners stellen dat controle en handhaving vrijwel onmogelijk zijn. Daarnaast wordt volgens indieners het instrument vrijstelling niet op correcte wijze gebruikt omdat niet is aangetoond dat geen andere bevredigende oplossing voorhanden is. Indieners verwijzen daarbij naar jurisprudentie op de Vogelrichtlijn van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State waaruit volgens indieners blijkt dat de motivering bij de voorgestelde vrijstellingen onvoldoende nauwkeurig en treffend is. Indieners voeren daarnaast een pleidooi waaruit volgens indieners blijkt dat verjaging van kolganzen leidt tot een hoge energetische behoefte waardoor een een averechts effect, namelijk meer schade optreedt. Dit pleit volgens indieners toespitsing op het vermijden van schade op de meest kwetsbare percelen, wat haaks staat op een algemene vrijstelling voor een bepaald gewas. Indieners vragen ook aandacht voor het feit dat de stand van de wilde eend, waarvoor in	Door de beperking van de vrijstelling per soort, per gewas en per periode is de vrijstelling naar onze mening geenszins onbeperkt. Naast deze categorisering zijn er ook voorschriften opgenomen over onder andere het aantal dieren wat maximaal mag worden gedood, dat voor uitvoering melding moet worden gedaan bij de provincie, en dat er achtetaf moet worden gerapporteerd. Dit maakt de vrijstelling naar ons oordeel beslist geen vrijbrief is. Ten aanzien van de opmerking van indieners over de wilde eend merken wij op dat de onderhavige vrijstelling zeer beperkt is in gewas en periode. De mogelijkheden die eerder bij ontheffing werd geboden hebben wij bewust niet opgenomen in de onderhavige vrijstelling. Gezien deze feiten gaan wij daarom niet mee in de suggestie van indieners.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			de ontwerpverordening ook een vrijstelling geldt, afneemt. Indieners stellen daarom dat artikel 3 zou moeten worden geschrapt.			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
8.9	Verordening vrijstellingen soorten	3	Indieners valt op dat in artikel 3, eerste lid aan grondgebruikers toestemming wordt verleend om dieren te doden ‘ter voorkomen van in het lopende of daarop volgende jaar dreigende schade op zijn gronden of in het omringende gebied’. In artikel 3, elfde lid staat dat de handelingen uitsluitend mogen worden uitgevoerd op de ‘percelen waar schade is ontstaan, dreigt te ontstaan en de direct daaraan grenzende percelen of wateren’. Dat is beperkter dan in het eerste lid wordt gesteld.	Wij ondersteunen de opmerking van indieners en passen zowel het eerste als tweede lid van dit artikel hierop aan.	Ja	Artikel 3, eerste lid en tweede lid: de passage 'of in het omringende gebied' schrappen.
8.10	Verordening vrijstellingen soorten	3.13	Indieners stellen dat in dit artikellid wordt aangegeven dat per verjaagactie niet meer dan vier dieren mogen worden gedood en maximaal vijf geweren mogen worden ingezet. Hoewel indieners dringend verzoeken artikel 3 in zijn geheel te schrappen, geven indieners aan hier toch op te willen reageren reageren. Volgens indieners is vier dieren en vijf geweren is veel te veel omdat het hier gaat om afschot ter ondersteuning van verjaging. Het doel is volgens indieners dus op zich niet om de dieren te doden, maar om ze te verjagen. In dat geval is de inzet van een geweer volgens indieners meer dan voldoende. Dat geldt volgens indieners ook voor het doden van maximaal een dier.	De inzet van meerdere geweerdragers is wenselijk, omdat anders de uitvoerbaarheid en daarmee het effect onvoldoende is. Uitvoering dient veilig en weidelijk te gebeuren. Dit betekent dat niet alle toegestane uitvoerders bij elke verjaagactie dieren binnen het schot krijgen, waarbij een veilige uitvoering mogelijk is. Wil de maatregel effectief worden toegepast dan is het mogelijk maken van uitvoering door meerdere geweerdragers dan ook noodzakelijk. Het doel is niet het doden van dieren maar het beperken van de schade middels aan verjaging ondersteunend afschot. In de praktijk zullen de dieren na het lossen van een paar schoten al vertrokken zijn van de schadepercelen. Wanneer de dieren zijn vertrokken kunnen ze ook niet meer gedood worden waardoor de praktijk zelf al resulteert in slechts	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				een beperkt aantal gedode dieren.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
8.11	Beleidsregel tegemoetkoming schade	5 + 7	Indieners stellen het onterecht te vinden dat het gebruik van een ontheffing of vrijstelling, waarbij dieren worden gedood, als voorwaarde wordt gesteld voor het in aanmerking komen voor een tegemoetkoming in de schade. Hiermee wordt volgens indieners gesuggereerd dat het gebruik van het geweer onder alle omstandigheden als effectiever zou moeten worden beoordeeld dan de inzet van alternatieven, terwijl volgens indieners vanuit de praktijk blijkt dat dat niet juist is. Bovendien wordt de inzet van alternatieve middelen volgens indieners op die manier ontmoedigd en wordt de ontwikkeling van nieuwe, slimme effectieve alternatieven niet alleen niet gestimuleerd, maar zelfs tegengewerkt. Indieners stellen daarom voor in artikel 5 de volgende zin in het tweede lid te schrappen: 'Ter ondersteuning van de voorgaande maatregelen dient een ontheffing als bedoeld in het derde lid te worden aangevraagd' In lijn daarmee stellen indieners voor artikel 5, derde lid te schrappen. In lijn daarmee stellen indieners voor artikel 7, onderdeel a, b, c, d, e en f te schrappen.	Een ontheffing of vrijstelling van de wet kan worden verleend om belangrijke of ernstige schade aan gewassen te voorkomen. Als ondanks het adequaat gebruik van een dergelijke ontheffing of vrijstelling waaraan beperkingen zijn verbonden alsnog schade aan gewassen ontstaat, is er aanleiding om een tegemoetkoming te verlenen op grond van artikel 6.1 van de wet. Gebruik van het geweer is het meest vergaande middel om beschermde diersoorten te weren. Uit onderzoek blijkt dat andere verjaagmethodes niet in alle gevallen blijvend en volledig effectief zijn om faunaschade aan landbouw te voorkomen. Door bejaging op schadepercelen is het vaak goed mogelijk faunaschade door beschermde diersoorten aan landbouw te voorkomen of beperken. Hiervoor is een vrijstelling of een ontheffing nodig. Verwezen wordt naar het rapport "Effectiviteit verschillende regimes van verjaging en afschot in relatie tot schade aan landbouwgewassen", Bureau Waardenburg, 11 augustus 2014, te vinden op www.bij12.nl/unitfaunafonds onder Onderzoek 2014. Ook voor populatiebeheer is een ontheffing of vrijstelling nodig. Uit onderzoek blijkt dat ganzenschade lineair gecorreleerd is aan de populatiegrootte. De economische schade op bedrijfsniveau neemt toe	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				met het aantal ganzen. Verwezen wordt naar het rapport “Wat is de potentiële faunaschade aan landbouwgewassen zonder afschot in Zuid-Holland?”, CLM, juni 2016. Dit rapport geeft ook een landelijk beeld. In IPO/BIJ12-verband wordt blijvend onderzoek uitgevoerd naar het zo efficiënt en diervriendelijk mogelijk voorkomen en beperken van faunaschade. In overleg met BIJ12 kunnen bovendien innovatieve verjaagmethodes worden toegepast door een grondgebruiker. Verwezen wordt naar de toelichting bij artikel 4 tot en met 6 van de beleidsregels. Gezien het voorgaande nemen wij de suggestie van indieners niet over.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
8.12	Beleidsregel natuurbescherming	7.1	Indieners stellen voor een punt op te nemen dat Gedeputeerde Staten verplicht advies vragen aan opvangcentra voor dieren in het wild, dierenambulances en organisaties die over veel expertise beschikken op dit gebied zodra sprake is van langere periode van kou en voedselgebrek. Indieners stellen voor om aan dit artikel, onder eerste lid na onderdeel b een onderdeel c toe te voegen dat als volgt luidt: c. en uit advies van opvangcentra, dierenambulances en andere organisaties met expertise op het gebied van in het wild levende dieren blijkt dat de voedselsituatie voor de meest kwetsbare diersoorten dermate slecht is dat elke onnodige verstoring moet worden voorkomen.	De criteria voor het sluiten van de jacht bij extreme weeromstandigheden betreffen een beleidsneutrale voortzetting van bestaand beleid. Beleid dat, zo heeft de afgelopen jaren uitgewezen, goed heeft gewerkt. Het zijn heldere, kwantitative en meetbare criteria, waardoor het beleid voor eenieder helder en voorspelbaar is. Het inwinnen van advies aan derden is wat ons betreft lastig verenigbaar met deze concrete, toetsbare criteria en wij gaan dan ook niet mee met het voorstel van indieners. Wij willen er daarbij ook op wijzen dat een jager vanuit de principes van weidelijkheid de weerbaarheid van een individueel dier in acht neemt bij zijn keuze om al dan niet over te gaan op afschot, in het bijzonder in de winter.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
8.13	Beleidsregel natuurbescherming	7	Indieners vinden het opheffen van de opschorting van de jacht op het moment dat 50% van de grote wateren (grotendeels) ijsvrij is of als er in 75% van de provincie gedurende vier dagen geen sprake meer is van sneeuw- of ijzelbedekking te snel. Indieners wijzen er op dat veel dieren, met name de meest kwetsbare soorten, veel tijd (weken) nodig hebben om te herstellen van een periode van extreme kou en ernstig voedselgebrek. Bovendien betekent een verhoging van de temperatuur volgens indieners niet dat er direct weer volop voedsel beschikbaar is. Dat betekent volgens indieners dat de tekst in het zevende lid moet worden geschrapt en daarvoor in de plaats zou moeten worden opgenomen dat het beëindigen van de opschorting van de jacht en de ontheffingen en vrijstellingen pas op zijn vroegst aan de orde kan zijn twee weken nadat al het ijs uit de grote wateren is verdwenen en er minimaal twee weken lang geen sprake meer is van een sneeuw- of ijzelbedekking. Ook hierbij zou volgens indieners advies moeten worden ingewonnen bij de hiervoor genoemde instanties. Artikel 7, zevende lid moet volgens indieners worden vervangen door het volgende: GS besluiten tot heropening van de jacht en beëindiging van de opschorting van de ontheffingen en vrijstellingen op zijn vroegst twee	Het al dan niet sluiten van de jacht en opschorting van uitvoering bij extreme weersomstandigheden is een afweging tussen enerzijds het welzijn van dieren en anderzijds het geven van ruimte aan grondgebruikers om schade aan hun landbouwgewassen te voorkomen. Volgens het jaarverslag 2015 van BIJ12/Faunafonds veroorzaakten brandganzen, kolganzen en grauwe ganzen gezamenlijk bijna €1,2 miljoen aan landbouwschade in de winterperiode. Het voor een lange tijd onmogelijk maken van bestrijding van schade zou leiden tot nog hogere kostenposten voor boeren en uiteindelijk dus ook voor ons als provincie. Wij wijzen er daarnaast op dat in Nederland voorkomende diersoorten zijn bestand tegen winterse omstandigheden die soms lange tijd aanhouden. Daarnaast zijn veel dieren weggetrokken naar het zuiden. Naar onze mening, en zo is ook in het verleden gebleken, is met de huidige criteria zoals opgenomen onder dit artikel sprake van een juiste balans. De door indieners gesuggereerde bepaling nemen wij daarom niet over.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			weken nadat 90% van de grote wateren ijsvrij is of twee weken nadat al de sneeuw- of ijzelbedekking is verdwenen en na het inwinnen van advies van opvangcentra, dierenambulances en andere organisaties met expertise op het gebied van in het wild levende dieren.			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
8.14	Beleidsregel natuurbescherming	11	Indieners stellen dat de vliegveiligheid niet wordt bevorderd door het decimeren van de aantallen ganzen in een dergelijk groot gebied rondom Schiphol. Indieners zetten uiteen dat het niet gaat om het aantal ganzen, maar om het vlieggedrag van ganzen en het feit dat ganzen vliegbewegingen over start- en landingsbanen maken omdat daar iets te halen valt in de vorm van voedsel. In de Haarlemmermeer worden op dit moment nog steeds op grote schaal granen, bieten en aardappelen verbouwd, aldus indieners, en zolang deze situatie niet wordt veranderd, zullen de ganzen in de omgeving, ongeacht hun aantallen, voortdurend een risico blijven vormen. Het voorgaande betekent volgens indieners dat niet moet worden ingezet op het drastisch beperken van de aantallen ganzen in een zeer ruim gebied rondom Schiphol. Het betekent volgens indieners dat in plaats daarvan alle mogelijke maatregelen moeten worden genomen om ervoor te zorgen dat er geen granen, bieten, aardappelen of andere voor ganzen aantrekkelijke gewassen meer in de omgeving van de start- en landingsbanen worden geteeld. Alleen dat draagt volgens indieners daadwerkelijk bij tot een beperking van het risico op aanvaringen met ganzen. Bovendien zou er volgens indieners voor moeten worden gezorgd dat in de omgeving van	Indieners geven aan dat vlieggedrag aanleiding moet zijn voor de inschatting of dieren wel of geen risico vormen voor het vliegverkeer. Artikel 11 doet dit door te vermelden dat buiten de 10 kilometerzone aangetoond moet worden dat ganzen een verhoogd risico vormen door hun vlieggedrag. Indieners stellen dat het effectiever zou zijn in te zetten op het weghalen van de aantrekkende werking van het gebied rondom de start- en landingsbanen. Dit geschiedt door middel van inzet op alle pijlers uit het convenant 'Reduceren risico vogelaanvaringen 2015-2018' van de Nederlandse Regiegroep Vogelaanvaringen. Eén van die pijlers is specifiek gericht op het verminderen van foerageermogelijkheden door onder andere een pilot met het onderwerken van graanresten. Deze pilot is zeer effectief, maar slechts gedurende een aantal maanden per jaar. Het blijft voor de vliegveiligheid vooralsnog nodig om het volledige pakket aan maatregelen uit het convenant toe te passen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			Schiphol zo min mogelijk gebieden aanwezig zijn die door ganzen kunnen worden gebruikt als broed- en opgroeigebied. Gezien het voorgaande stellen indieners voor artikel 11 te schrappen.			
9.1	Verordening houtopstanden	2	Indieners zetten uiteen dat bevoegdheid rondom en vellen van geknotte populieren en wilgen nu zowel een bevoegdheid van minister als provincie is. Indieners vragen zich af of indien de Minister van EZ het bevoegde gezag is en sprake is van vellen van geknotte populier en wilgen, er tevens een melding moet worden gedaan bij de provincie. Indieners geven aan dat op dit moment onduidelijk te vinden.	Onder de Wet natuurbescherming ligt deze bevoegdheid uitsluitend bij Gedeputeerde Staten. Na inwerkingtreding van de wet en voorliggende verordening kan alleen nog maar gemeld worden bij de provincie en niet bij andere instanties.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
9.2	Verordening houtopstanden	5.4	Indieners constateren dat in dit lid de term ‘infrastructuur’ wordt gebruikt en vragen zich af of het landelijk gastransportnet van Gasunie ook onder deze term valt.	Onder infrastructuur wordt in dit geval verstaan het geheel aan verbindingen in een bepaald gebied. Daaronder valt niet alleen de verkeersinfrastructuur, maar ook het geheel van leidingen voor water, gas, elektriciteit en riolering. Het landelijk gastransportnet valt dus ook onder de term infrastructuur. De term infrastructuur zal in de toelichting worden verduidelijkt.	Ja	Toevoegen aan laatste alinea van de toelichting: 'Daarbij geldt dat onder infrastructuur wordt verstaan het geheel aan verbindingen in een bepaald gebied. Onder die verbindingen wordt gerekend het geheel van land- en waterwegen, lucht- en zeehavens, maar ook het geheel van leidingen voor water, gas, elektriciteit en riolering.'
9.3	Beleidsregel natuurbescherming	6.2, sub d	Volgens indieners wijkt het toetsingskader in artikel 6, tweede lid sub d (in het belang van de volksgezondheid, de openbare) onder iii af van het toetsingskader in artikel 6, eerste lid sub a van de verordening. Indieners vragen of dit een bewuste keuze is.	Wij honoreren deze zienswijze. De betreffende formulering was geen bewuste keuze en wij hebben beide artikelen gelijkluidend gemaakt.	Ja	Artikel 6, tweede lid, sub d, onder iii, wijzigen in "Gedeputeerde Staten achten deze belangen in het geding wanneer onveilige situaties voor grote groepen mensen ontstaan of dreigen te ontstaan."
9.4	Beleidsregel natuurbescherming	6.3	Indieners constateren dat in artikel 6, derde lid van de beleidsregels het toetsingskader staat van ontheffingen dat betrekking heeft op dieren als bedoeld in artikel 3.10, eerste lid onderdeel a van de wet. Indieners vragen zich af of er bewust voor is gekozen om slechts voor enkele in artikel 3.10, tweede lid genoemde belangen een toetsingskader op te nemen.	Ja, dit is een bewuste keuze onzerzijds.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
9.5	Beleidsregel natuurbescherming	Toelichting 6.1, sub a	Volgens indieners is de toelichting bij dit artikel onvolledig.	Wij honoreren deze zienswijze. Dit is een omissie en zal worden gecorrigeerd.	Ja	Toelichting 6.1, onder sub a wordt de laatste onvolledige zin vervangen door: 'Eventueel kan aan andere instanties een ontheffing worden verleend. Daarbij kan ter onderbouwing van het belang van de volksgezondheid of openbare veiligheid een ondersteunende verklaring van de gemeente, Keuringsdienst van Waren, GG&GD of andere instanties worden geëist."
10.1	Verordening faunabeheer	2.2	Indieners constateren dat in dit artikel de collectieven die vertegenwoordigd zijn binnen de faunabeheereenheid opgesomd. Onder ‘’d’’ vinden indieners de vereniging van jagers. Dit dient volgens indieners echter verenigingen van jagers te zijn. Net als bij de overige collectieven, waarbij wel gebruik wordt gemaakt van de meervoudsvorm, zijn er bij de jagers ook meerdere verenigingen die opkomen voor de belangen van jagers en die vertegenwoordigd dienen te zijn binnen een faunabeheereenheid. Indieners zijn van mening dat naast de eigen organisatie ook haar zusterorganisatie de ‘’Jagersvereniging’’ de mogelijkheid moet hebben haar stem binnen een faunabeheereenheid te laten horen.	Wij constateren inderdaad dat de genoemde organisaties onder sub a-c in meervoudsvorm zijn geschreven, terwijl dat bij sub d niet het geval is. Wij corrigeren dit.	Ja	Artikel 2.2, lid 1, sub d. verenigingen van jagers

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
10.2	Verordening faunabeheer	3.5	Indieners verzoeken de beperking op de looptijd van de machtigingen te laten vervallen. Ontheffingen worden volgens indieners over het algemeen afgegeven voor een periode van 6 jaar het is volgens hen dan ook niet meer dan logisch dat bij de doormachtiging van deze ontheffingen, die op ieder moment kan worden ingetrokken of gewijzigd, dezelfde periode wordt aangehouden. Volgens indieners is deze praktijk van het gelijklopen van ontheffingstermijnen en doormachtigingstermijnen elders in het land gebruikelijk.	Uit nadere beschouwing concluderen wij dat de maximale looptijd van een machtiging inderdaad kan vervallen. Wij zien dat de digitale wijze van het verlenen van machtigingen hierbij tot een verandering heeft geleid. Daarnaast hebben wij door de additionele eisen aan het jaarverslag van een faunabeheereenheid ons zeer breed inzicht in het effect van ontheffingen op populatieontwikkelingen. De verplichting tot directe inzage in de registratie van een faunabeheereenheid, waarmee wij inzage hebben in lopende machtiginen, handhaven wij om die reden. Hierbij merken wij overigens op dat de looptijd van een machtiging nooit is gekoppeld aan een faunabeheerplan, maar aan een ontheffing.	Ja	Artikel 3.5, lid 2 vervalt.
10.3	Verordening vrijstellingen soorten	4	Indieners zetten uiteen dat voorafgaand melden tot een significante toename van regeldruk leidt. Indieners constateren dat de concrete meldingswijze na het proces van co-creatie uit de verordening is verwijderd. Door het verwijderen van de concrete meldingswijze, en het daarvan in de plaats verwijzen naar een meldingsformulier dat Gedeputeerde Staten zal vaststellen, is volgens indieners Provinciale Staten haar kaderstellende en controlerende rol ontnomen. Verzoek van indieners is dan ook om in de verordening de	De wet voorziet niet in een specifieke bevoegdheid voor Provinciale Staten om regels te stellen aan een melding bij uitvoering op basis van een vrijstelling, dus er is geen sprake van het ontnemen van een kaderstellende en/of controlerende rol. Het vormgeven van een elektronisch formulier beschouwen wij als onderdeel van de uitvoering, zoals ook elders in de voorliggende regelgeving het geval is. Wij achten het daarom niet opportuun om de details ten aanzien van melden op te nemen in een verordening.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			concrete meldingswijze wederom op te nemen en bij het opnemen van de meldingswijze de voorafgaande melding te schrappen.			
11.1	Verordening faunabeheer	3.6	In artikel 3.6 wordt gesteld dat de FBE op eerste verzoek van GS inzage in haar registratiesysteem verleent. Indieners vragen hoe dit uitgelegd moet worden. Uit de tekst of toelichting van de verordening blijkt volgens indieners op geen enkele wijze welke waarborgen i.v.m. privacy en veiligheid er door de provincie worden gegeven. Indieners zijn van mening dat voorkomen dient te worden dat (elke ambtenaar namens) GS inzage heeft in en gegevens kan raadplegen op een lager niveau dan een WBE, zoals per jachtveld en/of de persoonlijke gegevens van jachtaktehouders. Dit lijkt volgens indieners in strijd met de Wet Natuurbescherming en de privacyregelgeving.	Adequaat toezicht houden op het gebruik van ontheffingen en de op basis daarvan verstrekte machtigingen is alleen mogelijk als provinciale toezichthouders op ieder moment inzage hebben in de door een faunabeheereenheid gevoerde registratie. Het is aan een faunabeheereenheid om de registratie zo in te richten en gegevens aan te leveren dat provinciale toezichthouders wel voldoende inzicht krijgen in het gebruik van machtigingen, maar geen toegang hebben tot persoonsgegevens. Overigens zijn provinciale toezichthouders op het moment dat zij gegevens verkrijgen gebonden aan de Wet bescherming persoonsgegevens.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
11.2	Verordening faunabeheer	4.1	In dit artikel wordt de minimale oppervlakte van een WBE aangegeven. Voor een verdere professionalisering van de WBE's is het volgens indieners wenselijke naar de omvang van de WBE's te kijken. Indieners zijn van mening dat het goed is om op termijn door te groeien naar een beperkter aantal WBE's. Het uiteindelijke aantal WBE's hangt volgens indieners af van het creëren van voldoende schaalgrootte zonder dat daarbij de regionale commitment en betrokkenheid verloren gaat.	Wij beschouwen deze zienswijze als ondersteuning van ons beleid.	Nee	
11.3	Verordening faunabeheer	4.4	In dit artikel wordt gesteld dat het secretariaat van de WBE op adequate wijze invulling geeft aan het informeren van leden. Er wordt volgens indieners enorm veel werk verricht door de vrijwilligers die via de WBE actief zijn. Met de uitvoering van de nieuwe wet zal volgens indieners het werk dat verricht moet worden alleen maar toenemen en daarmee een nog grotere werkdruk leggen op de groep betrokken vrijwilligers. Voor een efficiënte uitvoering vragen indieners de provincie met partijen nader van gedachten te wisselen hoe de WBE's gefaciliteerd kunnen worden bij hun verdere professionalisering, mede met als doel tot een goede onderlinge uitwisseling tussen jagers en particuliere grondeigenaren te komen.	Wij beamen dat vrijwilligers die via wildbeheereenheden actief zijn veel werk verrichten. Wij zijn het niet per definitie eens met de conclusie van indieners dat het werk dat zij onder uitvoering van de wet meer wordt. Zo stellen wij verschillende bepalingen voor waarmee de administratieve lasten voor wildbeheereenheden drastisch zullen verminderen. Provincie en wildbeheereenheden, vertegenwoordigd door hun gewestbestuur, treden structureel en meerdere keren per jaar in overleg over lopende kwesties. Professionalisering van de wildbeheereenheden is daar een belangrijk onderwerp van gesprek.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
11.4	Verordening vrijstellingen soorten	3	Indieners vinden het pragmatisch en positief dat schadebestrijding meer via vrijstelling plaatsvindt, een effectieve schadebestrijding wordt daarmee mogelijk gemaakt. Maar dit brengt volgens indieners wel een zeer onzekere factor voor de schadevergoeding voor de grondgebruikers/eigenaren met zich mee. Het beschikbare budget kan volgens indieners een politieke speelbal gaan worden. Indieners zien graag een langdurige (bijv. 15-20 jaar of meer) harde toezegging vanuit de provincie zodat de schadevergoedingen niet al op korte termijn door de politiek voor andere uitgaven kunnen worden gebruikt c.q. worden afgeschaft.	De bevoegdheid om de regels ten aanzien van tegemoetkomingen in schade te bepalen wordt met de wet van het rijk aan Gedeputeerde Staten overgedragen. Dit is een overanderlijke realiteit. Als overheid zien wij het als onze plicht om op een betrouwbare en voorspelbare wijze te opereren. Wij zijn niet voornemens een langjarige toezegging te doen ten aanzien van de tegemoetkomingen in schade, omdat de werkelijkheid daarvoor te dynamisch is. Zoals ook in het verleden het geval is geweest zullen wij altijd met partners in overleg treden voordat sprake is van een eventuele aanpassing van beleid.	Nee	
11.5	Verordening houtopstanden	4, lid e	In dit lid wordt aangegeven dat bij herplant voorkeur wordt gegeven aan natuurlijke verjonging. Indieners zijn van mening dat een bosbeheerder als ondernemer vrij dient te zijn in zijn bedrijfsvoering en dat niet op deze manier voor hem in te perken. Indieners zijn van mening dat er geen goed of fout is in deze, maar dat dit zal afhangen van de wensen en ideeën die de eigenaar heeft. Vanuit deze overwegingen adviseren indieners dit specifieke artikel te schappen.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 3.3.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
11.6	Beleidsregel tegemoetkoming schade	2 + 6.2 + 6.6	Indieners stellen de vraag of het inderdaad klopt dat na optellen van retributie, behandelbedrag en het feit dat onder €50 niet wordt uitgekeerd, het pas zinvol is om een tegemoetkoming in schade aan te vragen als een schadegeval boven €600 uitkomt.	Die conclusie is deels juist. Het minimum eigen risico van € 250,00 geldt per bedrijf per jaar. Het komt vaak voor dat bedrijven meerdere verzoekschriften per jaar indienen. Dan wordt bij een tweede en volgend schadegeval het minimum eigen risico niet afgetrokken van het de getaxeerde schade tot een schadebedrag van totaal € 5.000,00 in een jaar. Daarboven geldt een eigen risico van 5%. In veel gevallen is het zinvol om bij een geschatte schade € 300,- een aanvraag in te dienen. Bovendien zet de schade zich meestal voort na het indienen van een aanvraag om een tegemoetkoming.	Nee	
11.7	Beleidsregel tegemoetkoming schade	2 + 6.2 + 6.6	Indieners geven aan dat indien de redenering onder 11.6 klopt, zij de mening zijn toegedaan dat de rekening voor schadegevallen dan onevenredig zwaar wordt neergelegd bij de eigenaar (dan wel grondgebruiker). Dit staat volgens indieners niet in verhouding. Daarnaast leidt het opleggen van een retributie en eigen risico er volgens indieners naar verwachting toe dat aanzienlijk minder schadegevallen worden gemeld die van invloed kunnen zijn op een weloverwogen besluitvorming van de te nemen maatregelen in een faunabeheerplan op basis van zo nauwkeurig mogelijke cijfers. Eén van de eisen die volgens indieners in de verordening aan faunabeheerplannen wordt gesteld is immers dat deze mede aan de hand	De regels in de beleidsregel tegemoetkoming schade zijn een voortzetting van de huidige regels die door BIJ12/Faunafonds zijn opgesteld en worden landelijk door alle provincies op dezelfde wijze voortgezet. Uitgangspunt bij tegemoetkominingen in schade is dat een grondgebruiker in principe zelf verantwoordelijk is voor de bestrijding van schade. Indien dit door beperkingen vanuit overheidswege niet mogelijk is, dient vanuit de principes van billijkheid en redelijkheid een overheid een grondgebruiker daarin tegemoet te komen. Indien daar sprake van is, kan een grondgebruiker een verzoek indienen voor een tegemoetkoming. De afhandeling van dergelijk verzoek kost	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			van representatieve en betrouwbare schadecijfers worden opgesteld. Indieners vragen daarom dit geheel opnieuw tegen het licht te houden en het gesprek daarover aan te gaan. Concreet stellen zij daarbij voor de retributie naar €50 te verlagen.	BIJ12/Faunafonds door taxatie ter plaatse, administratieve lasten etcetera circa €600. Provincies hebben in gezamenlijkheid bepaald dat het redelijk is om een aanvrager op evenredige wijze te laten delen in deze kosten. Wij zijn daarom niet voornemens om deze regels opnieuw tegen het licht te houden.		
11.8	Beleidsregel natuurbescherming	10	In dit artikel wordt nader ingegaan op wat wel en niet mag in rustgebieden. Het wordt indieners niet volledig duidelijk hoe e.e.a. geïnterpreteerd moet worden. Indien gesteld wordt dat in deze gebieden reguliere jacht en beheer (anders dan op ganzen) niet plaats mag vinden, dan zijn indieners het daar niet mee eens. Indieners zijn van mening dat de provincie dan te ver gaat met de invulling van bevoegdheden die bij het Rijk liggen. Tevens zijn indieners van mening dat daarmee inbreuk gedaan wordt op het jachtrecht (als onderdeel van het eigendomsrecht). Daarbij verwijzen indieners graag naar de	Met dit artikel worden geen regels gesteld over de uitoefening van de jacht in aangewezen rustgebieden. Er wordt derhalve met dit artikel geen inbreuk gemaakt op jachtrechten. Met dit artikel worden wel regels gesteld aan de uitvoering van beheerhandelingen voor zover deze handelingen hun basis vinden in een ontheffing, een vrijstelling of een opdracht op basis van de wet. De bevoegdheid om dergelijke beheerhandelingen toe te staan alsmede de bevoegdheid om te bepalen onder welke modaliteiten die handelingen kunnen worden uitgevoerd ligt bij ons College. De functie van	Ja	Toevoegen aan toelichting dat in een rustgebied ook beheer en schadebestrijding op andere dieren dan ganzen mogelijk is, onder extra voorwaarden. Met dit artikel worden echter geen extra beperkingen aan de jacht en uitvoering op een landelijke vrijstelling gesteld.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			discussie zoals die in 2014 in Provinciale Staten is gevoerd over uitoefening van de jacht in “stiltegebieden”. Indieners vragen duidelijk uitsluitsel te geven wat wel en niet mag in deze gebieden en dit artikel zodanig aan te passen dat jacht en beheer in deze gebieden alsnog mogelijk blijft.	aangewezen rustgebieden brengt met zich dat ons College andere afwegingen maakt bij het toestaan van beheerhandelingen in dergelijke gebieden. Wij verduidelijken onze toelichting op dit punt.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
12.1	Verordening vrijstellingen soorten	-	Indieners geven aan dat inwoners, bezoekers en bedrijven in Alkmaar hinder en overlast van meeuwen ondervinden. Volgens indieners is deze overlast niet “zo maar” hinderlijk of vervelend, maar gaat veel verder dan dat en leidt de overlast tot problemen met de volksgezondheid en openbare veiligheid. Indieners menen dat naast de voorgestelde vrijstellingen in deze verordening tevens een vrijstelling in het kader van de volksgezondheid en openbare veiligheid dient te worden opgenomen. Deze vrijstelling zou naar de mening van indieners moeten zien op de mogelijkheid om ernstige meeuwenlast tegen te gaan. De vrijstelling kan naar oordeel van indieners worden gebaseerd op artikel 3.16, danwel artikel 3.3 van de wet en zou vrijstelling moeten worden verleend van de verboden zoals uiteengezet in artikel 3.1, lid en tot en met 4 van de wet. De vrijstelling zou volgens indieners primair moeten zien op de soorten: kleine mantelmeeuw, zilvermeeuw, kokmeeuw en stormmeeuw. Indieners hebben in hun zienswijze juridisch onderbouwd waarom en hoe de vrijstelling zou moeten worden opgenomen in de verordening en vragen de provincie de verordening conform aan te passen.	Op dit moment is de zaak die ziet op overlast door meeuwen in Haarlem, Alkmaar en Leiden onder de rechter bij de Raad van State. Wij achten het daarom niet opportuun om een vrijstelling voor deze soorten te verlenen op dit belang en wachten de uitspraak van de rechter af.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
13.1	Verordening vrijstellingen soorten	5	Indiener stelt dat het belangrijk is om jachthouders niet te veel administratieve lasten op te leggen. Het kan volgens indiener best wat minder zodat het aantrekkelijk blijft om jachthouder te zijn. Hierbij benadrukt indiener dat jachthouders vrijwilligers zijn. Indiener pleit ervoor, anticiperend op het door GS te ontwikkelen elektronische meldingsformulier, dat degene die namens de eigenaar of grondgebruiker voorafgaand aan de uitvoering melding moet doen, deze handeling in één keer voor meerdere eigenaars of grondgebruikers in het meldingsformulier kan verrichten. Als toelichting hierbij stelt indiener het volgende: in de praktijk gaan de jachthouders naar meerdere landbouwpercelen van verschillende eigenaren of grondgebruikers, dus als de verjaagactie met ondersteunend afschot op het ene bedrijf is uitgevoerd gaat men door naar het volgende bedrijf.	Vanuit het oogpunt van efficiëncy volgen wij de suggestie van indiener om het in het meldingsformulier voor uitvoerders mogelijk te maken om in één formulier te melden dat op gronden van meerdere grondgebruikers wordt uitgevoerd. Wij nemen deze suggestie mee in de ontwikkeling van onze elektronische meldingsformulieren.	Nee	Meenemen bij ontwikelling van elektronische meldingsformulieren dat bij uitvoering in één keer meerdere gronden van grondgebruikers kunnen worden ingevoerd, zodat niet steeds opnieuw een heel meldingsformulier hoeft te worden ingevuld.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
13.2	Verordening vrijstellingen soorten	3 + bijlage 2	Indiener pleit ervoor bij knobbelzwaan (Cygnus olor) als gewas waarbij de vrijstelling geldt toe te voegen: ‘gras/rode klaver’. Indiener voert daarbij aan dat in de biologische landbouw veelvuldig gebruik wordt gemaakt van de teelt van rode klaver omdat dit gewas een ontzettend goede stikstofbinding heeft. Meestal wordt dit geteeld in een mengsel met gras. Probleem is volgens indiener dat knobbelzwanen ontzettende liefhebbers van rode klaver zijn. Op het moment dat onder vochtige omstandigheden, vooral in de herfst en winter, grote groepen knobbelzwanen op rode klaver foerageren, ontstaat volgens indiener veel uitwintering. In het voorjaar ontstaat daarnaast veel directe vreetschade door knobbelzwanen.	De schadecijfers van het Faunafonds laten zien dat schade door knobbelzwanen is opgetreden in grasland, graszaad, graan, mais en groenten in bedrijfsmatige teelt. De tabel wordt hier op aangepast. Er is geen schadehistorie bekend aan het gewas rode klaver. Door het gewas 'gras' op te nemen in de tabel wordt ook voorzien in de mogelijkheid tot directe schadebestrijding bij dreigende schade aan grasmengels, waaronder die met rode klaver.	Ja	Het 'soort schade' zoals opgenomen voor knobbelzwaan in bijlage 2 van de verordening vrijstelling soorten wordt gewijzigd naar: "grasland, graszaad, graan, mais en groenten in bedrijfsmatige teelt".
13.3	Verordening faunabeheer	3.4.2	Indiener stelt voor de volgende bepaling als punt 1 toe te voegen: “Er worden eisen gesteld aan de voedingstoestand van grotere soorten zoals edelherten, damherten en reeën.” Indiener licht toe dat dit soort dieren vaak wordt gehouden op te kleine gebieden waaruit ze niet kunnen wegtrekken, wat leidt tot vermagering en ondervoeding. Dit leidt volgens indiener vaak tot een lange lijdensweg voor deze dieren.	De wet ziet niet op gehouden dieren (zoals de Wet dieren wel doet), maar op in het wild levende dieren. Het is ons inziens niet mogelijk om bij in het wild levende dieren een eis, waarmee wij vermoeden dat u bedoeld een minimum ondergrens, te stellen aan de voedingstoestand van in het wild levende dieren. Indien sprake is van een een afgesloten leefgebied van een beperkte omvang, kan het soms nodig zijn beheer te plegen op populaties van de door u genoemde soorten. Het is uiteindelijk aan de grondgebruiker om hierover te beslissen en indien hij dit wenst,	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				een ontheffing aan te vragen bij de provincie.		
13.4	Verordening faunabeheer	4.4	Indiener pleit ervoor om aan de secretaris van een wildbeheereenheid niet te veel administratieve verplichtingen op te leggen omdat deze secretaris een vrijwilliger is. Het moet volgens indiener voor iedere goedwillende Nederlander mogelijk blijven om deze functie in zijn of haar vrije tijd uit te voeren.	Wij beschouwen deze zienswijze als ondersteuning van ons beleid. Met onze regelgeving hebben wij getracht om in aanvulling op het door de wet gestelde tot een balans te komen waarin enerzijds kwaliteit en professionaliteit worden bevorderd en anderzijds een werkbare situatie ontstaat voor alle betrokkenen in het faunabeheer.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
13.5	Verordening vrijstellingen soorten	3	Uit het geheel aan voorstellen blijkt volgens indiener dat het veel moeilijker wordt voor een belanghebbende om schade uitgekeerd te krijgen in vergelijking met de huidige wetgeving. Uit de totale voorstellen blijkt volgens indiener dat een verruiming van bejaagmogelijkheden van soorten die schade veroorzaken door Gedeputeerde Staten wordt gezien als goedmaker voor het feit dat het moeilijker wordt om schade te claimen. Indiener weet echter niet of dit nieuwe beleid gaat werken. Daarom stelt indiener voor om eerst een paar jaar te bekijken of dit nieuwe beleid met verruiming van bejaagmogelijkheden gaat werken. Blijkt dit het geval te zijn dan kan er volgens indiener alsnog worden besloten om het moeilijker te laten worden om schade veroorzaakt door in het wild levende beschermde diersoorten vergoed te krijgen.	Onze insteek bij het uitbreiden van de vrijstellingsverordening, in lijn met de intentie van de wetgever, is een instrument beschikbaar te stellen waarmee specifieker (per gewas en periode) en directer schade kan worden bestreden. Hiermee leggen wij de verantwoordelijkheid ook meer expliciet neer bij de grondgebruiker. De grondgebruiker heeft meer controle en invloed op het voorkomen van schade. Uiteraard monitoren wij op nauwkeurige wijze de komende periode hoe deze nieuwe benadering werkt. Wij wijzigen echter op dit moment de regelgeving niet.	Nee	
13.6	Beleidsregel tegemoetkoming schade	5.3	In dit artikel wordt gesproken over een ontheffing. Indiener stelt de vraag of het hier niet om een vrijstelling gaat. Vrijstelling is immers op gewasniveau en ontheffing op populatieniveau, aldus indiener.	Vrijstellingen hebben geen betrekking op gewassen, maar op het verbod om een bepaalde diersoort te verontrusten en of te doden. Ontheffingen worden op aanvraag verleend op basis van een goedgekeurd faunabeheerplan. Het voorkomen van belangrijke of ernstige schade aan gewassen is een van de redenen om ontheffing of vrijstelling op grond van wet te verlenen. Hiernaast zullen er waarschijnlijk ook ontheffingen worden aangevraagd en afgegeven aan indivuduele voor directe	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				schadebestrijding door individuele grondgebruikers als het om het bestrijden van incidentele schade gaat waarvoor de noodzaak van een faunabeheerplan ontbreekt.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
13.7	Beleidsregel natuurbescherming	7	Indiener stelt dat de criteria bij het sluiten en heropenen van de jacht elkaar opheffen. Letterlijk genomen kan volgens indiener de jacht bij strenge vorst zonder sneeuw gesloten worden, maar weer heropend omdat er geen sneeuw ligt.	Wij volgen indiener in zijn analyse en bevindingen en passen de artikelen conform aan, zodat geen sprake kan zijn van wederzijdse opheffing.	Ja	Lid 7 wordt vervangen door de volgende twee artikelen: 7. In het geval het sluiten van de jacht en opschorten als bedoeld in lid 1, aanhef, heeft plaatsgevonden op grond van lid 1, sub a besluiten Gedeputeerde Staten tot heropening van de jacht en beëindigen van de opschorting van de ontheffingen en vrijstellingen op het moment dat 50% van de grote wateren (grotendeels) vrij is van ijs; 8. In het geval het sluiten van de jacht en opschorten als bedoeld in lid 1, aanhef, heeft plaatsgevonden op grond van lid 1, sub b besluiten Gedeputeerde Staten tot heropening van de jacht en beëindigen van de opschorting van de ontheffingen en vrijstellingen op het moment dat op 75% van de Noord-Hollandse weerstations gedurende vier dagen achtereen geen sprake meer is van sneeuw- of ijzelbedekking.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
14.1	Verordening faunabeheer	2.2	Naar de mening van indieners is de nieuwe wettelijk vereiste bestuurlijke samenstelling prima en voldoende adequaat. Bovendien is het volgens indieners aan het bestuur van een faunabeheereenheid zelf om haar eigen samenstelling te bepalen. Daarmee kan zij desgewenst zelf beslissen hier anderen bij uit te nodigen. Dat kan volgens indieners nu en dat kan straks. Er is aan de zijde van indieners geen behoefte aan een verplichting, zoals voorgesteld in de verordening, tot uitnodiging van meerdere (adviserende) partijen om deel te nemen aan bestuursvergaderingen van een faunabeheereenheid. Indieners verzoeken conform de definities van de wet de samenstelling te hanteren. De voorgestelde provinciale invulling hiervan in dit artikel wijkt hier onterecht van af.	Volgens ons wijkt de door ons voorgestelde invulling van artikel 2.2, tweede lid niet af wat de bepalingen in de wet. Artikel 3.12, negende lid van de wet stelt onder sub d immers dat provinciale staten 'in elk geval' regels kunnen stellen 'aan de vertegenwoordiging van maatschappelijke organisaties als bedoeld in het tweede lid in het bestuur van de faunabeheereenheid. Gezien de grotere maatschappelijke rol die de wetgever beoogt voor faunabeheereenheden, vinden wij het van belang dat dierenwelzijnsorganisaties in de gelegenheid worden gesteld om het bestuur van een faunabeheereenheid te adviseren. Dit is mede gelegen in het feit dat deze organisaties een ruime kennis hebben op het gebied van de inzet van alternatieve/preventieve beheermethoden. In onze verordening stellen wij in artikel 2.4, eerste lid sub b en artikel 3.4.3 sub m eisen aan de wijze waarop deze middelen een plek krijgen in het totaalpakket van faunabeheer. Naar onze mening kan het advies van de in dit artikel genoemde organisaties van toegevoegde waarde zijn om een goed gevolg te geven aan deze eisen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
14.2	Verordening faunabeheer	2.2	Indieners vinden dat de beoogde organisaties die bestuursleden zouden kunnen afvaardigen de doelstellingen van een faunabeheereenheid dienen te onderschrijven. Dat is volgens indieners ook wat de wetgever bedoelt te zeggen met de duiding dat er “maatschappelijke organisaties die het doel behartigen van een duurzaam beheer van populaties”. Indieners willen daarmee voorkomen dat ‘politieke discussies’ op uitvoeringsniveau gaan plaatsvinden. Een faunabeheereenheid werkt binnen het gestelde provinciale beleidskader en daarbinnen is een wettelijk beoogde kwalitatieve verbreding door uitbreiding van het FBE bestuur akkoord.	In de voorliggende verordening wordt een faunabeheereenheid niet verplicht andere organisaties toe te voegen aan haar bestuur dan nu bij de Faunabeereenheid Noord-Holland het geval is. Indien het huidige bestuur wenst dat partijen die in de toekomst mogelijk aan het bestuur worden toegevoegd de doelstelling van haar organisatie onderschrijven, kan het bestuur er zelf voor kiezen dit in haar statuten op te nemen. Wij zien daarom geen reden hiertoe een bepaling op te nemen in onze verordening.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
14.3	Verordening faunabeheer	Overgangsrecht	Indieners stellen dat de wet op 1 januari in werking treedt, maar dat het voor haar organisatie onmogelijk is om alle verplichtingen die uit de nieuwe wet en onderliggende verordeningen gereed te hebben. Indieners pleiten voor een ruimte overgangsperiode van minimaal een half jaar, maar bij voorkeur een jaar. Mocht dit niet lukken dan stellen indieners voor (in het verlengde van de brief aan de Eerste Kamer van de Staatssecretaris van het ministerie van EZ) dat de provincie zelf voorzieningen treft, bijvoorbeeld in de vorm van een opdracht (huidige aanwijzingen), waardoor het mogelijk wordt vrijgestelde soorten te beheren zonder dat hieraan een Faunabeheerplan ten grondslag ligt. M.b.t. de jacht (wildsoorten) gaan indieners er vanuit dat dit dan gewoon doorgang kan vinden totdat ook daarvoor een Faunabeheerplan gereed is. In ieder geval verzoeken indieners nadrukkelijk te bepalen hoe hiermee wordt omgegaan en verzoeken zij GS invloed aan te wenden dat hiervoor ook landelijke oplossingen komen.	Op het moment van beantwoording van zienswijzen vinden gesprekken plaats tussen de staatssecretaris van Economische Zaken en het Interprovinciaal Overleg over de vormgeving van het door indieners geschetste overgangsproces. De wet voorziet namelijk niet in een overgangsrecht dat hier direct en eenduidig over is. Wij zijn betrokken bij genoemde overleggen en zien het belang van een ordentelijke overgang. Wij blijven graag in nauw overleg met indieners om tot een oplossing te komen die voor alle partijen acceptabel en werkbaar is. Over deze kwestie zijn en kunnen geen bepalingen opgenomen in onze provinciale regelgeving, waardoor de zienswijze van indieners niet tot een wijziging leidt.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
14.4	Verordening vrijstellingen soorten	5	Indieners constateren dat in artikel 3.13 van de wet is bepaald dat jachtaktehouders gegevens verstrekken aan de Faunabeheereenheid. Vanuit die optiek is het volgens indieners daarom (wettelijk voorgeschreven en) van belang dat 'elk schot of elke vangst' binnen onze provincie bij de faunabeheereenheid wordt gerapporteerd. Indieners vragen zich af of hierin in deze verordening (m.b.t. verschillende artikelen) wel in voldoende mate wordt voorzien? Het lijkt er volgens indieners op dat buiten een faunabeheereenheid om (maar blijkbaar niet buiten een faunabeheerplan om) afgegeven ontheffingen niet bij (door tussenkomst van) een faunabeheereenheid behoeven te worden gerapporteerd. Dit lijkt indieners in strijd met de wet. Indieners geven in overweging ook de afgifte van de rechtstreeks door de provincie af te geven ontheffingen door tussenkomst van een faunabeheereenheid te laten verlopen. Hiermee wordt ook de rapportage op eenzelfde systematische wijze (als voor andere aan de faunabeheereenheid afgegeven ontheffingen) gegarandeerd.	Wij ondersteunen de zienswijze van indieners in die zin dat wij ook zien ook dat het noodzakelijk is voor een faunabeheereenheid om de afschotgegevens die door ons College op basis van losse ontheffingen zijn verstrekt mee te nemen in de totaalrapportage in het jaarverslag. De verordening is volgens ons echter niet het juiste middel om dit te regelen - het gaat hier immers om een procedurele afspraak. Wij treden in overleg met de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord en de Faunabeheereenheid Noord-Holland om hier structurele afspraken over te maken.	Nee	Afspraken maken tussen PNH, RUD en FBE over jaarlijks aanleveren van data over individuele ontheffingen die door de RUD zijn verstrekt.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
14.5	Verordening faunabeheer	2.4	Indieners concluderen dat de jaarverslaglegging binnen de eerste drie maanden van het kalender jaar dient te worden overgeleverd. Dit lijkt indieners een te korte periode om de hiervoor benodigde gegevens tijdig te kunnen verwerken. Indieners stellen voor de datum te handhaven die nu ook geldt: 1 juli. De reden is gelegen in het feit dat een faunabeheereenheid pas na één maand van de rapportagetermijnen volledig zicht heeft op alle digitaal ingevoerd rapportages. Zo loopt het jachtseizoen op 31 januari af. Dit betekent dat een faunabeheereenheid pas in maart volledig zicht kan hebben op de stand van zaken.	De wetgever streeft met de Wet natuurbescherming naar een bredere maatschappelijke rol voor faunabeheereenheden en volgens de wetgever past daarbij een maximale transparantie. Wij zijn dezelfde mening toegedaan. Het tijdig beschikbaar zijn van een jaarverslag dat gegevens bevat die voor vele partijen, ook buiten een faunabeheereenheid interessant en/of van belang zijn, vormt onderdeel van een transparante wijze van werken. Een half jaar voor het totstandkomen en publicatie ervan vinden wij hierbij niet passend. Bovendien maakt dergelijke lange periode het voor ons moeilijker om tijdig bij te sturen, bijvoorbeeld in het geval een populatie in een ongunstige staat van instandhouding dreigt te komen. Wij achten het redelijk en haalbaar om een termijn van drie maanden te stellen voor de realisatie van het jaarverslag en wijzigen deze bepaling niet.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
14.6	Verordening faunabeheer	3.6	Indieners constateren dat GS op eerste verzoek inzage kunnen verkrijgen in het registratiesysteem van de FBE. Op grond van artikel 3.13 van de wet dient de FBE afschotgegevens op WBE – niveau en de gegevens uit haar jaarverslag openbaar te maken. Daaruit vloeit volgens indieners echter niet voort dat een faunabeheereenheid op eerste verzoek volledige inzage aan GS in haar registratiesysteem dient te verlenen. In de Nota naar aanleiding van het verslag EK d.d. 1 december 2015 (nr. 33 348 G) antwoordt de staatssecretaris van EZ volgens indieners: “De leden van de SP-fractie vragen hoe de door jagers te verstrekken gegevens over het door hen gerealiseerde afschot worden gecontroleerd, of er voldoende capaciteit beschikbaar is voor die controle en wie de controleurs op hun beurt controleert. Het is aan de Faunabeheereenheid om de door jagers op grond van het voorgestelde artikel 3.13, eerste lid, verstrekte gegevens te controleren op juistheid. Zij gebruikt deze gegevens voor de onderbouwing van het faunabeheerplan en voor het samengestelde overzicht dat zij ingevolge het voorgestelde artikel 3.13, tweede lid, openbaar moet maken. Deze openbaarmaking brengt met zich dat een ieder inzage heeft in dat overzicht.” Uit de tekst of toelichting van de verordening blijkt volgens indieners evenmin	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 11.1.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			welke waarborgen i.v.m. privacy en veiligheid er door de Provincie worden gegeven om te voorkomen dat anderen dan GS zelf inzage hebben in deze gegevens en evenmin gegevens te raadplegen zijn op een lager niveau dan een WBE, zoals per jachtveld en/of de persoonlijke gegevens van jachtaktehouders. Dit lijkt volgens indieners in strijd met de wet en een schending van de privacy. Indieners verzoeken Gedeputeerde Staten aan te geven welke waarborgen hiervoor worden geboden.			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
14.7	Beleidsregel tegemoetkoming schade	2 + 6.2 + 6.6	Indieners constateren dat in dit artikel eisen worden gesteld aan de op te stellen faunabeheerplannen. Eén van de eisen is dat dit aan de hand van representatieve en betrouwbare schadecijfers plaatsvindt. In de Beleidsregel tegemoetkoming schade worden echter pas schadegevallen vanaf circa 300 euro vergoed en nadat een retributie van 300 euro per te behandelen geval is betaald. Uit de toelichting op de beleidsregel blijkt volgens indieners niet dat op basis van onderzoek de totale omvang van alle schadegevallen van 600 euro of minder in de provincie verwaarloosbaar is. Door het opleggen van een retributie en eigen risico zullen volgens indieners naar verwachting aanzienlijk minder schadegevallen worden gemeld die van invloed kunnen zijn op een weloverwogen besluitvorming van de te nemen maatregelen in een faunabeheerplan op basis van zo nauwkeurig mogelijke cijfers. Indieners geven de suggestie mee de retributie tot 50 euro te verlagen en het eigen risico te laten vervallen zodat er meer en betrouwbaarder schadecijfers ter beschikking komen.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 11.7. Het is voor een ieder mogelijk om faunaschade gratis te melden in het Schaderegistratiesysteem (SRS) via www.faunaschade.nl. Deze mogelijkheid bestaat los van het aanvragen van een tegemoetkoming in faunaschade.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
14.8	Verordening vrijstellingen soorten	3.12	Indieners constateren dat in dit artikel is bepaald dat gedode dieren voor het verlaten van het veld dienen te worden opgeruimd. Indieners verzoeken aan te geven dat hierop, gemotiveerd, uitzondering kan worden gemaakt (bijvoorbeeld bij de afhandeling van wildaanrijdingen en populatiebeheer damhert, ree). In algemene zin erkennen indieners het principe maar geven aan zich er ook van bewust te zijn dat achterlating van kadavers in bijvoorbeeld natuurgebieden ook een bijdrage kan leveren in de ecologie van dat gebied (‘dood doet leven principe’).	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 16.2.	Nee	
15.1	Verordening vrijstellingen soorten	3	Indieners stellen dat het, gelet op het feit dat de generieke aard van een provinciale verordening niet in lijn is met eerdere strikte jurisprudentie van de Raad van State, dat middels dit instrument vrijstelling wordt verleend voor een ingrijpend middel als (aan verjaging ondersteunend) afschot van vogels. Anders dan in een verordening kan in een ontheffing volgens indieners maatwerk worden geleverd, hetgeen recht doet aan de eisen uit de jurisprudentie. Dit klemt volgens indieners te meer nu rechtsbescherming tegen een provinciale verordening in beginsel niet mogelijk is gelet op artikel 8:3, eerste lid, onderdeel a, van de Algemene wet bestuursrecht.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 5.8 en 8.8	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
15.2	Verordening vrijstellingen soorten	- Algemeen -	Indieners halen jurisprudentie aan van de Raad van State waaruit blijkt dat lidstaten moeten waarborgen dat elke ingreep die de beschermde soorten raakt slechts wordt toegestaan op basis van besluiten die steunen op een nauwkeurige en treffende motivering welke verwijst naar de in artikel 9, eerste en tweede lid, van de Vogelrichtljn opgesomde redenen, voorwaarden en vereisten. Naar overtuiging van indieners voldoet de concept verordening niet altijd aan deze vereisten. Indieners komen met een aantal losse zienswijzen die dit naar hun insziens aantonen, welke zijn uitgewerkt in de volgende separate volgnummers.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 5.8 en 8.8	Nee	
15.3	Verordening vrijstellingen soorten	2 + 3	Volgens indieners bepaalt de wet, in navolging van de Vogelrichtlijn, dat schadebestrjding is geoorloofd ter voorkoming van belangrijke schade. In de jurisprudentie is volgens indieners bepaald dat de vrijstelling alleen is geoorloofd voor gebieden van wildbeheereenheden waar sprake is van een concrete dreiging van belangrijke schade. Volgens vaste jurisprudentie moet dit volgens indieners aan de hand van historische schadegegevens worden aangetoond. De maatregelen uit artikel 2 en 3 zijn niet gekoppeld aan specifieke wildbeheereenheden. In de verordening noch in de toelichting is echter onderbouwd dat op basis van historische schadegegevens sprake is van een concrete dreiging van belangrijke schade overal in de provincie waar	De regelgeving onder de Flora- en faunawet grijpt aan bij de grenzen van de wildbeheereenheid. Daarop is de bestaande jurisprudentie waar indieners naar verwijzen geënt. De regeling van de vrijstelling onder de wet grijpt echter niet aan bij de grenzen van wildbeheereenheden. De jurisprudentie waarnaar verwezen wordt is daarom niet één op één van toepassing. In de onderhavige verordening is een directe koppeling gemaakt tussen diersoort, gewassoort, periode en bekende schadehistorie. Daar waar schade dreigt geschiedt uitvoering vervolgens op perceelsniveau. De conclusie dat de schadebestrijding niet beperkt is tot het strikt noodzakelijke is naar ons oordeel om die reden niet juist.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			bepaalde gewassen worden geteeld. Dit is volgens indieners in strijd met art. 3.3, vierde lid, sub b onder 3 van de Wet en art. 9 van de Vogelrichtlijn. Voorts is hiermee de schadebestrijding niet beperkt tot het strikt noodzakelijke zoals de jurisprudentie vereist.			
15.4	Verordening vrijstellingen soorten	2 + 3	Indieners missen aandacht voor Natura 2000-gebieden en weidevogelgebieden. Het verjagen middels afschot is volgens indieners zeer verstorend voor vogels en andere dieren die zich binnen verstoringsafstand bevinden, in het bijzonder gedurende de broedtijd. Dit geldt ook voor nestbehandeling. In de verordening zou opgenomen moeten worden dat voor schadebestrjding in en om de betreffende Natura 2000-gebieden vooraf d.m.v. zorgvuldig onderzoek op basis van objectieve gegevens significante effecten op de natuurwaarden van het gebied moeten worden uitgesloten. De verordening zou volgens indieners	Individuele soortbescherming zoals deze volgt uit de Flora- en Faunawet en (leef-) gebiedsbescherming zoals opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998 zijn in de Wet natuurbescherming nog steeds gescheiden. Deze dienen dan ook niet met elkaar te worden verward. Het zijn verschillende toetsingskaders. Er is immers nog steeds sprake van een vergunning zoals bedoeld in artikel 2.7-2.8 van de wet en een ontheffing zoals bedoeld in artikel 3.4, 2e lid van de wet. Dat maakt dat indien niet op voorhand kan worden uitgesloten dat schadebestrijding in of nabij een N2000-gebied gevolgen kan	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			ook moeten bepalen dat afschot en nestbehandeling niet plaatsvinden in weidevogelgebieden gedurende de broedtijd.	hebben voor de instandhoudingsdoelen dat dan getoetst zal moeten worden en indien noodzakelijk dat daarvoor dan tevens een vergunning voor moet aangevraagd zoals thans ook het geval is.		
15.5	Verordening vrijstellingen soorten	2	Dit artikel staat nestbehandeling bij rietgans (Anser fabalis) toe. Blijkens de website van Sovon en de voorlopige uitkomsten van de vogelatlas broeden er volgens indieners geen kleine, toendra of taiga rietganzen in Noord-Holland. Van concrete dreiging van belangrijke schade kan volgens indieners dan ook geen sprake zijn, zodat vrijstelling voor nestbehandeling in strijd is met art. 3.3, vierde lid, sub b onder 3 van de wet en art. 9 van de Vogelrichtlijn. In de préconsultatie hebben GS volgens indieners op dit argument geantwoord dat nestbehandeling bij rietgans is opgenomen, omdat dit ook al in het Uitvoeringsbeleid Ganzen 2014 was opgenomen. Opname in eerder beleid en de wens tot beleidsneutraal overnemen	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 8.7.	Ja	Conform volgnummer 8.7.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			rechtvaardigt volgens indieners echter niet dat nestbehandeling bij rietgans wordt opgenomen terwijl dit in strijd is met de Wet natuurbescherming en de Vogelrichtlijn.			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
15.6	Verordening vrijstellingen soorten	3	De verordening verleent vrijstelling van het wettelijk verbod om voor zonsopkomst en na zonsondergang vogels te schieten. Uit jurisprudentie blijkt volgens indieners echter dat dit in strijd is met art. 9 van de Vogelrichtlijn nu het gebruik van het geweer voor zonsopkomst en na zonsondergang niet bij nationaal wettelijk voorschrift is geregeld. Indieners verwijzen daarbij naar de uitspraak van de rechtbank Noord-Holland van 29 april 2016 in de zaak die Gedeputeerde Staten noemen in antwoord op onze reactie in de pre-consultatie (zaaknummer HAA 15 / 4316). Ook de rechtbank Midden-Nederland kwam volgens indieners tot dit oordeel bij uitspraak van 31 mei 2016. In r.o.15.6 overweegt de rechtbank als volgt. “Voor de omstandigheden van tijd en plaats waaronder de afwijkende maatregelen mogen worden genomen geldt dus net als voor het gebruik van dodingsmiddelen, dat dit in een wettelijk voorschrift moet zijn bepaald.” De rechtbank Den Haag kwam volgens indieners tot hetzelfde oordeel in bijgaande uitspraak op 3 december 2015; indieners hebben een bijlage bijgevoegd om dit aan te tonen. Gelet op deze jurisprudentie heeft het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland volgens indieners bij besluit van 10 juni 2016 op het bezwaar van de Vogelbescherming tegen de Flora- en faunawet ontheffing voor afschot van	In afwachting van de behandeling bij de Raad van State hebben wij besloten het oordeel van de Rechtbank Noord-Holland te respecteren in de besluiten die thans worden genomen. Wij blijven echter van mening dat genoemde ontheffing van het verbod tot gebruik van het geweer voor zonsopgang en na zonsondergang wel degelijk juridisch mogelijk is. Ook inhoudelijk zijn wij deze mening toegedaan. Het gebruik van het geweer van een uur voor zonsopgang / tot een uur na zonsondergang is geoorloofd aangezien er nog geen sprake is van het ontbreken van daglicht, maar intredende schemer. Hierbij is de zichtbaarheid zonder inzet van kunstmatige lichtbronnen voldoende. Tevens gebeurt soortenidentificatie niet enkel op zicht, maar juist ook op geluid. Hiermee is onderscheid goed te maken. Voor het verjagen met ondersteunend afschot van vogels die zich niet in een (onderscheidbare) groep bevinden blijft gelden dat de (ontwerp)vrijstellingsverordening enkel en alleen geldt voor de daarin opgenomen soorten. Het risico op 'kantjesjagen' herkennen wij niet, nu in artikel 3 lid van de (ontwerp)vrijstellingsverordening is opgenomen dat uitvoering enkel is toegestaan op de percelen waarop schade is ontstaan, dreigt te ontstaan of de direct daaraan	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			smienten, in navolging van het advies van de hoorcommissie, de ontheffing voor het gebruik van het geweer voor zonsopkomst en na zonsondergang ingetrokken. Het gebruik van het geweer in de schemering is volgens indieners onwenselijk om twee redenen. De eerste is dat in de schemering onvoldoende zicht is om de verschillende vogelsoorten te onderscheiden. Dit klemt volgens indieners temeer nu ganzensoorten die bestreden mogen worden en andere ganzensoorten veelal door elkaar op een grasperceel foerageren. Hierdoor kan per ongeluk de verkeerde soort slachtoffer worden. De tweede reden is volgens indieners om het zogenoemde “kantjesjagen” rond slaapplaatsen en rustgebieden van vogels te voorkomen. Vogels trekken immers in het algemeen in het uur voor zonsopgang en in het uur na zonsondergang van de slaapplaats naar de foerageerplaats of omgekeerd. Indieners verzoeken gelet op al het vorenstaande de verordening aan te passen in die zin dat geen vrijstelling wordt verleend voor het gebruik van het geweer voor zonsopkomst en na zonsondergang.	grenzende percelen of wateren. Het onverantwoord gebruik van het geweer kan leiden tot intrekking van de jachtakte en strafrechterlijke maatregelen door opmaken van een proces-verbaal. Uitvoerders zullen dan ook verantwoord (moeten) omgaan met het gebruik van de ontheffing teneinde dergelijke consequenties te voorkomen.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
15.7	Verordening vrijstellingen soorten	3.13	Indieners stellen het terecht te vinden dat een beperking wordt gesteld aan het aantal per verjaagactie af te schieten vogels. Hieraan in in de verordening een beperking verbonden van max. 20 vogels per verjaagactie (4 per geweerdragen, max. 5 geweerdragers). Hlermee is de maatregel volgens indieners niet beperkte tot het strict noodzakelijke zoals vereist in onder volgnummer 15.6 aangehaalde jurisprudentie. Indieners stellen dat niet valt in te zien waarom niet kan worden volstaan met afschot van enkele exemplaren om de groep vogels te verjagen. Indieners verzoeken dit voorschrift aan te passen in die zin dat per verjaagactie maximaal twee vogels per geweerdrager mogen worden geschoten en dat er één geweerdrager mag worden ingezet.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 8.1.	Nee	
15.8	Verordening vrijstellingen soorten	3	Volgens indieners vertonen de soorten smient en spreeuw een negatieve trend. Met de maatregel afschot wordt volgens indieners afbreuk gedaan aan het streven de populaties van deze soorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan. Het verlenen van vrijstelling voor afschot van smient en spreeuw is volgens indieners dan ook in strijd met art. 3.8, vijfde lid, sub c Wn en art. 9 Vogelrichtlijn. Nu de toestemming wordt vervat in een verordening kan dit in beginsel niet aan de bestuursrechter worden	Wij merken op dat de soort smient momenteel niet in de (ontwerp)vrijstellingsverordening is opgenomen. Voor zowel de soort smient als spreeuw erkennen wij dat er sprake is van een negatieve trend. Enkel een negatieve trend betekent echter niet dat de gunstige staat van instandhouding in het geding komt. Dat zou betekenen dat elke periode van afname zorgwekkend zou zijn, zelfs als deze is voorafgegaan door een lange periode van toename. De gunstige staat vann instandhouding beoordelen wij daarom mede aan de hand van van	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			voorgelegd. Dit achten indieners vanuit het oogpunt van rechtsbescherming zeer onwenselijk.	de populatieomvang binnen het natuurlijk verspreidingsgebied. Deze is voor beide soorten momenteel niet als kwetsbaar aan te merken.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
15.9	Verordening vrijstellingen soorten	3	De smient is volgens indieners een trekvogel die met name in de winter in Nederland aanwezig is (september tot april). Nederland heeft een grote internationale verantwoordelijkheid voor de smient aangezien jaarlijks zon 71% van de relevante Noordwest-Europese populatie ("flyway-populatie") gedurende de winter in Nederland verblijft. Indieners hebben in 2015 en 2016 geprocedeerd tegen de ontheffingen die GS Noord-Holland voor bestrijding van smient had afgegeven. Zowel in 2015 als in 2016 is de ontheffing door de voorzieningenrechtervan de rechtbank geschorst. Het verbaast indieners dan ook dat smient in deze verordening wordt opgevoerd als soort die gedood mag worden. In het kader van de verleende ontheffingen gaf volgens indieners GS aan dat 40% van de Nederlandse populatie in Noord-Holland verblijft. De provincie Noord Holland is dan ook zeer belangrijk voor de smient, aldus indieners. Vanwege het internationale belang van Nederland en de provincie Noord-Holland voor de smient zijn er in het kader van Natura 2000 verschillende gebieden aangewezen als speciale beschermingszone voor smienten. Afschot heeft volgens indieners mogelijk ook significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de smienten in die Natura 2000-gebieden. Uit de gegevens van Sovon	De soort smient is niet in de onderhavige vrijstelling opgenomen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			Vogelonderzoek Nederland blijkt volgens indieners dat de laatste winters sprake is van een landelijk significant negatieve trend. De dalende trend geldt zowel in de provincie Noord-Holland, als landelijk in Nederland als op de flyway. De rijksoverheid heeft volgens indieners in haar beleid (doelendocument in samenhang met het profielendocument) vastgesteld dat voor een gunstige staat van instandhouding landelijk een populatie van 258.200 smienten (seizoensgemiddelde) is vereist en zij heeft hieraan een instandhoudingsdoelstelling gekoppeld. Inmiddels zit de smient met een seizoensgemiddelde van 193.000 volgens indieners ruim onder de landelijke instandhoudingsdoelstelling. In Noord-Holland zijn 10 Natura 2000-gebieden aangewezen voor smient. In nagenoeg al die gebieden wordt de instandhoudingsdoelstelling voor smient volgens indieners niet gehaald. In zes van deze Natura 2000-gebieden laat de smient volgens indieners een (significant) negatieve trend zien. Doordat een relatief groot aandeel van de Nederlandse populatie (40%) in Noord-Holland verblijft, zal de vrijstelling volgens indieners niet alleen effect op de smienten in oord-Holland hebben, maar ook op de Nederlandse populatie. Daarnaast is volgens indieners aannemelijk dat de ontheffing effect zal hebben op			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			de flyway populatie nu 71% daarvan in Nederland verblijft.			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
15.10	Verordening vrijstellingen soorten	Toelichting	Indieners verzoeken in de toelichting van de verordening te vermelden bij het verbod op verstoring van vogels dat de effecten van verstoring zullen afhangen van de soort, de locatie, de periode van het jaar en de intensiteit, duur en frequentie van de verstorende activiteit. En dat een ecologische beoordeling per geval nodig is om te kunnen bepalen of er sprake is van en 'wezenlijke invloed'. Bijzondere aandacht is volgens indieners bovendien nodig voor verstoring gedurende het broedseizoen (vgl . art. , sub d Vogelrichtlijn), omdat dit het broedsucces beinvloedt. Tevens moet daarbij volgens indieners vërmeld worden dat de bewijslast ligt bij de verstoorder die moet aantonen dat van zijn handeling geen wezenlijke invloed heeft op de staat van instandhouding van de soort. Indieners verwijzen daarbij naar de Memorie van Toelichting op de Wet natuurbescherming, pagina 260.	De door indieners aangehaalde bepaling is afkomstig uit de wet en niet uit onze provinciale regelgeving. Het is niet aan ons als provincie om een toelichting te geven op hogere wetgeving.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
15.11	Verordening faunabeheer	2.4	Indieners constateren dat in art. 2.4 is geregeld welke gegevens het jaarlijks verslag van een faunabeheereenheid in elk geval moet bevatten. De gegevens zijn van belang om een analyse te kunnen maken van hoe de vrijstellingen etc. worden gebruikt en wat de effecten zijn op populaties. Indieners missen onder sub a nog “onderverdeeld naar maand”. En aan sub c verzoeken indieners na “populatietrends” toe te voegen “zowel in de provincie als landelijk”. En aan sub e “gunstige staat van instandhouding van de soort zowel in de provincie als landelijk’. In sub d is volgens indieners niet duidelijk wat er met lid wordt bedoeld. Ter bevordering van de objectiviteit van de gegevens en de analyse verzoeken indieners als voorschrift op te nemen dat dit verslag door een deskundig en onafhankelijk ecologisch adviesbureau wordt gemaakt. Lid 2 waarin is geregeld dat het jaarverslag binnen drie maanden op de website wordt gepubliceerd achten indieners van groot belang. Dit biedt het publiek inzicht over gebruik en gevolgen van de vrijstellingen, ontheffingen en opdrachten.	Wij achten het niet nodig om een temporaal aspect toe te voegen aan de eisen onder dit artikel en gaan ervan uit dat een faunabeheereenheid hier bij het op heldere wijze uiteenzetten van de verzamelde data zelf tot over zullen gaan. Hetzelfde geldt voor suggesties van indieners onder sub e ten aanzien van de landelijke populatietrends. Sub d bevat inderdaad een technische anomalie, waarbij 'lid 4' vervangen wordt door 'sub c' en de passage 'en c' eerder in de volzin wordt verwijderd. Deze wijziging hebben wij opgenomen onder volgnummer 20.1. Wij achten de waarborgen in artikel 3.4.1, onderdeel 2 (met toevoeging naar aanleiding van de zienswijze onder volgnummer 20.5) voldoende en achten het dus niet noodzakelijk een faunabeheereenheid te verplichten het jaarverslag door een onafhankelijk ecologisch adviesbureau te laten opstellen. Wij beschouwen de opmerking van indieners ten aanzien van het binnen drie maanden publiceren van het jaarverslag als een ondersteuning van ons beleid.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
15.12	Verordening Natura 2000-gebieden	3 + 4	(Leef-)gebiedsbescherming zoals deze volgt uit de huidige Natuurbeschermingswet 1998 en individuele soortbescherming zoals deze volgt uit de Flora- en Faunawet (H2 resp. H3 van de wet) dienen niet met elkaar te worden verward (zie ook ons antwoord onder volgnummer 15.4). Daar waar het gaat om (leef-)gebiedsbescherming (H2 van de wet) hebben (voormalige-) beschermde natuurmonumenten met de nieuwe wet geen beschermde status meer en vormen zij daarom ook niet langer een toetsingskader in relatie tot vergunningverlening zoals bedoeld in H2 van de wet. Het in standhouden van de verstoringsafstanden voor (voormalige) beschermde natuurmonumenten mist daarom in dit kader een wettelijke grondslag. Daar waar het echter gaat om het overtreden van verbodsbepalingen i.r.t. artikel 3.1. 4e lid (verstoren vogels) respectievelijk artikel 3.5 2e lid (verstoren soorten Habitatrichtlijn) en de storing is van wezenlijke invloed op de staat van instandhouding van de desbetreffende soort, geldt nog steeds het beschermingsregime zoals dat in de huidige Flora- en faunawet gebruikelijk is. Ook geldt hiervoor de zorgplicht zoals bedoeld in artikel 1.11 van de wet.	(Leef-)gebiedsbescherming zoals deze volgt uit de huidige Natuurbeschermingswet 1998 en individuele soortbescherming zoals deze volgt uit de Flora- en Faunawet (H2 resp. H3 van de wet) dienen niet met elkaar te worden verward (zie ook ons antwoord onder volgnummer 15.4). Daar waar het gaat om (leef-)gebiedsbescherming (H2 van de wet) hebben (voormalige-) beschermde natuurmonumenten met de nieuwe Wnb geen beschermde status meer en vormen zij daarom ook niet langer een toetsingskader in relatie tot vergunningverlening zoals bedoeld in H2 van de wet. Het instandhouden van de verstoringsafstanden voor (voormalige) beschermde natuurmonumenten mist daarom in dit kader een wettelijke grondslag. Daar waar het echter gaat om het overtreden van verbodsbepalingen i.r.t. artikel 3.1. 4e lid (verstoren vogels) respectievelijk artikel 3.5 2e lid (verstoren soorten Habitatrichtlijn) en de storing is van wezenlijke invloed op de staat van instandhouding van de desbetreffende soort, geldt nog steeds het beschermingsregime zoals dat in de huidige Flora- en faunawet gebruikelijk is. Ook geldt hiervoor de zorgplicht zoals bedoeld in artikel 1.11 van de wet.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
15.13	Beleidsregel natuurbescherming	Toelichting artikel 8	In art. 8 is de regeling m.b.t. hybride ganzen gecorrigeerd door ze onder te brengen in lid 2. In de toelichting is dit volgens indieners echter nog niet aangepast. Daar staat nog dat een 0-stand wordt nagestreefd.	Wij volgen de lijn der redenering van indieners en passen die toelichting conform de zienswijze aan.	Ja	De toelichting op artikel 8 wordt aangepast. Voor de hybride gans wordt geen nulstand maar een minimale stand nagestreefd.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
15.14	Beleidsregel natuurbescherming	8.2	In dit artikel worden verschillende soorten ganzen aangewezen waarvoor een ontheffing, vrijstelling of opdracht kan worden gegeven voor populatiebeheer. Indieners benadrukken dat populatiebeheer uitsluitend is toegestaan op basis van een ontheffing (dus niet een vrijstelling) voor zover dat aantoonbaar nodig is in het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid; veiligheid van het luchtverkeer; ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij of wateren of ter bescherming van flora en fauna (vgl. art. 3.17 lid i onder a Wn). Ook moet volgens indieners duidelijk zijn dat er geen andere bevredigende oplossing is en er mag geen sprake zijn van verslechtering van de staat van instandhouding (vgl. art. 3.3 lid 4 Wn). De maatregelen moeten daarbij volgens indieners tot het strikt noodzakelijke worden beperkt, zoals eerder reeds opgemerkt. Indieners concluderen dat blijkens de toelichting populatie beperkende maatregelen vrijwel onbeperkt zijn toegestaan voor jaarrond aanwezige ganzen om belangrijke schade te voorkomen. Daarbij wordt volgens indieners aangegeven dat de jaarrond aanwezige ganzen drastisch mogen worden teruggebracht. De toelichting vermeldt dat: “Een landelijk minimum zou 20 sleutelpopulaties zijn, ieder bestaande uit 20 broedparen. In totaal zijn er dan 400 broedparen,	Wij honoreren de zienswijze en daarmee de door indiener aangedragen voorwaarden waaronder ontheffing, vrijstelling en aanwijzing kunnen worden afgegeven. Deze worden niet in de beleidsregel genoemd omdat deze voorwaarden al in de wet genoemd worden. De aanduiding landelijk minimum moet niet worden geinterpreteerd als streefdoel, maar als uitleg welke aantallen wij koppelen aan de in de minimale instandhoudingsdoelen gestelde ondergrens. Onze vrijstelling ziet op aan verjaging ondersteunend afschot, niet op het beheer van populaties. Wij begrijpen dat de term 'vrijstelling' in artikel 8, tweede lid in die zin verwarrend is en verwijderen deze term uit het artikel.	Ja	Artikel 8, tweede lid: 'vrijstelling' verwijderen.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			hierbij moeten de niet broedende vogels en juvenielen (subadulte ganzen) nog worden opgeteld." Daarmee is er volgens indieners echter sprake van een ernstige verslechtering van de staat van instandhouding. Dat aantal is mogelijk net genoeg om te voorkomen dat de soorten hier uitsterven als broedvogel. Een gunstige staat van instandhouding betekent volgens indieners dat er sprake is van een duurzame gezonde broedpopulatie ganzen op korte en lange termijn. Bij het terugbrengen van de ganzen tot zulke lage aantallen is daar volgens indieners geen sprake van. Bovendien is een dergelijke drastische reductie volgens indieners niet nodig om belangrijke schade te voorkomen.			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
15.15	Beleidsregel natuurbescherming	8.3	In dit lid wordt volgens indieners terecht gesteld dat geen ontheffing, vrijstelling of opdracht wordt afgegeven voor populatiebeheer op winterganzen, maar met de daarop volgende bepaling (lid 4) wordt het toch mogelijk gemaakt om populatiebeheer te doen in de winterperiode (nota bene in rustgebieden) als dat “geen significant negatief effect heeft op de overwinterende populatie ganzen”. Ook artikel 10 vermeldt deze uitzondering. Populatiebeheer van ganzen in de winterperiode staat volgens indieners op gespannen voet met de internationale verplichtingen die Nederland heeft ten aanzien van overwinterende ganzen in en buiten Natura 2000-gebieden. Jaarrond verblijvende ganzen en overwinterende ganzen bevinden zich op dezelfde plaatsen. Onderscheid maken is volgens indieners ondoenlijk met als resultaat dat er ook grote aantallen overwinterende ganzen geschoten zullen worden en verstoord. Deze uitzonderingen zouden derhalve volgens indieners niet moeten worden opgenomen in de verordening. Indien dat wel gebeurt, dan moeten voor de ontheffingen op grond van artikel 8 lid 4 ten minste de voorschriften gelden die zijn opgenomen in art. 10, lid 6 van de verordening. Overigens is de winterperiode in artikel 1p (mogelijk is bedoeld 1q) van de beleidsregel gedefinieerd als de periode van 1	Artikel 8, vierde lid maakt geen populatiebeheer op winterganzen mogelijk, maar maakt populatiebeheer op jaarrond verblijvende ganzen in de winterperiode, o.a. in rustgebieden, onder bepaalde (zeer beperkte) omstandigheden mogelijk. Significant negatieve effecten op de overwinterende populatie worden daarbij uitgesloten. Populatiebeheer is in deze periode mogelijk door middel van koppelafschot en vangacties. Alleen jaarrond verblijvende ganzen vormen koppels en ruien in nederland. Derhalve is onderscheid goed te maken. De winterperiode is als periode gekozen waarin zich de meeste overwinterende ganzen in ons land bevinden. Daar waar bekend is dat populaties langer verblijven zijn voor die soorten foergeer/rustgebieden ingesteld. Er is dus uitloop na 1 maart. Deze uitloop garandeert dat overwinteraars voldoende reserves kunnen opbouwen om in goede conditie terug te kunnen trekken naar hun broedgebied. Dit is in lijn met hetgeen Europese regelgeving beoogt te bereiken.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			november tot 1 maart. Overwinterende ganzen kunnen volgens indieners ook voor en na die periode aanwezig zijn. De winterperiode zou derhalve gedefinieerd moeten worden als: 1 oktober tot 1 april. Ook in deze beleidsregel verzoeken indieners op te nemen dat voor schadebestrijding in en om de Natura 2000-gebieden vooraf d.m.v. zorgvuldig onderzoek op basis van objectieve gegevens significante effecten op de natuurwaarden van het gebied moeten worden uitgesloten.			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
15.16	Beleidsregel natuurbescherming	10	In dit artikel zijn in lid 6 voorschriften opgenomen die bij schadebestrijding in ganzenrustgebieden van andere dieren dan ganzen moeten waarborgen dat de ganzen niet worden verstoord. Een vergelijkbare bepaling ontbreekt volgens indieners in artikel 8, terwijl dat bij bestrijding van jaarrond verblijvende ganzen in rustgebieden eveneens van belang is om verstoring van overwinterende ganzen te voorkomen.	De bepalingen in artikel 10 zien op alle activiteiten uitgevoerd op basis van ontheffingen, vrijstellingen en opdrachten binnen rustgebieden. Een extra bepaling in artikel is daarmee overbodig.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
15.17	N.v.t.		De besluiten zijn bedoeld om uitvoering te geven aan de bevoegdheden van PS en GS die voortvloeien uit de Wet natuurbescherming. Volgens indieners ontbreken echter belangrijke onderwerpen waaronder in het bijzonder de taken en bevoegdheden van provincies op het gebied van actieve soortenbescherming. De besluiten bevatten volgens indieners ten onrechte geen bepalingen waarmee invulling wordt gegeven aan de actieve beschermingsverplichtingen en bevoegdheden van de provincies op grond van artikel 1.12 van de Wn. Dat artikel bevat een verplichting voor GS van de provincies om de nodige maatregelen te nemen voor o.a. de bescherming, de instandhouding en het herstel van biotopen en leefgebieden in voldoende gevarieerdheid voor alle in Nederland natuurlijk in het wild levende vogelsoorten en het behoud of het herstel van een gunstige staat van instandhouding van rode lijst soorten. Daaronder bevinden zich vogels als de tapuit en een groot aantal weidevogels die zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden. In de beleidsregel zou volgens indieners moeten worden aangegeven welke instrumenten de provincie daarvoor gaat inzetten (Natura 2000 beheerplannen, soortbeschermingsplannen, leefgebiedenbenadering, tijdelijke natuur, enz.) en voor welke soorten	Wij verwijzen naar ons antwoord op de zienswijzen onder volgnummer 6.8, 6.9 en 7.3.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			zij dat gaan doen. Tevens zou dit besluit volgens indieners moeten aangeven/regelen hoe invulling wordt gegeven aan: - de verplichting tot aanwijzing van gebieden voor het natuurnetwerk Nederland (artikel 1.12 lid 2); - de bevoegdheid tot aanwijzing van gebieden buiten het natuurnetwerk als “bijzondere provinciale natuurgebieden” en “bijzondere provinciale landschappen” en het bijbehorende beschermingsregime (artikel 1.12 lid 3). - De verplichting van GS om op adequate wijze de verantwoording inzake de geleverde inspanning voor het behalen van de doelstellingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn te monitoren en het verzamelen van gegevens in dat kader (artikel 1.12 lid). Ook ontbreekt volgens indieners in de voorgestelde besluiten aandacht voor het vaststellen van een (of meerdere) provinciaal programma(’s) op grond van artikel 1.13 van de Wn.			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.1	N.v.t.	-	Indieners constateren dat GS er voor kiezen de bestaande Agenda Groen aan te wijzen als nieuwe natuurvisie. Aangezien dit een vrij nieuwe Agenda betreft en de natuurbeschermingswet al snel in werking treedt, ondersteunen indieners deze pragmatische keuze. Indieners pleiten er wel nadrukkelijk voor om nu de discussie te starten over uw ambitie voor natuurbescherming in Noord-Holland. Door hierover nu een besluit te nemen en de ambitie voor natuur uit te werken, kunnen GS volgens indieners bij de invoering van de nieuwe Omgevingswet, voorjaar januari 2019, een integrale omgevingsvisie vaststellen. Natuur maakt hier dan onlosmakelijk deel van uit.	Wij beschouwen dit als een ondersteuning van ons beleid en streven er in de ontwikkeling van de provinciale omgevingsvisie naar om natuur hier een onlosmakelijk en integraal onderdeel van het omgevingsbeleid te laten zijn.	Nee	
16.2	N.v.t.	-	Indieners pleiten ervoor, verwijzend naar artikel 1.12 van de wet, eerst te bepalen voor welke soorten Noord-Holland een speciale verantwoordelijkheid heeft binnen Nederland. Dit gaat volgens indieners niet alleen over de wettelijke plicht, maar ook over soorten die typisch zijn voor Noord-Holland. Vervolgens verzoeken indieners GS te besluiten welke nieuwe maatregelen die de wet biedt getroffen kunnen worden om deze icoonsoorten te beschermen en ontwikkelen.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 7.3.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.3	N.v.t.	-	Indieners pleiten ervoor te kiezen voor het beschermen van karakteristieke landschappen, en de aanwijzing van bijzondere provinciale landschappen. Speciaal pleiten indieners daarbij voor het aanwijzen van de kust en Het Gooi als bijzondere provinciale landschappen. Vanuit de bescherming van de N2000 gebieden is een aantal specifieke natuurwaarden van (grote delen van) de kust, strand, duinen en binnenduinrand beschermd tegen ingrepen die negatief zijn voor deze specifieke soorten en habitattypen. Het landschap is volgens indieners echter niet beschermd. Dus zolang beschermde soorten er geen last van hebben, kunnen ontwikkelingen plaatsvinden. De waarden van de kustzone voor de mens zijn volgens indieners vooral het weidse landschap en de rust. Dit is niet beschermd via de N2000 bescherming. Het Gooi verliest zijn status als Beschermd Natuurmonument, en de status bijzonder provinciaal landschap geeft het Goois Natuurreservaat volgens indieners extra onderbouwing voor de instandhouding van het volgens indieners unieke bos-heidelandschap van de Gooise stuwwal.	Wij verwijzen naar ons antwoord op de zienswijzen onder volgnummer 6.9 en de specifieke suggestie van indieners ten aanzien van Het Gooi in het proces van de totstandkoming van de provinciale omgevingsvisie mee.	Nee	Suggestie meegeven aan projectteam Omgevingsvisie

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.4	N.v.t.	-	Omdat de kust van de hoogwaterlijn tot de duinpolders tot één duinecosysteem horen, pleiten indieners er voor om, in navolging van de Provincie Zuid-Holland, en naast een aanwijzing als bijzonder provinciaal landschap, te verkennen of delen van het strand kunnen worden toegevoegd aan de NNN. Voorbeelden van plekken waar indieners hierbij aan denken zijn Zandvoort Zuid, waar de realisatie van het strandreservaat Noordvoort van start is gegaan, het Kennemerstrand, het gebied ten noorden van Wijk aan Zee, waar voor de kust primaire duinvorming plaats vindt en delen van Texel. Ook op het middendeel van het aangebrachte strand voor de HBPZ is het de bedoeling dat zich natuur ontwikkeld.	Wijzigingen in het Natuurnetwerk Nederland worden niet geregeld via de voorliggende ontwerpregelgeving, maar via de jaarlijkse actualisering van het natuurbeheerplan. Wij nemen de suggestie van indieners mee in de actualisatie van het natuurbeheerplan 2018, waarvan de voorbereiding begin 2017 zal aanvangen.	Nee	Suggestie meegeven aan projectleiders natuurbeheerplan.
16.5	N.v.t.	-	De Beschermde Natuurmonumenten vervallen straks, indieners geven aan verheugd te zijn dat al deze gebieden beschermd blijven, door deze waar nodig toe te voegen aan het NNN. Op dit moment zijn duisternis, stilte en openheid beschermd binnen de Beschermde Natuurmonumenten. Dit zijn volgens indieners juist ook voor (de gezondheid van) mensen heel belangrijke 'oerkwaliteiten' van de natuur. Deze bescherming vervalt straks ook binnen de N2000 gebieden. Indieners pleiten ervoor om te bezien waar duisternis, stilte en openheid straks geen beschermde waarde meer is en op	Wij beschouwen het eerste deel van deze zienswijze als ondersteuning van ons beleid. Waarden als duisternis, stilte en openheid vormen echter geen onderdeel van de voorliggende ontwerpregelgeving. Deze waarden vormen wel een belangrijke bouwsteen van het omgevingsbeleid en in het kader van de ontwikkeling van de provinciale omgevingsvisie zal uw suggestie meegenomen worden.	Nee	Suggestie meegeven aan projectteam Omgevingsvisie

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			welke manier dit hersteld kan worden.			
16.6	N.v.t.	-	Het natuurbeleid in de op te stellen natuurvisie moet volgens indieners leiden tot een veerkrachtige natuur. Het vraagt volgens indieners om actief natuurherstel en om dat te bereiken moet worden gestuurd op goede natuurlijke omstandigheden. In een veerkrachtige natuur kunnen natuurlijke processen volgens indieners hun gang gaan, meer dan we tot nu toe gewend zijn; dat kan ook betekenen dat een bepaalde plant- of diersoort door toeval of lokale oorzaken op één plaats verdwijnt, om op een andere juist weer op te duiken. Biodiversiteit moet volgens indieners op 3 niveaus worden nagestreefd, nl. de diversiteit aan natuurlijk functionerende ecosystemen, de diversiteit aan soorten en de diversiteit binnen soorten.	Wij achten het van groot belang dat de Noord-Hollandse natuur veerkrachtig is en beschouwen deze zienswijze als een ondersteuning van ons beleid. Onze huidige beleidsinspanningen zijn hier namelijk sterk op gericht. Zo is ons gebiedenbeleid (Natuurnetwerk Nederland, Natura 2000) bijvoorbeeld gericht op het nastreven van een diversiteit aan ecosystemen en daarmee ook soorten, en is ons ontsnipperingsbeleid gericht op migratie van soorten en diversiteit binnen soorten (op genetisch niveau). Onze inspanningen gericht op het verlagen van de milieudruk op natuurgebieden moet ook bijdragen aan een meer veerkrachtige natuur.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.7	Verordening houtopstanden		Indieners geven aan dat de bescherming van bosareaal in Noord-Holland van belang is, maar dat open landschappen zoals duinen en heideterreinen ook belangrijke natuurwaarden hebben. Daarbij is het volgens indieners noodzakelijk dat de natuur wordt 'omgevormd'. Houtopstanden vertegenwoordigen volgens indieners echter meer dan alleen ecologische waarden, maar zijn ook van belang voor: beleving en recreatieve waarden, economische waarden (als vernieuwbare grondstof) en milieuwaarden (CO2 vastlegging en invang fijnstof). Indieners pleiten ervoor dat bij herplant via gedragscodes en voorschriften wordt geborgd dat de kwaliteit van plantsoen wordt gehandhaafd. Dat levert volgens indieners meer ecologische waarde op en voor de lange termijn lagere beheerkosten.	Wij zien deze zienswijze als een ondersteuning van ons beleid. Zowel daar waar het gaat om de vrijstelling voor werkzaamheden in het kader van de ambitiekaart van het natuurbeheerplan in artikel 6, sub d van de Verordening houtopstanden als waar het gaat om de eisen die wij stellen aan het op bosbouwkundige wijze herbeplanten in artikel 4 van dezelfde verordening.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.8	Beleidsregel natuurbescherming	8.4	Volgens indieners zou de formulering sowieso moeten zijn: “in de winterperiode en in rustgebieden”. Ten tweede dient volgens indieners de tenzij-formulering te vervallen, want dat is in strijd met het provinciale ganzenakkoord (populatiebeheer zomerganzen, winterrust winterganzen & rust in rustgebieden).	Wij zijn van mening dat de formulering zoals deze er staat juist is. Populatiebeheer in de winterperiode is wel mogelijk, maar slechts op jaarrond verblijvende ganzen. Het gaat bijvoorbeeld om de maatregel afschot van koppelvormende ganzen. Dat gebeurt in het vroege voorjaar rond half februari, wat nog tijdens de winterperiode is. Koppelafschot is onderdeel van een pakket aan maatregelen in het mede door indiener opgestelde Faunabeheerplan Ganzen Noord-Holland en het provinciale Ganzenakkoord. Jaarrond verblijvende ganzen kunnen onder andere worden herkend aan het feit dat ze in Nederland koppels vormen. Trekganzen doen dat niet. Onderscheid is in het kader van de uit te voeren maatregel dus goed te maken. De 'tenzij formulering' maakt het mogelijk beheer van jaarrond verblijvende ganzen in Natura 2000 gebieden toe te staan daar waar overlap is met foerageer/rustgebieden. Deze mogelijkheid is in overleg en samenwerking met indiener gecreëerd.	Ja	De term 'rustgebied' wordt in de gehele gehele beleidsregel vervangen door 'foerageer-/rustgebied'.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.9	Beleidsregel natuurbescherming	10.1	Volgens indieners dient de tenzij-formulering te vervallen. Enerzijds is het volgens indieners strijdig met provinciaal ganzenakkoord en anderzijds is er geen onderscheid te maken tussen samen optrekkende zomer- en winterganzen.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 16.8.	Ja	Art. 10 lid 1: het woord 'hun' vervangen met 'de' om onderscheid te maken tussen de jaarrond verblijvende populaties en de overwinterende populaties.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.10	Beleidsregel natuurbescherming	11.1	Sinds 2014 (Ganzenakkoord NH) wordt volgens indieners reeds een cirkel van 20 km (in plaats van 10 km) aangehouden. “Rond Schiphol” is volgens indieners niet expliciet genoeg. Vastgelegd in FBP Ganzen Schiphol is dat het hier tevens gaat om funnels rond start- en start- en landingsbanen. Voorkom discussie en wees helder, aldus indieners.	Wij nemen aan dat indieners doelen op het Ganzenbeheerplan Schiphol 2013-2018 van de Faunabeheereenheid Noord-Holland, waarin de 10 km zone grafisch is op genomen. In de tekst van art 11, derde lid van de onderhavige beleidsregel wordt aandacht besteed aan de zone buiten de 10 km. Wij hanteren daar niet standaard de 20 km zone voor. Over dit voorstel in het Ganzenbeheerplan Schiphol is door ons bij de goedkeuring van het plan een voorbehoud gemaakt. Binnen de 10 km zone, welke overigens geen cirkel is, maar rekening houdt met funnels voor start- en landingsbanen, worden alle ganzen die zich daar bevinden als direct gevaar voor de vliegveiligheid beschouwd. Immers, indien ze gaan vliegen, vormen ze een risico voor het vliegverkeer. Buiten deze 10 kilometerzone achten wij het noodzakelijk dat aangetoond wordt dat ganzen die zich daar bevinden ook daarwerkelijk door hun vlieggedrag een risico voor de vliegveiligheid vormen. Wij verduidelijken dit in de toelichting bij dit artikel.	Ja	De volgende tekst wordt toegevoegd aan de toelichting bij artikel 11.1, onder lid 3 na de eerste volzin: 'Binnen deze 10 kilometer zone, welke overigens geen cirkel is, maar rekening houdt met funnels voor start- en landingsbanen, worden alle ganzen die zich daar bevinden als direct gevaar voor de vliegveiligheid beschouwd.'
16.11	Verordening faunabeheer	2.2	Indieners zijn voorstander van maatschappelijke verbreding van het bestuur van een faunabeheereenheid, met tenminste één zetel, mits de doelstellingen van de betreffende faunabeheereenheid worden onderschreven.	Wij verwijzen naar onze antwoorden onder volgnummer 8.2, 14.1 en 14.2.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.12	Verordening vrijstellingen soorten	3.10	Indieners geven aan in zijn algemeenheid voorstander van schadebestrijding via ontheffingen in plaats van vrijstellingen. Met een ontheffing (bevoegdheid GS) is volgens indieners meer maatwerk mogelijk in ruimte, tijd en wijze van uitvoering van de schadebestrijding. Ook kan planmatig werken meer afgedwongen worden. Voor het bestrijden van de zomerganzen is dit belangrijk. Bovendien kan een grondgebruiker bij een vrijstelling volgens indieners geen tegemoetkoming in de schade vragen. Verder zijn indieners zonder meer tegen vrijstelling voor afschot een uur voor zonsopkomst en een uur na zonsondergang. Het is een periode waarin veel diersoorten actief zijn en slaapplaatsen verlaten of opzoeken. Afschot levert in die periode volgens indieners veel verstoring op – ook bij soorten die geen schade veroorzaken. Afschot nabij slaapplaatsen is onwenselijk vanwege de verstoring en heeft volgens indieners ook geen relatie met schade op landbouwpercelen. Indien noodzakelijk dan via ontheffing regelen.	Van planmatig werken is bij het gebruik van de vrijstelling in principe geen sprake. Een dergelijke manier van werken is voornamelijk relevant bij maatregelen die als doel hebben de stand van een soort te reguleren en dergelijke maatregelen zullen, wanneer van toepassing, niet middels een vrijstelling maar middels een ontheffing worden uitgevoerd. De aanname van indieners dat een grondgebruiker bij een vrijstelling geen tegemoetkoming in schade kunnen aanvragen is onjuist. Ons College kan zelf middels de Beleidsregel tegemoetkoming in schade bepalen in welke gevallen een grondgebruiker in aanmerking komen voor een tegemoetkoming. Zo is in de onderhavige beleidsregel bepaald dat dit bij drie ganzensoorten het geval is. Ten aanzien van het afschot in de periode een uur voor zonsopkomst en een uur naar zonsondergang verwachten wij dat partijen in een gebied hierover gezamenlijk afspraken maken. In artikel 4.2 van de Verordening faunabeheer hebben wij een bepaling opgenomen waarbij wildbeheereenheden en de relevante terreinbeherende organisaties samenwerken om tot een goede coördinatie van de uitvoering van een	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				faunabeheerplan te komen. Wij verwachten dat ook over dit onderwerp een goede afstemming plaatsvindt, zodat geen sprake is van verstorend afschot nabij slaapplaatsen. Voor een bredere toelichting op dit onderwerp verwijzen wij naar ons antwoord onder volgnummer 15.6.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.13	Verordening faunabeheer	3.4.4	Indieners constateren dat de uitkomst van het politieke debat in de Tweede Kamer is dat de jacht op de vijf wildsoorten blijft bestaan. Indieners respecteren die uitkomst. Op haar eigen terreinen geven indieners aan geen ruimte te willen geven aan jacht op wildsoorten (uitzonderingen daar gelaten). Indieners hechten aan transparantie rondom de jacht en willen graag in het Faunabeheerplan regelen op welke wijze er geteld dient te worden en hoe de resultaten/afschotcijfers worden vastgelegd en doorgegeven aan een faunabeheereenheid. Indieners vinden het wenselijk dat in het Faunabeheerplan de bijdrage die jacht levert aan schadebestrijding wordt beschreven en op kwalitatieve wijze inzichtelijk wordt gemaakt. Indieners hebben geen behoefte aan provinciale eisen voor invulling van de redelijke wildstand.	Wij beschouwen deze zienswijze als ondersteuning van ons beleid. In artikel 2.4, onderdeel 1, sub a van de verordening verplichten wij een faunabeheereenheid te rapporteren over het afschot dat is uitgevoerd op zowel ontheffing, vrijstelling als de jacht en in sub d van hetzelfde onderdeel wordt bepaald dat deze gegevens aan elkaar én populatietrends gerelateerd dienen te worden. De wijze waarop de jacht door een terreinbeherende organisatie (als zijnde grondgebruiker) al dan niet aan een derde verhuurd wordt staat hier overigens los van is aan de grondgebruiker zelf. Daarnaast verwachten wij dat terreinbeherende organisaties, die deel uitmaken van het bestuur van een faunabeheereenheid, tezamen met partners tot een heldere vorm en opbouw van een faunabeheerplan komen.	Nee	
16.14	Verordening faunabeheer	3.6	Indieners constateren dat op dit moment blijkt dat een terreinbeherende organisatie die niet zelf jacht uitvoert, ook geen zicht heeft op afschotgegevens op eigen terreinen die zijn verpacht. Indieners vinden dit niet wenselijk en zouden hier graag inzicht in krijgen.	Terreinbeherende organisaties zijn vertegenwoordigd in het bestuur van de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland. Het door deze faunabeheereenheid gebruikte faunaregistratiesysteem is eigendom en in beheer van de deze organisatie en wij hebben hier als provincie geen enkele rol of zeggenschap in. Het is aan de partijen in het bestuur van de Faunabeheereenheid Noord-Holland zelf om te bepalen wie inzicht heeft in welke gegevens,	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				waarbij artikel 3.6 van de verordening in acht genomen dient te worden.		
16.15	Verordening faunabeheer	4.1	Indieners geven aan opschaling van wildbeheereenheden naar minimaal 7500 ha in principe prima te vinden, maar in geval van een kleinere maar logische ecologische en/of beheermatige eenheid moet afwijking van deze regel mogelijk zijn (tot ca. 5000 ha?). Bovendien vragen indieners vanuit de huidige goed werkende praktijk met de wildbeheereenheid Stichting Faunabeheer Zuid-Kennemerland dat het in ieder geval voor deze bijzondere situatie mogelijk blijft om het werkgebied van een wildbeheereenheid provincie-overschrijdend te laten zijn.	Wij zijn niet voornemens om voorwaarden op te nemen waarmee een uitzondering mogelijk wordt op de eis van 7500 hectare, omdat daarmee gemakkelijk onduidelijkheid en discussie kan ontstaan over wat een ecologische of beheermatige eenheid precies is. Wij vinden het belangrijk dat sprake is van een eerlijke en eenduidige toepassing van deze regel, voor eenieder. In de wet noch in onze verordening wordt de mogelijkheid ontnomen voor een wildbeheereeneid om grensoverschrijdend te zijn, dus in de situatie van Stichting Faunabeheer Zuid-Kennemerland hoeft wat dit punt betreft geen verandering plaats te vinden ten opzichte van de huidige situatie.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.16	Verordening faunabeheer	4.2	Indieners vinden het niet juist verplicht lid te moeten worden van een organisatie, ook niet op individueel niveau van een werknemer van een terreinbeherende organisatie, waarvan indieners niet op voorhand alle doelstellingen kunnen onderschrijven. Tevens vinden indieners het onwenselijk dat het bestuur van een WBE via het lidmaatschap invloed kan uitoefenen op het functioneren van een werknemer van terreinbeherende organisaties. Uiteraard willen indieners wel samenwerken met WBE's, op basis van wederzijds respect. Een wettelijk afgedwongen lidmaatschap draagt volgens indieners echter niet bij aan respectvol samenwerken. Echter, uit eigen overwegingen kan volgens indieners in de praktijk wel degelijk sprake zijn van lidmaatschap van individuele TBO-medewerkers. Indieners verzoeken de provincie om in de verordening de terreinbeherende organisaties vrij te stellen van aansluitplicht.	In artikel 3.14, eerste lid van de wet wordt gesteld dat jachthouders zich verenigen in een wildbeheereenheid. Hetzelfde artikellid stelt dat *naast jachtaktehouders ook* grondgebruikers en terreinbeheerders lid *kunnen* worden van de vereniging (zijnde wildbeheereenheid). De wetgever geeft daarmee aan terreinbeheerders niet te beschouwen als jachthouders met een jachtakte, en zodoende is lid 2, sub b van de wet hierop niet van toepassing. Daarmee blijkt volgens ons van een aansluitplicht voor terreinbeherende organisaties geen sprake te zijn; dit geldt voor zowel de organisatie als geheel, als de individuele leden ervan. Het is daarom niet nodig dat wij een vrijstelling van de aansluitplicht opnemen. Deze conclusie wordt ondersteund door een analyse van onze landsadvocaat op dit punt. Omdat wij het van groot belang vinden dat sprake is van een goede coördinatie van de uitvoering van het faunabeheerplan, hebben wij wel als bepaling opgenomen dat ten minste twee keer per jaar een wildbeheereenheid en alle in haar werkgebied gelegen relevante terreinbeherende organisaties zich organiseren in een platform.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.17	Verordening vrijstellingen soorten	2	Indieners constateren dat de verordening aangeeft dat vrijstelling verleend wordt van artikel 3.1 van de wet bij schade aan landbouwgewassen. Indieners verzoeken u hieraan toe te voegen: 'in geval van belemmering van de recreatieve functie'. Indieners voeren daarbij als voorbeelden op: recreanten mijden stranden die vol ganzenpoep liggen en zwemwater dat wordt afgekeurd omdat het E. coli gehalte te hoog is. Indiener geeft aan dat in dergelijke gevallen een beheerder dan graag eieren wil kunnen schudden en/ of de ganzen verjagen.	Dit is niet mogelijk. Het door indieners genoemde "in geval van belemmering van de recreatieve functie" is niet een in de wet genoemd belang op basis waarvan wij een vrijstelling voor vogels zouden kunnen verlenen. Wij zijn als lagere overheid niet bevoegd om naast de gronden die bij wet benoemd zijn nog extra gronden toe te voegen op basis waarvan ontheffing of vrijstelling wordt verleend.	Nee	
16.18	Verordening vrijstellingen soorten	3	Indieners constateren dat grauwe gans, kolgans en brandgans nu op de lijst staan waarvoor vrijstellingen kunnen gelden. Indieners geven aan verheugd te zijn dat deze vrijstelling niet geldt op overjarig grasland in de maanden november t/m februari. Dat is volgens indieners mooi voor de winterrust. Een vrijstelling buiten deze periode roept volgens indieners zorgen op hoe te komen tot een planmatige en samenhangende aanpak van de bestrijding van de zomerganzen.	De vrijstelling is niet bedoeld voor een "planmatige en en samenhangende aanpak van de bestrijding van zomerganzen", maar is expliciet en uitsluitend bedoeld om aan verjaging ondersteunend afschot door grondgebruikers mogelijk te maken om op deze manier schade aan specifieke gewassen te bestrijden en te voorkomen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.19	Verordening vrijstellingen soorten	3.10	Indieners zijn van mening dat afschot en verstoring met ondersteunend afschot op deze tijdstippen een groot risico op verstoring van andere soorten met zich meebrengen. Indieners verwachten dat dit daardoor in natuurgebieden niet snel zal worden toegestaan (ruimte en tijd criteria). Indieners stellen de vraag hoeveel uren rust overblijft over in een gebied in de maanden mei, juni en juli? Indieners vinden dat dit niet via vrijstelling kan, hooguit via ontheffing, dan is meer maatwerk mogelijk. Het is volgens indieners een periode dat veel diersoorten actief zijn en slaapplaatsen verlaten of opzoeken. Afschot levert in die periode veel verstoring op – ook bij soorten die geen schade veroorzaken. Afschot nabij slaapplaatsen is volgens indieners onwenselijk vanwege de verstoring en heeft ook geen relatie met schade op landbouwpercelen.	De onderhavige vrijstelling regelt uitsluitend het, onder voorwaarden, vrijstellen van het verbod op het doden en verstoren van dieren. Hiernaast kunnen andere wetten of verboden van kracht zijn. Het is aan de persoon die gebruik maakt van de onderhavige vrijstelling zelf om zich goed op de hoogte te stellen van eventuele andere relevante wet- en regelgeving.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
16.20	Verordening vrijstellingen soorten	3.12	Deze bepaling zou volgens indieners niet moeten gelden voor natuurgebieden, vanwege de natuurwaarden die samenhangen met kadavers (dood doet leven). Onderzoek onder wildlevende herbivoren in de Nederlandse natuurgebieden heeft volgens indieners aangetoond dat er geen gevaarlijke, besmettelijke ziektes rondwaren. Dat is volgens indieners natuurlijk een grote geruststelling voor de agrarische sector. Dieren in de natuur sterven aan voedselgebrek, verzwakking of predatie. Een kadaver in de natuur is volgens indieners dus vrij van gevaarlijke ziektekiemen en levert geen besmettingsgevaar op. Uitzondering op deze regel zijn kadavers die in water liggen en bij warm weer botulisme kunnen ontwikkelen. Voor meerdere natuurgebieden zijn kadavers een bron van leven en biodiversiteit bevorderend.	De Verordening vrijstellingen soorten, artikel 3, ziet op het ondersteunend afschot bij gewasschade. Lid 12, waarin bepaald wordt dat dode dieren voor het verlaten van het veld worden opgeruimd, geldt dus alleen bij afschot dat plaats heeft gevonden in het kader van het bestrijden van gewasschade. "Het veld" kan hier dus alleen een perceel met een gewas betreffen, of een perceel aangrenzend hieraan. Aangezien in natuurgebieden geen sprake kan zijn van gewasschade, kan in deze gebieden van deze vrijstelling geen gebruik gemaakt worden. Afschot in natuurgebieden vindt alleen plaats via een ontheffing of opdracht, en daarop ziet deze bepaling niet.	Nee	
16.21	Verordening vrijstellingen soorten	4; bijlage 3	Indieners constateren dat wordt voorgesteld om een vrijstelling te verlenen bij ruimtelijke ingrepen voor soorten als bunzing, hermelijn en wezel. Indieners vinden dit onwenselijk en wijzen er op dat deze soorten op de Rode Lijst staan.	Naar aanleiding van deze zienswijze heeft verdiepend onderzoek plaatsgevonden naar de populatietrends van de drie door u genoemde soorten. Wij concluderen dat het vanuit het verzekeren van een gunstige staat van instandhouding het inderdaad verstandig is om deze soorten van de vrijstellingslijst bij ruimtelijke ingrepen te schrappen.	Ja	Bunzing, hermelijn en wezel worden geschrapt uit bijlage 3 (soorten als bedoeld in artikel 4 van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland (ruimtelijke ingrepen)) van deze verordening.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
17.1	N.v.t.	-	Indiener stelt dat het provinciaal bestuur zich ervan bewust dient te zijn dat burgers het gevoel krijgen dat inspraak, democratie en betrokkenheid van burgers vaak niet tot hun recht komen. Indiener stelt de vraag of het niet jammer is dat wetten die bescherming van de natuur beogen door een niet-ontvankelijkheidsverklaring een belangrijk deel van het bedoelde beschermingseffect verliezen? En dat burgers door onvoldoende, vaak ingewikkelde communicatie en veranderende structuren feitelijk buiten spel worden gezet? De kans dat een burger woont op een afstand die voor ontvankelijkheid zorgt is volgens indiener zeer klein, wat volgens indiener een droevige constatering is. Indiener beseft dat hiervoor waarschijnlijk een wetswijziging nodig is, maar vraagt de provincie rekening met dit feit te houden bij de vaststelling van ontwerpverordeningen en beleidsregels.	Zoals indiener zelf ook constateert, is de Wet natuurbescherming in samenhang met de Algemene wet bestuursrecht bepalend voor de vraag of iemand ontvankelijk is bij het indienen van zienswijzen of het aanwenden van rechtsmiddelen. De provincie kan daaraan met de onderhavige besluiten niets wijzigen. Overigens hebben GS er voor gekozen om een ieder in de gelegenheid te stellen een zienswijze in te dienen tegen de onderhavige ontwerp-besluiten.	Nee	
18.1	Beleidsregel natuurbescherming	2	Indieners stellen dat kwaliteit van besluitvorming toeneemt indien geleerd wordt van het nemen van besluiten. Monitoring en evaluatie van vergunningverlening en daarbij gebruikte voorwaarden dragen daar volgens indieners aan bij. Indieners achten een verwijzing naar of voornemen tot evaluatie een wenselijk onderdeel van de uitvoeringsregels.	Monitoring en evaluatie van beleid en besluiten die in dat kader worden genomen is onderdeel van onze provinciebrede bedrijfsvoering en wordt op een ander niveau en plek geregeld. Wij achten het daarom niet nodig om hierover een aparte bepaling in onze beleidsregel op te nemen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
18.2	Verordening vrijstellingen soorten + Verordening houtopstanden	4 resp. 6	Indieners constateren dat In de ontwerpverordening vrijstelling soorten (Art 4 Ruimtelijke inrichting of bestendig beheer) en de ontwerpverordening Houtopstanden (Art 6 Provinciale vrijstellingen) wordt aangegeven onder welke omstandigheden en voor welke soorten een vrijstelling geldt. De Wet natuurbescherming geeft volgens indieners aan dat een vrijstelling geldt van de verbodsbepalingen indien wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode (art 3.31, betrekking hebbende op de verbodsbepalingen art 3.1, 3.2, zesde lid, 3.5, 3.6 tweede lid of art 3.10 en art 4.4 met de verbodsbepalingen art 4.2, eerste en derde lid, en art 4.3, eerste en tweede lid van de wet). Het Ministerie van EZ is bevoegd gezag voor het goedkeuren van dergelijke gedragscodes. De ontwerpverordeningen gaan niet in op vrijstellingen op basis van deze gedragscodes. Daardoor is de doorwerking van gedragscodes volgens indieners niet duidelijk. Indieners vragen daarom de wijze van doorwerking te benoemen.	In artikel 3.31 van de wet is bepaald dat de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.2, zesde lid, 3.5, 3.6 tweede lid en 3.10 niet van toepassing zijn op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door de Minister goedgekeurde gedragscode. In dat geval is dus geen sprake van een overtreding van een verbod, waardoor verlening van een ontheffing of het aanspraak maken op de vrijstellingsverordening niet aan de orde is.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
18.3	Verordening vrijstellingen soorten	3 + 4	Indieners constateren dat de ontwerp-verordening vrijstelling soorten de vrijstelling voor ruimtelijke ingrepen (art 4 en bijlage 3) baseert op de algemeen vrijgestelde soorten volgens de huidige Flora- en faunawet. Een aantal provincies (Zuid-Holland en Drenthe) betrekt de trend en de Rode Lijst status van soorten bij hun voorgenomen vrijstellingen. Daardoor zijn de kleine marterachtigen door Zuid-Holland en Drenthe niet opgenomen in de voorgenomen lijst met algemeen vrijgestelde soorten, evenals de egel in Zuid-Holland en mogelijk in Drenthe. Daarnaast komt een enkele soort niet in de provincie voor waardoor opname in een algemene vrijstellingslijst niet zinvol is (ondergrondse woelmuis). Indieners adviseren de vrijstellingen in Noord-Holland te baseren op trendanalyses, de Rode Lijst-status en het voorkomen in de provincie.	Het is inderdaad correct dat wij ervoor hebben gekozen om de huidige werkwijze onder de Flora- en faunawet op beleidsneutrale wijze voort te zetten en dat daarmee dus bij ruimtelijke ingrepen dezelfde vrijstellingen gelden voor soorten. Aan deze keuze ligt enerzijds de bescherming van soorten, die tot dusverre goed geregeld was, en anderzijds eenvoud voor de gebruiker ten grondslag. Wij hebben ondertussen, mede naar aanleiding van deze zienswijze, een nadere analyse gedaan van soorten op basis van trendanalyses en kwamen tot de conclusie dat het op dit moment verstandig is de bunzing, hermelijn en wezel te schrappen van de vrijstellingslijst voor ruimtelijke ingrepen. Wij verwijzen daarbij ook naar ons antwoord op de zienswijze onder volgnummer 16.21.	Ja	Conform volgnummer 16.21.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
18.4	Beleidsregel natuurbescherming	2	Indieners constateren dat een effectbeoordeling bij een vergunningsaanvraag voor een project of andere handeling moet worden gebaseerd op onderzoeksgegevens naar soorten die maximaal drie jaar oud zijn vanwege het belang dat Natura 2000-gebieden en de invloedsfeer van de ingreep goed worden onderzocht. De terreinbeherende organisaties van Natura 2000-gebieden hanteren volgens indieners vaak een monitoringsinterval van zes tot tien jaar. Omdat in veel gevallen actuelere data nog niet voorhanden is, stellen indieners voor om een overgangsregeling op te nemen voor het jaar 2017. Door een overgangsregeling krijgen organisaties de ruimte om in 2017 deze data te kunnen verzamelen zonder de voortgang van projecten in 2017 te frustreren. Verder is het volgens indieners uiteraard van belang dat de meest recente trendanalyse wordt gebruikt bij de effectbeoordeling om een goede onderbouwing te kunnen maken van het effect op de instandhoudingsdoelstellingen door te verwijzen naar het langjarig gemiddelde.	Bij het beoordelen van aanvragen is het cruciaal met actuele gegevens te werken. Het is aan de initiatiefnemer om hier zorg voor te dragen. Een overgangsregeling, zoals indieners voorstellen, is volgens ons in deze situatie niet gepast.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
18.5	Beleidsregel natuurbescherming	2, lid 4, sub b	Indieners constateren dat bij vergunningaanvrager de effectbeoordeling op het voorkomen van habitattypen gebruik dient te maken van de gegevens uit Aerius, eventueel aangevuld met veldkarteringen. Het te nemen besluit dient zich volgens indieners te baseren op de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied en daarmee in belangrijke mate op de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten. De informatie over het voorkomen en kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten is opgenomen in de aanwijzingsbesluiten en beheerplannen van de N2000 en slechts ten dele in Aerius. In Aerius zijn volgens indieners voornamelijk de stikstofgevoelige habitattypen goed weergegeven; de 'overige' habitattypen zijn minder goed weergegeven. Ook bevatten de aanwijzingsbesluiten en beheerplannen meer informatie over kwaliteit en trends van habitattypen en soorten, evenals een landschapsecologische systeembeschrijving. Indieners stellen voor bij de effectbeoordeling in vergunningaanvragen ook het gebruik van gegevens uit aanwijzingsbesluiten en beheerplannen van N2000-gebieden voor te schrijven.	Wij volgen de argumentatie van indieners en hebben dit artikel naar aanleiding ervan verduidelijkt.	Ja	Artikel 2, lid 4 wordt vervangen door de volgende tekst: De effectbeoordeling van het project of andere handeling is in ieder geval gebaseerd op: a. maximaal drie jaar oude gegevens over het voorkomen van soorten waar de effecten betrekking hebben op die soorten, en; b. gegevens over het voorkomen van habitattypen afkomstig uit Aerius, eventueel aangevuld met een feitelijke veldkartering of een andere representatieve actuele vegetatiekaart daar waar de effecten zien op habitattypen.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
18.6	Beleidsregel natuurbescherming	6	Indieners constateren dat bij de toetsing van een ontheffingsaanvraag specifiek wordt gekeken naar de aanvrager en de onderbouwing van het project. Ontheffing onder bepaalde wettelijke belangen wordt alleen verleend aan een specifieke aanvrager en bijbehorende onderbouwing dat het betreffende belang ook daadwerkelijk wordt gediend. Voorbeelden zijn het wettelijk belang volksgezondheid/openbare veiligheid (alleen toegekend aan een bestuursorgaan óf met een verklaring van de gemeente, KvW of GG&GD) en ontheffing in het belang van de instandhouding van natuurlijke habitats (alleen toegekend aan terreinbeherende organisaties). Hoewel indieners aangeven het toe te juichen dat goed wordt gekeken naar de onderbouwing van de aangevoerde wettelijke belangen, schuilt hierin ook een beperking voor mogelijkheden om een ontheffing te kunnen verkrijgen. Daarmee wordt volgens indieners een verzwaring ten opzichte van de huidige natuurwetgeving verwacht. Indieners verzoeken het toetsingskader in dit artikel te herzien en aan te geven dat ontheffing wordt verleend indien een aanvrager voldoende kan aantonen dat deze belanghebbende is met betrekking tot het aangegeven wettelijke belang.	Wij volgen de argumentatie van indieners en hebben artikel 6, lid 2, sub b onderdeel ii, naar aanleiding ervan geschrapt.	Ja	Het volgende onderdeel wordt uit artikel 6, lid 2, sub b, geschrapt: ii. Een ontheffing in dit belang wordt uitsluitend verleend aan een terreinbeherende organisatie.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
19.1	Verordening vrijstellingen soorten	-	Indieners menen dat naast de voorgenomen vrijstellingen in de ontwerpverordening tevens een vrijstelling in het kader van de volksgezondheid en openbare veiligheid dient te worden opgenomen. Deze vrijstelling zou moeten zien op mogelijkheden om ernstige meeuwenoverlast tegen te gaan. In de zienswijze zetten indieners uiteen welke overlast plaatsvindt en hoe volgens hen aan vrijstellingsvoorwaarden wordt voldaan. Overwegende de aanhoudende en soms ernstige overlast die Zilvermeeuw en Kleine Mantelmeeuw in sommige delen van Haarlem veroorzaken verzoeken indieners om voor deze soorten een vrijstelling te verlenen zodat door gerichte maatregelen deze overlast kan worden beperkt.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 12.1.	Nee	
20.1	Verordening faunabeheer	2.1	Indieners verwijzen naar en sluiten aan bij de zienswijze zoals door de Faunabeheereenheid Noord-Holland ingediend. Daarbij halen indieners de volgende tekst aan: een faunabeheereenheid is een zelfstandige stichting, waarvan het bestuur een eigen bestuursverantwoordelijkheid heeft. Dit geldt voor zowel het uitvoeren van zijn wettelijke taken als het inrichten van zijn interne organisatie. Indieners zouden willen aanbevelen de uiterste terughoudendheid te betrachten bij het invullen van de “kan” bepaling in de wet.	Wij ondersteunen de zienswijze van indieners waar het gaat om het erkennen van een faunabeheereenheid als een zelfstandige stichting, waarvan het bestuur een eigen bestuursverantwoordelijkheid heeft. Bij het vormgeven van onze provinciale regelgeving was dit een leidend principe dat wij constant in acht hebben genomen. Of wij gebruik maken van het invullen van een 'kan' bevoegdheid is echter in iedere afzonderlijke situatie afhankelijk van het onderwerp of belang waar de bevoegdheid op ziet en van de ontwikkelingen en kwesties die in onze specifieke	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				provincie spelen of hebben gespeeld. Het is voor ons daarom niet mogelijk om hier een generieke uitspraak over te doen of hier een positie op in te nemen.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.2	Verordening faunabeheer	2.4, lid 1 sub a	Indieners stellen dat artikel 3.13, tweede lid van de wet aangeeft dat een faunabeheereenheid overzichten samenstelt van afschotgegevens betrekking hebbende op hun totale werkgebied. In dit artikel wordt uitgesplitst naar wildbeheereenheid en Natura 2000-gebied. Dit geeft volgens indieners extra administratieve verplichtingen voor zowel faunabeheereenheid als wildbeheereenheid. Dit is onwenselijk en niet overeenkomstig artikel 3.13, tweede lid van de wet. Indieners gaan ervan uit dat er in de monitoringsprogramma's rond Natura 2000 relevante monitoring plaatsvindt met betrekking tot de daar vastgestelde doelen. Indieners zouden graag zien dat de provincie zich beperkt tot de wettelijke verplichting om de toch al hoge lastendruk in de uitvoering zo veel mogelijk te beperken.	Artikel 3.12, negende lid van de wet stelt dat Provinciale Staten bij verordening regels stellen waaraan in hun provincie werkzame faunabeheereenheden en hun faunabeheerplannen voldoen. Deze regels *kunnen in elk geval* betrekking hebben op hetgeen uiteengezet onder sub a t/m d van hetzelfde artikel. De wetgever geeft hierbij dus expliciet ruimte tot het stellen van regels die ook zien op andere onderwerpen, zoals bijvoorbeeld de wijze waarop gerapporteerd wordt. Wij vinden het vanuit het oogpunt van transparantie en een door de wetgever beoogde bredere maatschappelijke rol van een faunabeheereenheid belangrijk dat voor eenieder inzichtelijk is hoeveel afschot in ieder gebied plaatsvindt. Bovendien geeft het rapporteren op dit schaalniveau ons waardevolle informatie die gekoppeld kan worden aan lokale populatieontwikkelingen en schadecijfers, die wij vervolgens kunnen gebruiken voor het monitoren en eventueel bijstellen van ons beleid.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.3	Verordening faunabeheer	2.4, lid 2, sub c	Indieners stellen dat wet en de MvT duidelijk aangeven dat dit bij wildsoorten gebeurt op basis van vrijwilligheid en de huidige systematiek als gehanteerd door de Jagersvereniging. Graag zouden indieners dit ook duidelijk in de verordening verwoord zien.	Amendement 107, aangenomen bij de behandeling van het Wetsvoorstel natuurbescherming in de Tweede Kamer (en waaraan ook gerefereerd wordt onder volgnummer 8.5), stelt in de toelichting dat 'jagers alleen gegevens hoeven te verstrekken die zij nu al op vrijwillige basis aan faunabeheereenheden verstrekken. Andere gegevens [...] hoeven zij niet te verstrekken'. Volgens onze interpretatie betekent dit dat de handeling, het verstrekken van afschotgegevens, voorheen inderdaad een vrijwillige was, maar na inwerkingtreding van de wet een verplichte wordt. Wij nemen daarom geen bepaling in dit artikel, noch in 3.4.4 van de verordening op waarmee sprake zou zijn van het niet verplicht aanleveren van deze gegevens.	Nee	
20.4	Verordening faunabeheer	2.4, lid 2, sub d	Indieners wijzen er op dat het lid 4, waar in dit subartikel naar wordt verwezen, niet bestaand is.	Wij honoreren de zienswijze. Hier blijkt sprake te zijn van een technische anomalie. Wij passen dit aan.	Ja	d. een rapportage met trends die aangeven wat de verbanden zijn tussen de uitvoeringsgegevens verstrekt op grond van de onderdelen a en b van dit subartikel en de ontwikkelingen van populaties zoals beschreven onder onderdeel c;

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.5	Verordening faunabeheer	3.4.1, lid 2	Indieners stellen dat de wijze van validatie van de telgegevens op dezelfde wijze dient plaats te vinden, er moet op basis van een wetenschappelijke wijze tot stand gekomen telprotocol worden geteld en gevalideerd door meerdere partijen. Dat hoeven niet perse de partijen in een faunabeheereenheid te zijn maar kunnen volgens indieners ook andere organisaties zijn (SOVON, Altera, Jagersvereniging en Wetenschappelijk instituten). Op dit ogenblik worden diverse telprotocollen al landelijk vastgesteld. Om cijfers tussen provincies vergelijkbaar te maken en eenduidige te kunnen rapporteren zouden indieners willen adviseren om de huidige systematiek niet te wijzigen. De eind validatie is natuurlijk de verantwoordelijkheid van het bestuur van een faunabeheereenheid. Dit mag volgens indieners nadrukkelijker worden opgenomen.	Wij honoreren deze zienswijze en verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 1.1.	Ja	Conform volgnummer 1.1.
20.6	Verordening faunabeheer	3.4.2, sub e	Indieners geven aan dat onder de huidige Flora & Faunawet dit artikel al bestaat en al jarenlang onderwerp is van controverse. Indieners zouden willen adviseren dit te verwijderen. Het begrip is zodanig ongedefinieerd dat het de discussie van beleidsvorming verplaatst richting de rechtszaal, wat volgens indieners ongewest is.	Dit artikel heeft betrekking op het duurzaam beheer van populaties. Daarbij is het volgens ons onontbeerlijk om een gewenste stand te bepalen. Dit is immers een van de basisuitgangspunten voor het te voeren beheer. Wij gaan dus niet mee in de suggestie van indieners.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.7	Verordening faunabeheer	3.4.2, sub k	Indieners stellen dit een onduidelijk artikel te vinden, dat ontbreekt In de huidige Flora & Faunawet. Indieners stellen de vraag wat de gedachte is achter dit artikel. Ook vinden de indieners de grondslag in de wet om over te gaan op vrijstelling c.q. ontheffing niet afdoende. Dit lijkt volgens indieners een kop op de nationale wet.	De bedoeling achter dit artikel is dat voor eenieder duidelijk wordt met welk doel een populatie van een bepaalde diersoort wordt beheerd, en in wiens belang dit is. Wij achten het van belang om dit helder te hebben, zodat meer dan nu het geval duidelijk is wie precies baat heeft bij bepaalde activiteiten en of het gaat om een publiek danwel een privaat doel of belang, of in welke mate sprake is van een gecombineerd belang. Vanuit eigenaarschap- en financieringsvraagstukken kan dit nuttige en belangrijke informatie zijn. Volgens ons is hiermee in geen enkele zin sprake van een kop op nationale wetgeving.	Nee	
20.8	Verordening faunabeheer	3.4.3, sub d	Volgens indieners wordt nergens gerept over te verwachten c.q. toekomstige schade. Aan de hand van ervaringen in andere provincies, landen en literatuur is er van een aantal soorten die zich manifesteren in Noord Holland volgens indieners echter wel een schadepatroon te verwachten. Van een aantal plaagsoorten die nu actueel zijn in Noord-Holland (Ganzen, Damherten) zou volgens indieners bij tijdig ingrijpen een aantal jaren geleden, het ingrijpen minder massaal en intensief zijn geweest dan nu het geval is. De periode naar escalatie komt bijna overeen met de periode hiergenoemd en is volgens indieners dus te lang.	Dit artikel heeft betrekking op schadebestrijding, niet op het duurzaam beheer van populaties zoals bij de door indieners aangehaalde soorten het geval is. Voor het onderbouwen van ontheffing voor schadebestrijding is een weergave van de schadehistorie de basis. Schades die zijn ontstaan in situaties elders vormen geen zekerheid dat schade zich in onze provincie op dezelfde wijze zal manifesteren.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.9	Verordening faunabeheer	3.4.3, sub e	Volgens indieners is het noodzakelijk om alle schade, dus niet alleen de onder de vigerende faunabeheerplannen afgegeven handelingen, mee te nemen maar ook die gedaan zijn op basis van ontheffingen rechtstreeks afgegeven door de provincie.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 14.4.	Nee	
20.10	Verordening faunabeheer	3.4.3, sub m	Indieners constateren dat sprake is van een plan in een plan. Dit is volgens indieners een overbodige verwijzing. Indieners stellen dat de wet deze afweging al vereist in het faunabeheerplan.	Artikel 3.12, vierde lid van de wet stelt dat passende en doeltreffende maatregelen ter voorkoming en bestrijding van schade aangericht door in het wild levende dieren onderdeel zijn van een faunabeheerplan. Ondanks het feit dat de inzet van preventieve middelen gelezen zou kunnen en volgens ons moeten woren als 'passende en doeltreffende maatregelen', is onze ervaring dat die mening niet eenieder is toegedaan. Wij vinden het daarom nodig om dit verder expliciteren in onze verordening, en zien dit artikellid daarom niet als overbodige toevoeging.	Nee	
20.11	Verordening faunabeheer	3.4.4, sub a	Volgens indieners zou het woord ‘populatie’ moeten worden vervangen door ‘populatieontwikkeling’.	Wij honoreren deze suggestie en nemen de wijziging conform over.	Ja	a. kwantitatieve gegevens over de populatieontwikkeling van de diersoorten ten aanzien waarvan de uitoefening van de jacht plaatsvindt;

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.12	Verordening faunabeheer	3.6	Indieners vragen wat de wettelijke grondslag is van deze volgens indieners vergaande bevoegdheid om toegang te kunnen eisen tot het hele registratie systeem van een onafhankelijke stichting door iedere medewerker van de provincie? Indieners constateren dat Bijzondere Opsporingsambtenaren (BOA 's) binnen hun domein bepaalde opsporingsbevoegdheden hebben. Indieners stellen de vraag of het de bedoeling is deze opsporingsbevoegdheden te verruimen.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 11.1.	Nee	
20.13	Verordening faunabeheer	4.1	Indieners vragen zich af dat als 5000 ha voldoende is voor een faunabeheerplan (art 3.2) waarom de minimum oppervlakte dan voor een wildbeheereenheid gesteld wordt op 7500 ha. Daarnaast geven de wildbeheereenheden volgens indieners zelf aan dat de ideale grootte gezocht moet worden in de 5000 ha om verbondenheid sociale cohesie met de alle leden binnen de wildbeheereenheden te kunnen blijven garanderen. Indieners merken op dat in de toelichting wordt aangegeven dat Noord-Holland relatief veel wildbeheereenheden kent, maar dat Noord-Holland op het landelijk gemiddelde zit.	De twee oppervlakte-eisen zijn qua aard niet met elkaar te vergelijken, omdat andere factoren meespelen bij het bepalen van de ondergrens. De minimumoppervlakte van een faunabeheerplan is reeds bij de invoering van de Flora- en faunawet vastgelegd door de wetgever, op basis van ecologische berekeningen en populatiedynamiek. Bij het vaststellen van een minimumoppervlakte voor wildbeheereenheden is een belangrijke factor het aantal leden dat een wildbeheereenheid telt om te komen tot o.m. een verdere professionalisering en efficiëncywinst voor zowel de secretariaten van wildbeheereenheden als de faunabeheenheid, terreinbeherende organisaties en ons als provincie. Ondanks dat in deze verordening dus voor	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				verschillende zaken meerdere minimumeisen worden gesteld aan oppervlakte, is de grondslag ervoor totaal verschillend. Deze eisen kunnen wat ons betreft dus naast elkaar bestaan.		

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.14	Verordening vrijstellingen soorten	3.6	Indieners stellen de vraag of preventieve middelen opgenomen in een faunabeheerplan, en of het daarmee duidelijkheid voor de uitvoerder? Indieners vragen zich af wie verantwoordelijk is voor het plaatsen van deze werende middelen: de jachtaktehouder of de grondgebruiker? Daarnaast wordt de wettelijke voorwaarde om een vergoeding te krijgen gekoppeld aan bestrijding. Dit is volgens indieners niet wat de wetgever voor ogen heeft. Het instrument vrijstelling is volgens indieners bedoeld om zonder rondslomp direct te kunnen overgaan tot voorkomen en bestrijding van de aanstaande schade. Bij aanhoudende schade zal om een vergoeding te krijgen de inzet van twee werende middelen nodig zijn.	Het Faunafonds heeft een handreiking met daarin verschillende in te zetten preventieve maatregelen. Ook kan een faunabeheereenheid hier aandacht besteden in haar faunabeheerplan. Het is vervolgens aan degene die uitveoring geeft aan de vrijstelling om zich goed op de hoogte te stellen van de voorwaarden van de vrijstelling en of er wel of niet aan deze voorwaarden is voldaan. Er is niet bepaald wie de preventieve middelen plaatst, alleen dat in bepaalde gevallen, voordat de vrijstelling gebruikt mag worden, deze ingezet moeten zijn. Bij de toepassing van de wet zal altijd een balans worden gezocht tussen de beschemring van de dieren aan de ene kant en het toestaan van het voorkomen van schade aan de andere kant. Deze belans komt ook terug in de door ons voorgestelde vrijstelling. De eventuele tegemoetkomingen in schade zijn bedoeld voor die situaties waarbij vanuit overheidswege het onmogelijk wordt gemaakt een dergelijke schade te voorkomen. Naar ons ordeel biedt de vrijsteling voldoende mogelijkheden om schades te voorkomen zodat voor deze specifieke gevallen een tegemoetkoming in schade niet meer van toepassing is.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.15	Verordening vrijstellingen soorten	3.7	Indieners constateren dat hier het begrip rustgebieden wordt gebruikt, en niet het begrip foerageergebieden zoals in lid 8. Indieners adviseren om het begrip foerageergebied te gebruiken. Dit geeft de functie van het gebied correct aan. Het eerste en tweede lid geven volgens indieners de mogelijkheid om jaarrond aan directe schadebestrijding te doen. De foerageergebieden worden ingericht voor een beperkte periode (winter). Dit moet volgens indieners beter in de verordening naar voren komen. Indieners constateren dat op het ogenblik dat er geen foeragerende ganzen aanwezig zijn in het gebied, er dus ook niet kan worden overgegaan op directe schadebestrijding. Dit lijkt indieners een onnodige beperking en ook niet in lijn met de huidige afspraken.	Het woord "foerageergebieden' werd gebruikt voor gebieden begrensd door provincies op basis van rijksbeleid. Uit evaluaties bleek dat dit beleid niet tot de gewenste effecten leidde. De aanname dat ganzen in hun foerageergedrag te sturen zouden zijn bleek onvoldoende uit de praktijk. In het Uitvoeringsbeleid Ganzen Noord-Holland is daarom het begrip rustgebieden geintroduceerd. Deze gebieden worden begrends daar waar de doelsoorten daadwerkelijk foerageren. Deze begrenzingen kunnen, indien monitoringsgegevens daarvoor aanleiding geven, gewijzigd worden. Rustgebieden biedt in de naamgeving een duidelijke knip met het oude foerageergebiedenbeleid. De term 'rust' verwijst naar de rust die deze gebieden garanderen zodat overwinterende ganzen daar ongestoord kunnen foerageren. In tegenstelling tot hetgeen wij onder volgnummer 16.8 concluderen t.a.v. het gebruik van de term 'foerageer/rustgebieden' in de Beleidsregel natuurbescherming, passen wij de term in de verordening niet aan. Wij zijn van mening dat de toelichting bij dit artikel voldoende duidelijkheid biedt.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.16	Verordening vrijstellingen soorten	3.9	Indieners stellen dat lokfluit en lokstal door de Raad van Dierenaangelegenheden (RDA) niet gezien als middel tot vangen en doden maar als een methode om beesten met minder risico te kunnen doden. 'Het maken van lokgeluiden middels akoestische of mechanische lokmiddelen (zoals lokfluiten) kan evenals lokvogels worden ingezet om eenden en ganzen binnen schootsafstand te krijgen (voorkomen onnodige verwondingen, er zit hier een welzijnsaspect aan). Indieners geven aan dat het er om gaat schadeveroorzakende vogels binnen schot te brengen, niet om ze naar de percelen te lokken. Lokfluit (niet elektronisch) en lokvogels (mits niet blind en verminkt) zouden daarom volgens indieners moeten worden toegevoegd. In zijn mondelinge toelichting gaf staatssecretaris Van Dam volgens indieners de gevraagde verduidelijking: onder de Wet Natuurbescherming zijn alle hulpmiddelen zonder aanwijzing of ontheffing voor de jacht op vogels toegestaan, tenzij deze expliciet verboden zijn in de Vogelrichtlijn. De verboden middelen zijn volgens indieners o.a.: bandopnames en verminkte en levende lokvogels. Lokfluitjes en plastic lokkers zijn en blijven volgens indieners dus toegestaan zonder aanvullende provinciale vergunningen. Indieners willen hier pleiten voor een beleidsneutrale overgang.	Artikel 3.3, lid 5 sub a van de wet maakt het in samenhang met artikel 3.9 lid 2 sub c en d van het Besluit Natuurbescherming mogelijk om lokvogels en akoestische middelen toe te staan middels ontheffing dan wel vrijstelling, mits hier voorschriften over zijn opgenomen met betrekking tot inzet van deze middelen. Hieruit volgt dat genoemde middelen niet zijn toegestaan zonder te zijn opgenomen in ontheffingen en/of vrijstellingen. Wij achten de inzet van lokmiddelen bij aan verjaging ondersteunend afschot niet wenselijk, nu een effectieve verjaging het uitgangspunt van deze maatregel is en tevens de inzet van werende middelen op kwetsbare gewassen een vereiste is. In de vigerende Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet Noord-Holland 2014 is de inzet van lokmiddelen niet toegestaan. Hiermee is dus sprake van een beleidsneutrale overgang.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.17	Verordening vrijstellingen soorten	3.10	Volgens indieners verdient het verduidelijking, en dat merken indieners uit reacties, dat niet ‘s nachts wordt geschoten, maar in de schemer.	Ons inziens is de omschrijving "één uur voor zonsopkomst en één uur na zonsondergang' voldoende helder en niet op meerdere wijzen te interpreteren. Wij zien dus geen reden om dit nader toe te lichten.	Nee	
20.18	Verordening vrijstellingen soorten	3.12	Indieners stellen dat over het algemeen worden gedode dieren uit het veld worden verwijderd, omdat zij vaak te consumptie worden meegenomen. Volgens indieners dragen dode dieren en resten daarvan echter ook bij aan een hoge biodiversiteit. Het is daarom volgens indieners al eeuwen gebruikelijk om de delen die niet voor consumptie geschikt zijn in kleine hoeveelheden achter te laten in het veld. Onder de Flora- en faunawet is het volgens indieners toegestaan om deze delen (onweidsel) in het desbetreffende veld achter te laten. Ook in natuurterreinen is dit volgens indieners een bekend fenomeen. Wij stellen voor om dit artikel te verwijderen.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 16.2.	Nee	
20.19	Verordening vrijstellingen soorten	3.12	Indieners geven aan het dat het hen onwaarschijnlijk lijkt dat deze eisen ook zouden moeten gelden als er tegelijkertijd een ontheffing ten behoeve van populatie beheer is afgegeven.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 16.2.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.20	Verordening vrijstellingen soorten	5.1	Indieners adviseren dringend om dit ieder jaar te evalueren. De administratieve last moet volgens indieners opwegen tegen de resultaten. Er moet worden nagegaan hoe vaak handhavers zijn gaan controleren en hoe vaak onregelmatigheden geconstateerd zijn. Zoals in de toelichting staat gaat het om een steekproefsgewijze controle. Volgens indieners moet het aantal controles met daaruit eventueel voortvloeiende handhavingsacties in verhouding staan tot de administratieve last. Onaangekondigde controles op basis van waarnemingen in het veld lijkt indieners zinvoller.	Wij zijn niet voornemens de meldingsplicht als instrument jaarlijks te evalueren. De wijze waarop aan handhaving uitvoering wordt gegeven wordt niet geregeld in de onderhavige verordening, maar in het door ons college vastgestelde Handhavings Uitvoeringsprogramma.	Nee	
20.21	Verordening vrijstellingen soorten	Toelichting bijlage 2	Indieners constateren dat bestrijding op de volgende soort en gewassen is toegestaan: 'Knobbelzwaan Cygnus olor Bloembollen, groenten, bloemen en suikerbieten in bedrijfsmatige teelt. Gehele jaar.'. Indieners merken op dat de onderbouwing ook is gebaseerd op grasland. Dit zou volgens indieners moeten worden aangepast.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 13.2.	Ja	Conform volgnummer 13.2.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.22	Beleidsregel tegemoetkoming schade	2, lid a + b	Indieners vragen hoe dit artikel in verhouding staat tot elkaar en welke kosten voor werende middelen t. o. v. de schade? Indieners vragen of daar een relatie ligt en waar dat wordt vastgelegd? Indieners zouden graag zien dat, zoals nu het geval is, het handboek Faunaschade leidend is. Een verwijzing hier zouden indieners graag in de verordening zien opgenomen.	De grondgebruiker is in eerste instantie zelf verantwoordelijk om zijn faunaschade te voorkomen en/of te beperken. Om voor een tegemoetkoming in aanmerking te komen moet een redelijke inspanning zijn verricht om schade te voorkomen. In de Handreiking faunaschade en de Faunaschade preventiekit worden preventieve middelen aangereikt ter voorkoming van faunaschade. Deze zijn te vinden op www.bij12.nl/unit faunafonds. In de toelichting bij artikel 4 tot en met 6 van de beleidsregels wordt verwezen naar de Handreiking faunaschade. Mochten deze middelen niet of onvoldoende werken en ontstaat faunaschade dan bestaat de mogelijkheid om een aanvraag om een tegemoetkoming in te dienen bij BIJ12. Hoe de verhouding tussen de inzet van werende middelen tot de schade is, hangt af van de hoogte van de faunaschade en de mogelijkheden tot bestrijding van de schadeveroorzakende diersoort. Bij kapitaalintensieve teelten wordt een grotere inspanning van de grondgebruiker verwacht om zijn gewas te beschermen tegen faunaschade, dan bij bijvoorbeeld grasland.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.23	Beleidsregel tegemoetkoming schade	6, lid a + b	Volgens indieners lijkt hier sprake te zijn van een periode dat er geen schade veroorzakende dieren mogen worden gedood in de foerageergebieden. Volgens indieners is er sprake van een overeenkomst om ganzen niet te verontrusten in deze periode. Volgens indieners is er geen verbod in deze periode om schade veroorzaken of soorten te mogen doden.	Dit artikel schrijft niet voor dat er geen mogelijkheden zijn voor schadebestrijding in foerageer/rustgebieden. Enkel dat wanneer dat niet mogelijk is, het eigen risico komt te vervallen. Afspraken over wat straks mogelijk is binnen rustgebieden dienen nog te worden gemaakt en vallen buiten de scope van de onderhavige regelgeving.	Nee	
20.24	Beleidsregel tegemoetkoming schade	7, lid b	Volgens indieners is in deze verordeningen duidelijk sprake van een beperking in de vrijstelling. Er is volgens indieners een beperking in de beschikbaar gestelde middelen. Daarbij verwijzen indieners naar hun opmerking bij de verordening vrijstelling soorten met betrekking lokfluiten en lokvogels. In dit geval wordt volgens indieners niet beleidsneutraal overgegaan naar de nieuwe situatie omdat de provincie expliciet de uitvoering beperkt tot geweer en hond.	Wij zijn het niet eens met indieners dat door de beperking in de beschikbaar gestelde middelen sprake is van belemmering vanuit overheidswege. Een overheid zal immers altijd ergens een grens moeten stellen aan de beschikbare middelen. Uitvoering met geweer en hond leidt tot voldoende ruime mogelijkheden om te spreken van een situatie waarin een grondgebruiker niet wordt beperkt in zijn mogelijkheden.	Nee	
20.25	Beleidsregel tegemoetkoming schade	7, lid e	Indieners stellen dat de beleidsregels Faunafonds 2014 aangaven dat bij adequaat optreden van de jachthouder er naar redelijkheid en billijkheid wel een recht op tegemoetkoming was. Deze regel zouden indieners graag weer toegevoegd zien.	Deze regels zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van de beleidsregels van het Faunafonds sinds 2014.	Nee	
20.26	Beleidsregel natuurbescherming	8.1	Volgens indieners moet de hybride gans hier toegevoegd worden.	Wij honoreren deze zienswijze en passen het artikellid zo aan dat sprake is van een bredere formulering, waardoor ook de hybride gans onder de strekkikng van dit artikel valt.	Ja	Aan de volzin onder artikel 8, eerste lid, wordt toegevoegd: 'en hybride ganzen in al hun verschijningsvormen'.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.27	Beleidsregel natuurbescherming	8.2	Indieners stellen de vraag of de provincie echt de hybride gans in een gunstige staat van instandhouding willen houden.	Wij honoreren deze zienswijze. De hybride gans is geen inheemse beschermde diersoort dus is een gunstige staat van instandhouding inderdaad niet aan de orde. Wij passen dit artikel aan.	Ja	Artikel 8, tweede lid, sub e, wordt verwijderd.
20.28	Beleidsregel natuurbescherming	8.4	Indieners stellen dat in Nederland de laatste jaren ongekend hoge aantallen ganzen voorkomen. In de winter kan dit volgens indieners oplopen tot bijna 2,5 miljoen ganzen in Nederland en in de zomer tot 630.000 zomerganzen. Indieners willen dat de grauwe gans door de overheid op de nationale wildlijst wordt gezet. Daarmee wordt het voortaan makkelijker de vogels te bejagen. Ganzen mogen nu volgens indieners alleen bij wijze van uitzondering worden geschoten. Provincies moeten daar de opdracht voor geven. Indieners stellen echter dat de grauwe gans in zulke grote aantallen in ons land voorkomt dat er geen belemmering zou moeten zijn om de vogel op de wildljst te zetten. In de zomerperiode wordt een beroep gedaan op jagers om de populatie ganzen terug te dringen, zowel in het kader van landbouwschade als vliegverkeers veiligheid. Dit neemt volgens indieners niet af in de winter. Aan onze internationale verplichting met betrekking tot de winterrust is volgens indieners ruimschoots voldaan. Op basis van een provinciaal ganzenakkoord zijn er afspraken gemaakt waarin alle partijen afspraken hebben gemaakt	Gedeputeerde Staten zijn niet bevoegd een beslissing te nemen over het al dan niet toevoegen van een soort aan de wildlijst. Deze bevoegdheid ligt bij het rijk. De gemaakte afspraken in het Provinciale Ganzenakkoord zijn in essentie een overeenstemming van de partijen uit de Faunabeheereenheid Noord-Holland over het Uitvoeringsbeleid ganzen Noord-Holland. Dit uitvoeringsbeleid, waarover een akkoord is bereikt, gaat met het invoeren van de wet op in de nieuwe beleidsregels voor deze wet. Hoewel er natuurlijk overleg is met belanghebbenden, zal een overheid altjid haar beleidsregels eenzijdig vaststellen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			om vergaande bescherming mogelijk te maken en de gevolgen voor de landbouw en vliegveiligheid zo veel mogelijk te beperken. Deze afspraken kunnen volgens indieners niet eenzijdig worden vastgelegd in een verordening.			
20.29	Beleidsregel natuurbescherming	10.5	Volgens indieners lijkt dit artikel een verdergaande reikwijdte te hebben dan de bevoegdheden van de provincie strekken. Zoals het artikel nu is geschreven lijkt het er volgens indieners op alsof de provincie de jacht, en beheer op landelijk vrijgestelde soorten verbiedt in de aan te wijzen foerageer/rust gebieden. Dit binnen de begrenzing van een rustgebied zonder restricties, dus ook geen rekening houdend met de periodes en afspraken die zijn gemaakt bij de	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 11.8.	Ja	Conform volgnummer 11.8.

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			aanwijzing van de foerageer/rust gebieden. Voorstel van indieners is om de regeling rondom de rustgebieden te verwijderen uit de verordening.			
20.30	Beleidsregel natuurbescherming	10, lid 6, sub a-c	Indieners vragen op basis van welk wettelijk voorschrift de provincie de uitvoering van de jacht en de landelijke vrijstelling kan verbieden in de aangewezen foerageergebieden. Als het niet de bedoeling is om hier beperkingen in aan te brengen dan zouden indieners dat graag verwoord zien in de verordening. In het oude beleidskader waren deze afspraken volgens indieners gemaakt op basis van een vrijwillige privaatrechteljke overeenkomst, welke zijn komen te vervallen. Daarnaast druist dit volgens indieners in tegen de gemaakte afspraken.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 20.25.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.31	N.v.t.	-	Teneinde de slagkracht van het natuurbeleid in de provincie te optimaliseren zijn indieners voorstander van een strikte scheiding tussen beleid en het uitvoerend beheer van dat beleid. Volgens indieners stelt de provincie het natuurbeleid vast en de WBE's in nauwe samenwerking met de Faunabeheereenheid (FBE) voeren het faunabeleid uit op basis van goedgekeurde Faunbeheerplannen.	Wij beschouwen deze zienswijze als ondersteuning van ons beleid. De afgelopen jaren hebben wij als provincie een koers ingezet waarmee wij gestuurd hebben op een meer heldere rolverdeling tussen de provincie en partners die een rol hebben in dezelfde thematiek, in dit geval faunabeheer. Als provincie stellen wij beleid vast, wij toetsen en houden toezicht. Binnen die kaders stelt een faunabeheereenheid een faunabeheerplan op, welke - in nauwe samenwerking - uitgevoerd wordt door wildbeheereenheden.	Nee	
20.32	N.v.t.	-	Indieners stellen dat het belangrijk is dat de doelbepalingen, daar waar de wet op toeziet in artikel 1.10 van de wet, richting geven aan waar de provincie op aan moet sturen, namelijk natuurbeleid versus brede maatschappelijke belangen. Planmatigheid en doelmatigheid zijn sleutels die de Wet natuurbescherming aanreikt, aldus indieners.	Wij onderschrijven dit belang en beschouwen deze zienswijze als een ondersteuning van ons beleid.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.33	N.v.t.	-	Indieners vinden dat de provincie moet streven naar een robuuste uitvoering van haar wettelijke bevoegdheid. Dit zou volgens indieners moeten geschieden door zoveel mogelijk op te nemen in de betreffende verordeningen voor vrijstellingen en ontheffingen. De verordeningen zijn volgens indieners immers niet vatbaar voor bezwaar en beroep. Hiermee worden volgens indieners onnodige rechtszaken voorkomen die het beleid/natuurvisie van de provincie mede kunnen gaan bepalen of zelfs kunnen frustreren. Te vaak is volgens indieners ervaren dat de sector bestuursrecht van de Rechtbank de lacunes van het provinciaal beleid kon invullen.	De inzet van instrumenten baseren wij niet op een kansberekening van het aantal te verwachten rechtszaken, maar op de intentie die de wetgever in de wet met de verschillende instrumenten heeft. Vrijstellingen zijn volgens de wetgever bedoeld als instrument om schade te voorkomen of bestrijden op een specifiek gewas. Ontheffingen zijn bedoeld voor het beheer van populaties of specifieke individuele gevallen waarbij een bepaald bij wet genoemd in het geding is. In de voorliggende ontwerpregelgeving hebben wij de instrumenten conform toegepast en van bepalingen voorzien.	Nee	
20.34	N.v.t.	-	Indieners constateren dat de wetgever heeft gekozen voor het delegeren van wettelijke taken naar de provincies. De redenen zijn volgens indieners duidelijk: maatwerk en doelmatigheid, ook op regionaal niveau. De provincie bepaalt het provinciaal beleid. Onder andere het voorkomen en bestrijden van schade en het beheer van diersoorten. Ook de rapportage afkomstig van jacht op jachtwildsoorten wordt ingevoerd in een door de provincie goedgekeurd faunabeheerplan. De wet biedt ruimte en beperking en indieners verzoeken u de ruimte te kiezen. De beperking c.q. het maatwerk hoort volgens indieners thuis in een faunabeheerplan, waarover	Wij zijn het met indieners eens dat maatwerk en doelmatigheid belangrijke uitgangsprincipes zijn van de wet. Maatwerk betekent volgens ons dat dit soms betekent dat wij onze beleidsruimte breed toepassen, en dat er ook situaties zijn waarbij wij het nodig achten meer regels te stellen. Als het gaat om de regels die wij stellen aan de jacht in een faunabeheerplan, hebben wij gekozen voor een regelluwe verordening. Grondslag hiervoor is het door de Tweede Kamer bij behandeling van het wetsvoorstel aangenomen amendement 107, waarin is bepaald dat jagers ten aanzien van de jacht alleen gegevens hoeven te verstrekken die zij nu al op	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			Gedeputeerde Staten zijn goedkeuring kan uitspreken. Indieners verzoeken Gedeputeerde Staten om de wettelijk gedelegeerde beleidsruimte zo breed mogelijk toe te passen.	vrijwillige basis aan faunabeheereenheden verstrekken.		
20.35	Verordening faunabeheer	4.2	Indieners stellen dat voor het belang dat anderen bij de werkzaamheden van de wildbeheereenheden kunnen hebben in de is wet voorzien. Grondgebruikers kunnen volgens indieners lid worden en jachtaktehouders moeten lid worden. Terreinbeherende organisaties kunnen de jacht aan een jachtaktehouder verhuren. Personeel, in het bezit van een jachtakte kan volgens indieners worden aangesteld als jachtopzichter. Indieners zien geen reden om deze categorie van jachtaktehouders bij verordening vrij te stellen van de verplichte deelname in een wildbeheereenheden. Temeer omdat indieners aangeven open te staan voor particuliere deelnemers, zijnde jachthouders zonder jachtakte.	In dit artikel in de verordening worden jachthouders niet vrijgesteld van deelname in een wildbeheereenheid, maar is een bepaling opgenomen die wildbeheereenheden verplicht twee keer per jaar een platform te organiseren waarin met relevante terreinbeherende organisaties afstemming plaatsvindt over de uitvoering van het faunabeheerplan. Voor een verdere toelichting verwijzen wij naar ons antwoord onder volgnummer 16.16.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
20.36	Verordening faunabeheer	3.6	Indieners stellen het op prijs dat de monitoring in het door de Faunabeheereenheid Noord-Holland toegestane registratiesysteem wordt opgenomen op voorwaarde dat gebruikersvriendelijkheid voor de jachthouder voorop staat en inzage van de ingevulde gegevens van de door de wildbeheenheid geautoriseerde personen op elk gewenst moment mogelijk is en deze gegevens, op wildbeheereenheid- en provinciaal niveau, voor eigen publicatie beschikbaar zijn.	Wij beschouwen deze zienswijze als ondersteuning van ons beleid. Wij vinden het als provincie vanuit het oogpunt van toezicht van belang om toezicht te houden op de uitvoering van door ons verstrekte ontheffingen. Het faunaregistratiesysteem is voorts een administratief systeem dat een faunabeheereenheid, een zelfstandig en private stichting, naar eigen keuze selecteert. Een faunabeheereenheid heeft bij de keuze ervan dus zelf invloed op de mate van gebruikersvriendelijkheid. Ook de wijze waarop partijen anders dan een faunabeheereenheid zelf inzage hebben in bepaalde data, of welke data beschikbaar zijn voor publicatie, wordt bepaald door een faunabeheereenheid zelf. Wij beschouwen deze zaken zodanig geenszins als een bevoegdheid of verantwoordelijkheid van de provincie.	Nee	
21.1	Beleidsregel natuurbescherming	-	In algemene zin geven indieners aan van mening te zijn dat het Uitvoeringsbeleid Ganzen Noord-Holland, en de daarop gebaseerde Faunabeheerplannen, volledig gerespecteerd moet worden. De ontwerp-verordeningen en ontwerpbeleidsregels mogen volgens indieners op geen enkele wijze inbreuk maken op de in het ganzenakkoord gemaakte afspraken. Het populatiebeheer moet conform de gemaakte afspraken blijvend worden uitgevoerd.	Wij onderschrijven dit belang en beschouwen deze zienswijze als een ondersteuning van ons beleid.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
21.2	Verordening faunabeheer	2.2	Indieners zijn van mening dat met de thans in het FBE-bestuur afgevaardigde organisaties sprake is van een functioneel bestuur met aandacht voor alle noodzakelijke belangen. Hiermee wordt volgens indieners invulling gegeven aan de wettelijke verplichting met betrekking tot de vereiste bestuurlijke samenstelling. Indieners ondersteunen derhalve het voorstel om slechts de in lid 2.2.1 genoemde organisaties in het FBE-bestuur op te nemen. Om invulling te geven aan de maatschappelijk gewenste verbreding van het faunabeheer kan volgens indieners, los van het FBE bestuur, een faunabeheeroverleg worden georganiseerd om de organisaties op het gebied van dierenwelzijn de gelegenheid te geven om advies uit te brengen. Een separaat faunabeheeroverleg, wat ook door de Faunabeheereenheid Noord-Holland wordt bepleit, heeft voorkeur van indieners boven het uitnodigen van deze partijen als adviseur in het FBE-bestuur.	Wij beschouwen de eerste twee volzinnen van deze zienswijze als ondersteuning van ons beleid. Ten aanzien van het punt dat vervolgens gemaakt wordt verwijzen wij naar ons antwoord onder volgnummer 14.1. Daar willen wij nog aan toevoegen dat wij positief staan tegenover een faunabeheeroverleg rondom de Faunabeheereenheid Noord-Holland. Het initiatief hiertoe ligt volgens ons bij het bestuur van de Faunabeheereenheid Noord-Holland zelf. Wij zijn bereid hierover mee te denken.	Nee	
21.3	Verordening faunabeheer	3.4.3	Indieners zijn van van mening dat, op basis van ervaringen in andere provincies, landen en/of literatuur, niet eerst een schadehistorie van 6 jaar moet worden opgebouwd alvorens de populatie naar behoren kan worden beheerd. Indieners zijn van mening dat, met gebruikmaking van bovengenoemde informatie, eerder moet kunnen worden ingegrepen.	In de verordening wordt gesteld dat het om een schadehistorie van *maximaal* 6 jaar oud gaat. Voor het overige verwijzen wij naar ons antwoord onder volgnummer 20.8.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
21.4	Verordening vrijstellingen soorten	3.1	Indieners zijn van mening dat het op de vrijstellingslijst plaatsen van de in bijlage 2 genoemde ganzensoorten kan bijdragen aan het voorkomen van directe schade. Het plaatsen van de gans op de vrijstellingslijst is niet afdoende om de ganzenpopulatie terug te brengen conform de in het ganzenakkoord gemaakte afspraken. Om die reden willen indieners nogmaals benadrukken dat het ganzenakkoord onverkort moet worden uitgevoerd inclusief de gemaakte afspraken met betrekking tot populatiebeheer. Door wijzigend overheidsbeleid heeft volgens indieners een verantwoord beheer van de ganzenpopulatie de afgelopen jaren niet kunnen plaatsvinden. Als gevolg daarvan is onder meer de ganzenschade op landbouwpercelen exponentieel toegenomen. Het niet kunnen beheren van de ganzenpopulatie, en de daaruit volgende forse schade aan landbouwgewassen, is een maatschappelijk probleem. De rekening hiervan moet derhalve volgens indieners dan ook door de maatschappij worden gedragen. Het is niet terecht en verantwoord om de agrarische sector hiermee te belasten. Indieners zijn derhalve van mening dat, in combinatie met het op de vrijstellingslijst plaatsen van de in bijlage 2 genoemde ganzensoorten, het populatiebeheer op basis van ontheffing conform het faunabeheerplan gecontinueerd moet worden. Tenminste totdat de	Uitgangspunt bij het vormgeven van beleid en regelgeving onder de Wet natuurbescherming is dat de afspraken uit het ganzenakkoord worden gerespecteerd. Voor aan verjaging ondersteunend afschot verlenen wij vrijstellingen, hierop aanvullend is het aan een faunabeheereenheid om eventueel ontheffingen aan te vragen voor het duurzaam reguleren van de stand van soorten. Wij zijn niet voornemens om de vigrende ontheffingen voor populatiebeheer van ganzen in te trekken na inwerkingtreding van de wet. Na inwerkingtreding zal dus sprake zijn van zowel een vrijstelling voor aan verjaging ondersteunend afschot als een ontheffing voor populatiebeheer van ganzen.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			ganzenpopulatie qua omvang en schadeniveau is teruggebracht op basis van de in het ganzenakkoord gemaakte afspraken. Totdat de ganzenpopulatie aantoonbaar beheerbaar is moet volgens indieners een volledige vergoeding van de landbouwschade gegarandeerd worden.			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
21.5	Verordening vrijstellingen soorten	3.6	Indieners constateren dat in dit lid wordt aangegeven dat schadebestrijding alleen kan plaatsvinden in aanvulling op het in werking hebben van tenminste twee preventieve middelen. Niet duidelijk voor indieners is of dit maatregelen betreft die zijn opgenomen in het faunabeheerplan. Ook is voor indieners niet duidelijk wie verantwoordelijk is voor het plaatsen van de preventieve maatregelen. Voorts wordt de wettelijke voorwaarde om een vergoeding te krijgen gekoppeld aan bestrijding. Dit is volgens indieners niet wat de wetgever voor ogen heeft. Het instrument vrijstelling is volgens indieners bedoeld om direct te kunnen overgaan tot het voorkomen en bestrijden van schade.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 20.14	Nee	
21.6	Verordening vrijstellingen soorten	3.10	Indieners onderschrijven de noodzaak om vanaf één uur voor zonsopkomst en één uur na zonsondergang aan schadebestrijding te kunnen doen. Juist op deze tijdstippen kan volgens het indieners het populatiebeheer op basis van het Faunabeheerplan effectief plaatsvinden.	Wij beschouwen deze zienswijze als ondersteuning van ons beleid.	Nee	
21.7	Beleidsregel tegemoetkoming schade	4.1	Indieners constateren dat in dit artikel wordt aangegeven dat Gedeputeerde Staten een tegemoetkoming voor schade kunnen verlenen die door vraat, graven, wroeten of vegen wordt toegebracht aan de bedrijfsmatige landbouw. De structuurschade aan landbouwpercelen, veroorzaakt door met name de in grote groepen op	De beleidsregels sluiten structuurschade aan landbouwpercelen uit. Het gaat om een tegemoetkoming, niet om volledige schadevergoeding.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			landbouwgrond verblijvende ganzen, dient volgens indieners ook voor een vergoeding in aanmerking te komen.			

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
21.8	Beleidsregel tegemoetkoming schade	7, lid g	Indieners zijn van mening dat de mezenschade in de fruitteelt uitgezonderd moet worden van het voornemen om schade door vogels aan fruitgewassen niet te vergoeden. Deze mezenschade neemt volgens indieners dusdanige proporties aan dat deze schade het ondernemersrisico fors overschrijdt. De schade bedraagt gemiddeld 2 miljoen euro per jaar. Als gevolg van het ontbreken van goede werende middelen tegen mezen is het voorkomen van deze schade volgens indieners niet goed mogelijk. Vanuit die optiek pleiten indieners er voor om de mezenschade volledig te vergoeden totdat afdoende werende maatregelen beschikbaar zijn om de mezenschade te beperken.	De stelling dat mezenschade gemiddeld € 2 miljoen bedraagt, is onjuist. De landelijk getaxeerde mezenschade is bepaald op: ca. € 1.000.000,- in 2015; ca. € 517.000,- in 2014; ca. € 655.000,- in 2013. Het gaat hier om landelijk in IPO-verband overeengekomen beleid. De gezamenlijke provincies achten een billijke regeling te hebben getroffen met de gefaseerde afbouw van tegemoetkomingen door vogels aan fruit die in 2015 is ingezet door het Faunafonds. De noodzaak tot financiële beheersing van de groeiende kosten van de tegemoetkomingsregeling heeft onder meer geleid tot deze maatregel. Daarbij golden de volgende overwegingen. Het hoge risico van deze schade is bij de betreffende ondernemers algemeen bekend. Desondanks werden arealen van hiervoor zeer gevoelige fruitsoorten uitgebreid, waarmee bewust dit risico op schade toeneemt. Zo is het areaal Conference peer (één van de meest schadegevoelige soorten) de laatste jaren zeer sterk uitgebreid. Uitgaande van de bekendheid met de risico's behoort de schade naar het oordeel van de provincies tot de normale bedrijfsrisico's van de fruittelers. Het is immers de keuze van de ondernemer geweest die leidt tot schade en niet de beperking door de overheid.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
21.9	Beleidsregel tegemoetkoming schade	7, sub a	Indieners zijn van mening dat een volledige vergoeding van de ganzenschade aan landbouwgewassen verzekerd moet zijn totdat de ganzenpopulatie conform de gemaakte afspraken in het ganzenakkoord, en uitgewerkt in het Faunabeheerplan, naar een beheerbare populatie is teruggebracht. Indieners verzoeken derhalve om de redactie van artikel 7.a. zodanig aan te passen dat een volledige vergoeding van de ganzenschade aan landbouwgewassen verzekerd is totdat de afgesproken doelen met betrekking tot de omvang en het schadeniveau van de ganzenpopulatie gerealiseerd zijn. Voorts zijn indieners van mening dat artikel 7, sub a, inclusief de door indieners voorgestelde redactionele aanpassing, langjarig geborgd moet zijn in de Beleidsregel tegemoetkomingen in schade. Volgens indieners zou dat in ieder geval het geval moeten zijn totdat de afgesproken doelen met betrekking tot de ganzenpopulatie aantoonbaar en voor een lange periode gerealiseerd zijn.	In de beleidsregel wordt onder artikel 6a, eerste lid, de mogelijkheid geboden om confom het ganzenakkoord een tegemoetkoming in schade aan te vragen voor daar genoemde soorten ganzen. Daarnaast gelden de afspraken uit het ganzenakkoord. Voor het overige verwijzen wij naar ons antwoord onder volgnummer 11.4.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
21.10	Beleidsregel natuurbescherming	Hoofdstuk 5	Indieners constateren dat in dit hoofdstuk de afspraken uit het ganzenakkoord eenzijdig vastgelegd worden in een verordening. Indieners kunnen hier niet mee instemmen. Het ganzenakkoord moet volgens indieners vanzelfsprekend worden gerespecteerd, en via faunabeheerplannen worden uitgevoerd, maar opname van de afspraken in een verordening vinden indieners net gewenst. Indien de bij het ganzenakkoord betrokken partijen in gezamenlijkheid besluiten om het akkoord op onderdelen aan te passen dan moet de uitvoering daarvan niet belemmerd worden door de beleidsregel natuurbescherming, aldus indieners.	De gemaakte afspraken met betrekking tot ganzen zijn vervat in het Uitvoeringsbeleid Ganzen Noord-Holland 2014. Aangezien dit uitvoeringsbeleid met de inwerkingtreding van de voorliggende provinciale regelgeving wordt ingetrokken, zijn de afspraken die daarin zijn gemaakt op beleidsneutrale wijze overgenomen in de Beleidsregel natuurbescherming. Inhoudelijk verandert dus niets ten opzichte van de huidige situatie. Met het vastleggen van het beleid in de onderhavige beleidsregel bevestigen wij het commitment onzerzijds andermaal.	Nee	
21.11	Beleidsregel natuurbescherming	10	Indieners benadrukken dat voor de rustgebieden privaatrechtelijk overeengekomen afspraken gelden tussen provincie en grondgebruiker/agrarisch ondernemer. Indieners kunnen niet instemmen met het uitwerken van deze afspraken in de voorliggende verordening. Indieners verzoeken derhalve om de regeling rondom rustgebieden uit de verordening te verwijderen en de privaatrechelijk overeengekomen afspraken te respecteren.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 21.10.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
22.1	N.v.t.	-	Indieners verzoeken hen een nota van beantwoording te doen toekomen. Indieners verzoeken daarnaast alle reacties te voorzien van een postcode van de afzender. Volgens indieners is het daarnaast zo dat de gegevens van iedereen die niet namens een natuurlijk persoon reageert zoals verenigingen, stichtingen, coöperaties, besloten vennootschappen en naamloze vennootschappen op basis van wet openbaar bestuur niet geanonimiseerd mogen worden.	Iedere indiener van een zienswijze ontvangt van ons een persoonlijk bericht met daarin een verwijzing naar de Nota van Beantwoording, die openbaar en voor eenieder beschikbaar is. Wij hanteren daarbij altijd eenzelfde werkwijze, waarbij alleen de naam van de indiener zichtbaar is en geen verdere gegevens. Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat wij een keuze hebben tussen het wel of niet (ten dele) anonimiseren van een zienswijze. Het College Bescherming Persoonsgegevens stelt dat het belang van openbaarheid niet vereist dat bekend wordt wie een bezwaarschrift (of een zienswijze) heeft geschreven. Aldus voegen wij geen postcode toe van indieners en reageren wij richting alle indieners op eenzelfde wijze, zoals hierboven uiteengezet.	Nee	
22.2	Beleidsregel tegemoetkoming schade	7, sub a	Dat er voor drie ganzensoorten vrijstellingen worden afgegeven is volgens indieners voor wat betreft het verminderen van regelgeving voor beheer en schadebestrijding gunstig maar dit mag absoluut niet tot gevolg hebben dat hierdoor de mogelijkheden tot tegemoetkoming in faunaschade door deze drie soorten niet meer vergoed wordt. Ook voor in de toekomst, aldus indieners. Indieners stellen voor hierover in de regelgeving een duidelijke alinea op te nemen.	Wij verwijzen naar ons antwoord onder volgnummer 21.9.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
22.3	Verordening faunabeheer	2.2	Indieners zien in de Dierenbescherming, Faunabescherming en Vogelbescherming geen lid/partners in de FBE omdat zij de doelstelling en werkwijze van de FBE niet zullen kunnen ondersteunen. Indieners stellen dat andere partijen zoals Waterschappen, gemeente of agrarisch natuurbeheer beter betrokken zouden kunnen worden.	In de verordening geldt geen verplichting tot het toevoegen van de drie genoemde dierenwelzijnsorganisaties als lid van het bestuur, impliciet wel als adviserende partner. Volgens ons hoeft bij een adviserende rol geen sprake te zijn van het onderschrijven van de doelstelling en werkwijze van een faunabeheereenheid. Wij laten de verantwoordelijkheid en keuze aan een faunabeheereenheid zelf om te bepalen of het uitnodigen van waterschappen, gemeenten of vertegenwoordigers vanuit het agrarisch natuurbeheer een meerwaarde biedt.	Nee	
22.4	Verordening faunabeheer	4.2	Indieners zijn van mening dat grondgebruikers ook lid kunnen en mogen worden van een wildbeheereenheid. Daarnaast zullen ook terreinbeherende organisaties volgens indieners ook lid moeten worden van een wildbeheereenheid en kan een ontheffing daarvoor uitgesloten worden. Hier zou in IPO verband (landelijk) nog juridisch gekeken worden.	Wij verwijzen naar onze antwoorden onder volgnummers 16.16 en 20.35.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
22.5	Beleidsregel tegemoetkoming schade	-	Indieners stellen dat regelgeving met betrekking tot faunaschade en tegemoetkomingen na één à twee jaar geëvalueerd moeten worden. Daarnaast stellen indieners het zeer wenselijk deze regels zoveel mogelijk landelijk af te stemmen.	Regelgeving met betrekking tot faunaschade wordt met regelmaat door provincies tezamen met BIJ12 tegen het licht gehouden. De historie van de beleidsregels van het Faunafonds, inzichtelijk onder de volgende link, http://www.bij12.nl/bij12units/faunafonds/tegemoetkoming/beleidsregels-faunafonds/, laat ook zien dat de regels iedereen één à twee jaar aanpassing behoeven. In IPO verband is afgesproken dat zoveel mogelijk uniformiteit door provincies wordt nagestreefd bij de vormgeving van deze regels.	Nee	
22.6	Verordening Natura 2000-gebieden	2	Voor indieners is het beweiden en bemesten van landbouwgronden van groot belang en indieners willen dat dit landelijk op een juiste manier, dus het liefst per wet, wordt vastgelegd. Duidelijkheid en zekerheid is hierbij voor indieners van groot belang. Verordeningen geven volgens indieners minder zekerheid dan wetgeving.	Wij beschouwen deze zienswijze als ondersteuning van ons beleid. In de onderhavige verordening hebben wij een vrijstelling opgenomen voor deze activiteiten. Voor een nadere uiteenzetting verwijzen wij u naar onze antwoorden onder volgnummers 6.6 en 15.12.	Nee	
22.7	Verordening faunabeheer	-	Indieners stellen dat een jachthouder niet gelijk is aan een jachtaktehouder.	Wij ondersteunen deze constatering van indieners. Het is ons verder echter niet geheel duidelijk wat de indieners beogen met deze zienswijze.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
22.8	Verordening vrijstellingen soorten	1, lid c + d; 3; bijlage 2	Voor indieners is het van groot belang dat grasland een gewas is dat voor veel faunaschade kan zorgen. Daarom verzoeken indieners geen onderscheid te maken in kwetsbare en niet kwetsbare gewassen. Ook in de Vogel- en Habitatrichtlijn wordt volgens indieners geen onderscheid gemaakt in gewassen.	De in de (ontwerp)vrijstellingsverordening opgenomen schadesoorten zijn gebaseerd op de schadehistorie in de provincie Noord-Holland. Indien er sprake is geweest van schade aan grasland in de afgelopen vijf jaar is dit opgenomen in de tabel. Indien dit niet het geval is, ziet de vrijstelling niet op uitvoering op grasland. Wij achten het onwenselijk om de vrijstelling zonder schadehistorie beschikbaar te maken op alle kwetsbare en niet kwetsbare gewassen. Bij (dreigende) schade die niet past binnen de vrijstellingsverordening kan een ontheffing worden aangevraagd.	Nee	
23.1	N.v.t.	-	Indieners pleiten ervoor dat al het bestaande gebruik om het beroep van beroepsvisser uit te kunnen oefenen zoals ingediend in de inspraakprocedures van de Natura 2000 gebieden vrij blijft van vergunningplicht. Indieners pleiten ervoor dat deze werkzaamheden onverminderd en ongewijzigd opgenomen dienen te worden in de beheerplannen. Indieners zouden graag bevestiging krijgen dat indieners onder de Wet natuurbescherming geen verplichting ontstaat tot het aanvragen van een ontheffing of vergunning. Indieners hebben bijlagen bijgevoegd met activiteiten die vallen onder het ‘bestaand gebruik’.	Bestaand en huidig gebruik in N2000-gebieden wordt bezien in de Natura 2000-Beheerplannen. De opgestelde beleidsregels en verordeningen bieden geen mogelijkheden om dergelijk gebruik vrij te stellen van vergunningplicht. Daar komt bij dat in de huidige praktijk van beroepsvisserij in N2000-gebied nog altijd sprake is van vergunningplicht gezien de (vaak complexe) effecten van visserij op m.n. de voedselbeschikbaarheid voor watervogels. Overigens zijn niet Gedeputeerde Staten van Noord-Holland daarvoor in veel gevallen het bevoegd gezag. Zo verlenen Gedeputeerde Staten van Flevoland al jaren een Nbwetvergunning voor	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
				beroepsvisserij in het Markermeer en IJmeer en Gedeputeerde Staten van Friesland voor het IJsselmeer.		
24.1	Verordening vrijstellingen soorten	3	Indieners stellen dat in dit artikel sprake is van vage normen, die willekeur aan de kant van de belanghebbende in de hand kunnen werken en die daardoor het karakter van uitzondering en inbreuk op het principe van bescherming onoorbaar maken. Indieners stellen hierbij de vraag wie bepaalt dat schade dreigt, hoe een grondeigenaar kan voorzien dat een schade van 250 euro dreigt, wat het tijdsbestek is waarbinnen zo'n schade plaatsvindt en hoe groot het omringende gebied is.	De in de onderhavige verordening opgenomen schadesoorten zijn gebaseerd op de schadehistorie in de provincie Noord-Holland. Indien er sprake is van geweest van belangrijke schade aan gewassoorten in de afgelopen vijf jaar kan de vrijstelling worden ingezet om schade te voorkomen. Hierbij hoeft niet nogmaals bij elk geval van dreigende schade het belang te worden aangetoond nu de dreiging van belangrijke schade reeds blijkt uit de schadehistorie.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
24.2	Verordening vrijstellingen soorten	3	Indieners stellen dat er voetstoots vanuit wordt gegaan dat andere middelen om eventuele schade te voorkomen niet zouden helpen. Indieners vragen op welke middelen hier wordt gedoeld, en of deze middelen hebben gebaat. Ook vragen indieners zich af of PS de mening zijn toegedaan dat het vernielen van nesten, het verjagen met afschot wel baten en zo ja, waar deze mening op berust.	Andere middelen om schade te voorkomen betreffen de werende en verjagende middelen zoals het Faunafonds die voorschrijft in de Handreiking Faunaschade. Inzet van deze middelen zijn in voorgaande beheerperioden ook verplicht geweest alvorens tot aan verjaging ondersteunend afschot over te mogen gaan. Onderzoek heeft uitgewezen dat werende en verjagende middelen onvoldoende effect hebben, onder andere omdat gewenning snel optreedt. Door het afwisselen van werende en verjagende middelen en inzet van afschot wordt de effectiviteit van de schadebestrijding verhoogd. Door inzet van aan verjaging ondersteunend afschot is de terugkeer tijd van de niet gesschoten, verjaagde dieren langer en treedt geen gewenning op. Nestbehandeling is een maatregel die lokaal maar ook op grote schaal effectief is, danwel door lokaal het voorkomen van schadesoorten te beperken danwel door de populatiegroei te remmen. Nestbehandeling is hierbij met name effectief als ondersteunende maatregel, voor een effectieve schadebestrijding dienen vaak ook zwaardere maatregelen - zoals gebruik van het geweer - te worden ingezet. Dit is onder andere gebleken uit de evaluatie van de maatregelen rondom Schiphol.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
24.3	Verordening vrijstellingen soorten	3	Indieners stellen de vraag of de provincie de vigerende vrijstelling uit 2014 nog geëvalueerd heeft en zo ja, of indieners kennis mogen nemen van deze evaluatie.	De vigerende verordening vrijstellingen onder de Flora- en faunawet is niet geëvalueerd. Wij kunnen indieners hier dus geen kennis van laten nemen.	Nee	
24.4	Verordening vrijstellingen soorten	3	Indieners stellen de vraag of de provincie serieus heeft gecontroleerd of belanghebbende grondeigenaren - zoals de wet dat vereist - eerst alle andere middelen ter voorkoming van schade hebben beproefd. Indieners stellen daarbij de vraag of de provincie controles heeft uitgeoefend op de wijze waarop en de frequentie waarmee belanghebbenden gebruik hebben gemaakt van de vrijstelling jegens spreeuwen en wilde eenden. Daarbij willen indieners graag weten hoeveel dieren zijn afgeschoten. Indieners zouden graag kennis nemen van deze gegevens.	Bij uitvoering op basis van ontheffingen waarbij werende middelen verplicht werden gesteld is in alle gevallen sprake geweest van zogenaamde 100% controles, waarbij daadwerkelijk ter plaatse controle plaats heeft gevonden. Bij een vrijstelling is reeds vast komen te staan dat alternatieve maatregelen onvoldoende zijn om belangrijke schade te voorkomen. Daarom is bij uitvoering op basis van een vrijstelling de inzet van werende middelen niet vereist. Afschotcijfers van voorgaande jaren zijn terug te vinden in de jaarverslagen van de Faunabeheereenheid. Deze zijn te raadplegen op www.fbenoordholland.nl.	Nee	
24.5	Verordening vrijstellingen soorten	3.11	Indieners stellen de vraag wat in dit artikel bedoeld wordt met ‘percelen’. Indieners vragen of elk door een sloot of hek of dergelijke afgebakend terrein een ‘perceel’ vormt. En wat de waarde van dit begrip is als niet nader afgepaalde omringende gebieden ook mogen worden meegenomen in de vernietiging van vogels.	Een perceel is een algemeen aanvaarde term, in deze verordening bedoeld om aan te geven een terrein waarop het gewas wordt verbouwd waarop de ontheffing ziet. Nadere inkadering van dit begrip is in het kader van deze verordening niet noodzakelijk.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
24.6	Verordening vrijstellingen soorten	3.10	Indieners geven aan dat in het verleden meermalen op goede argumenten is aangevoerd dat dit een uiterst dubieuze oprekking is van het tijdsbestek waarbinnen op een dag mag worden geschoten. Omdat de vrijstelling zich categorisch richt op één enkele soort, is volgens indieners het risico van het doodschieten van andersoortige dieren bij onvoldoende licht des te groter en toestaan daarvan onzorgvuldig.	Het gebruik van het geweer van een uur voor zonsopgang / tot een uur na zonsondergang is geoorloofd aangezien er nog geen sprake is van het ontbreken van daglicht, maar intredende schemer. Hierbij is de zichtbaarheid zonder inzet van kunstmatige lichtbronnen voldoende. Tevens gebeurt soortenidentificatie niet enkel op zicht, maar juist ook op geluid. Hiermee is onderscheid goed te maken. Voor het verjagen met ondersteunend afschot van vogels die zich niet in een (onderscheidbare) groep bevinden blijft gelden dat de (ontwerp)vrijstellingsverordening enkel en alleen geldt voor de daarin opgenomen soorten. Het onverantwoord gebruik van het geweer kan leiden tot intrekking van de jachtakte en strafrechterlijke maatregelen door opmaken van een proces-verbaal. Uitvoerders zullen dan ook verantwoord (moeten) omgaan met het gebruik van de vrijstelling teneinde dergelijke consequenties te voorkomen.	Nee	
24.7	Verordening vrijstellingen soorten	3.13	Indieners stellen dit artikel flagrant onzorgvuldig te vinden. Indieners geven daarbij aan dat het aantal verjaagacties op geen enkele wijze beperkt is. Tezamen met het feit dat met niet meer dan vijf geweren en vier vogels per geweer een verjaagactie wordt toegestaan dient zich met deze verordening voor bijvoorbeeld de spreeuw een	Wij verwijzen hierbij naar ons antwoord onder volgnummer 8.1.	Nee	

Volg-nummer	Regelgevend document	Artikel (-lid)	Zienswijze	Reactie	Wijziging	Wijziging of actie
			potentieel vernietigingsprogramma aan, aldus indieners.			
24.8	Verordening vrijstellingen soorten	-	Volgens indieners zal het feit dat met het plaatsen van meer soorten op de vrijstellingslijst geen tegemoetkoming in schade meer wordt uitgekeerd er toe leiden dat de belanghebbende meer gemotiveerd zal zijn om van de vrijstelling gebruik te maken.	Dat zou een gevolg kunnen zijn. De vrijstelling is ook opgesteld om gebruikt te worden en op deze manier de schade veroorzaakt door een aantal in het wild levende dieren te beperken.	Nee	
24.9	Verordening vrijstellingen soorten	-	Indieners verzoeken de provincie de verordening te heroverwegen: van de vrijstelling af te zien dan wel deze in te binden aan aanzienlijk strengere en goed te controleren voorwaarden.	Wij verwijzen hierbij naar ons antwoord onder volgnummer 5.8 en 8.8.	Nee	

Besluit van Provinciale Staten van Noord-Holland van 3 oktober 2016 , nr. 836711/836731, tot intrekking van de Beleidsnota Flora- en faunawet Noord-Holland 2007, het Uitvoeringskader ganzen provincie Noord-Holland 2009 en de Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet Noord-Holland 2014

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat het gewenst is om in verband met de implementatie van de Wet natuurbescherming de Beleidsnota Flora- en faunawet Noord-Holland, het Uitvoeringskader ganzen provincie Noord-Holland 2009 en de Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet Noord-Holland 2014 in te trekken;

Gelet op artikel 145 van de Provinciewet;

Besluiten:

ARTIKEL I

De Beleidsnota Flora- en faunawet Noord-Holland 2007 wordt ingetrokken.

ARTIKEL II

Het Uitvoeringskader ganzen provincie Noord-Holland 2009 wordt ingetrokken.

ARTIKEL III

De Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet Noord-Holland 2014 wordt ingetrokken.

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

Haarlem,

Provinciale Staten van Noord-Holland,

, voorzitter.

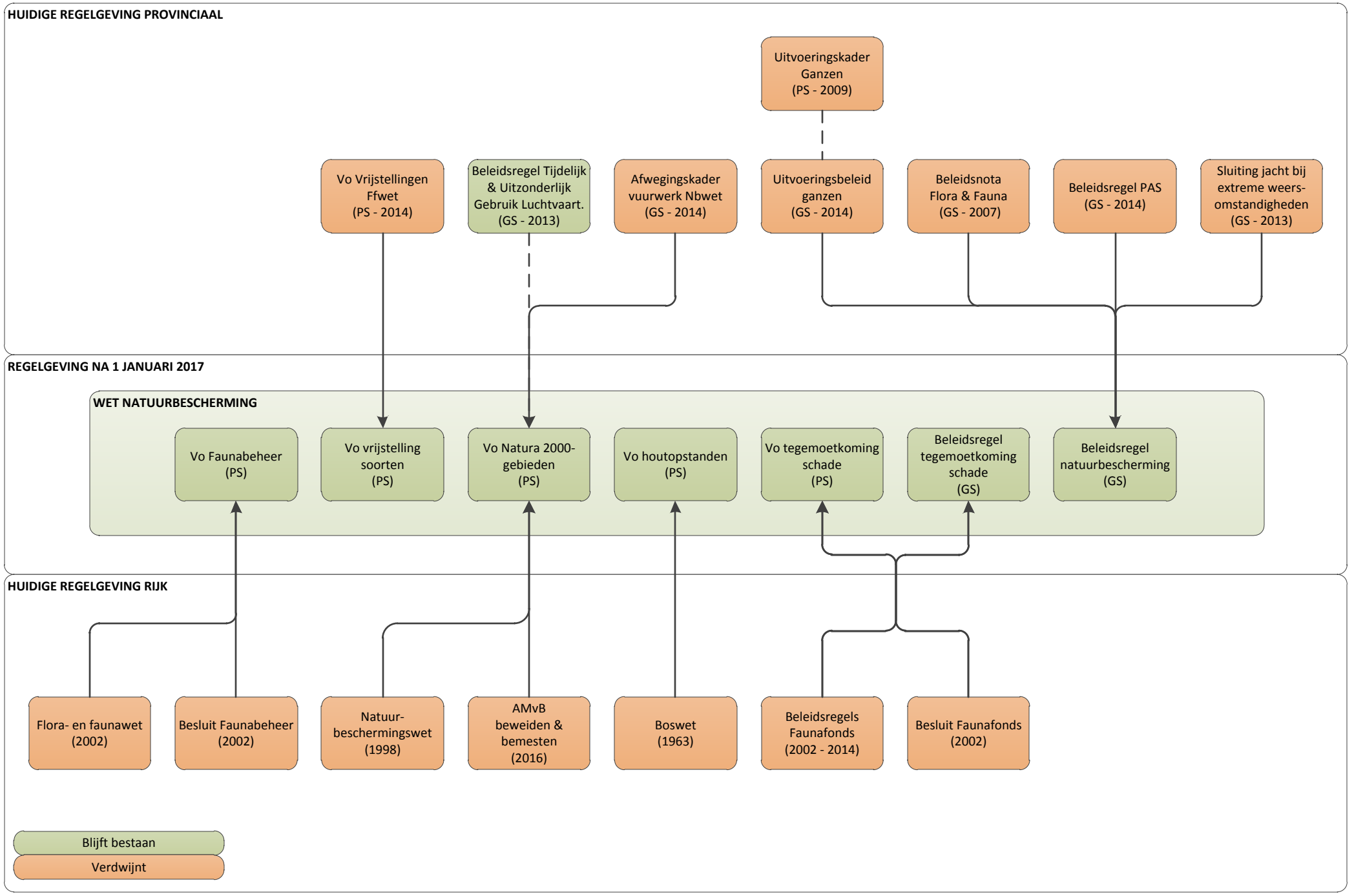
, statengriffier.

Uitgegeven op 6 september 2016

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris.

BIJLAGE J bij voordracht PS



Besluit van Provinciale Staten van Noord-Holland van 3 oktober 2016 , nr. 836711/836731, tot het aanmerken van de Agenda Groen als provinciale natuurvisie

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Overwegende dat het gewenst is om in verband met de implementatie van de Wet natuurbescherming de Agenda Groen getiteld 'Licht op groen!' aan te merken als provinciale natuurvisie als bedoeld in artikel 1.7 van de Wet natuurbescherming;

Gelet op artikel 1.7 van de Wet natuurbescherming;

Besluiten:

ARTIKEL I

De Agenda Groen getiteld 'Licht op groen!', vastgesteld door Provinciale Staten op 11 maart 2013, wordt aangemerkt als provinciale natuurvisie als bedoeld in artikel 1.7 van de Wet natuurbescherming.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

Haarlem,

Provinciale Staten van Noord-Holland,

, voorzitter.

, statengriffier.

Uitgegeven op 6 september 2016

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris.

Provincie Noord-Holland

Bijlage L bij 836711/836731

Voordracht PS: Tabel van wijzigingen vastgestelde beleidsregels

Regelgevend document	Artikel	Voorgestelde wijziging	Reden
Beleidsregel natuurbescherming	6.2, sub d, iii	Betreffende artikel uniform gemaakt met artikel 6, eerste lid, sub a: "Gedeputeerde Staten achten deze belangen in het geding wanneer onveilige situaties voor grote groepen mensen ontstaan of dreigen te ontstaan."	Technische correctie.
Beleidsregel natuurbescherming	Toel. 6.1, sub a	In de toelichting, onder artikel 6.1, sub a wordt de laatste onvolledige zin vervangen door: 'Eventueel kan aan andere instanties een ontheffing worden verleend. Daarbij kan ter onderbouwing van het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid een ondersteunende verklaring van de gemeente, Keuringsdienst van Waren, GG&GD of andere instanties worden geëist.'	Technische correctie.
Beleidsregel natuurbescherming	10	Toegevoegd aan toelichting dat in een rustgebied ook beheer en schadebestrijding op andere dieren dan ganzen mogelijk is, onder extra voorwaarden.	Verduidelijking van intentie achter het beleid.
Beleidsregel natuurbescherming	7, lid 7	Lid 7 wordt vervangen door de volgende twee artikelen: 7. In het geval het sluiten van de jacht en opschorten als bedoeld in lid 1, aanhef, heeft plaatsgevonden op grond van lid 1, sub a besluiten Gedeputeerde Staten tot heropening van de jacht en beëindigen van de opschorting van de ontheffingen en vrijstellingen op het moment dat 50% van de grote wateren (grotendeels) vrij is van ijs; 8. In het geval het sluiten van de jacht en opschorten als bedoeld in lid 1, aanhef, heeft plaatsgevonden op grond van lid 1, sub b besluiten Gedeputeerde Staten tot heropening van de jacht en beëindigen van de opschorting van de ontheffingen en vrijstellingen op het moment dat op 75% van de Noord-Hollandse	Hiermee wordt voorkomen dat sprake kan zijn van wederzijdse opheffing van openen/sluiten van jacht, beheer en schadebestrijding. Feitelijk een technische correctie.

Regelgevend document	Artikel	Voorgestelde wijziging	Reden
		weerstations gedurende vier dagen achtereen geen sprake meer is van sneeuw- of ijzelbedekking.	
Beleidsregel natuurbescherming	Toel. art. 8	Aan de toelichting wordt toegevoegd dat voor de hybride gans geen nulstand maar een minimale stand wordt nagestreefd.	Technische correctie.
Beleidsregel natuurbescherming	8.2	De term 'vrijstelling' uit artikel verwijderd.	De vrijstelling ziet op aan verjaging ondersteunend afschot, niet op het beheer van populaties. Feitelijk een technische correctie, ander zou immers de inzet van instrumenten niet eenduidig zijn.
Beleidsregel natuurbescherming	8.4	De term 'rustgebied' wordt in de gehele beleidsregel vervangen door 'foerageer/rustgebied'.	Naar verwachting is het nieuwe beleid rondom de rustgebieden met inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving per 1 januari 2017 nog niet gereed, waardoor foerageergebieden ook na deze datum nog even zullen bestaan. Het is daarom van belang dat beide type gebieden benoemd worden in de beleidsregel.
Beleidsregel natuurbescherming	10.1	De term 'hun' vervangen met 'de'.	Hiermee wordt onderscheid gemaakt tussen de jaarrond verblijvende populaties en de overwinterende populaties.
Beleidsregel natuurbescherming	Toel. art. 11.1	De volgende tekst wordt toegevoegd aan de toelichting bij artikel 11.1, onder lid 3 na de eerste volzin: 'Binnen deze 10 kilometer zone, welke overigens geen cirkel is, maar rekening houdt met funnels voor start- en landingsbanen, worden alle ganzen die zich daar bevinden als direct gevaar voor de vliegveiligheid beschouwd.'	Verduidelijking van de wijze waarop de 10 km zone rondom Schiphol t.a.v. ganzenbeheer i.h.k.v. het verbeteren van de veiligheid van het vliegverkeer is opgebouwd.
Beleidsregel natuurbescherming	2, lid 4, sub b	Artikel 2, lid 4 wordt vervangen door de volgende tekst: De effectbeoordeling van het project	Aanscherping van de tekst, en vegetatiekaart toegevoegd omdat deze kaarten belangrijke

Regelgevend document	Artikel	Voorgestelde wijziging	Reden
		of andere handeling is in ieder geval gebaseerd op: a. maximaal drie jaar oude gegevens over het voorkomen van soorten waar de effecten betrekking hebben op die soorten, en; b. gegevens over het voorkomen van habitattypen afkomstig uit Aerius, eventueel aangevuld met een feitelijke veldkartering of een andere representatieve actuele vegetatiekaart daar waar de effecten zien op habitattypen.	additionele informatie over habitattypen leveren die niet altijd in Aerius voorhanden is.
Beleidsregel natuurbescherming	6, lid 2, sub b	Het volgende onderdeel wordt uit artikel 6, lid 2, sub b, geschrapt: ii. Een ontheffing in dit belang wordt uitsluitend verleend aan een terreinbeherende organisatie.	Ook niet-terreinbeherende organisaties dienen in staat gesteld te worden een ontheffing aan te kunnen vragen in het belang van de instandhouding van natuurlijke habitats. Deze bepaling bleek dus in de praktijk te beperkend.
Beleidsregel natuurbescherming	8.1	Aan de volzin onder artikel 8, eerste lid, wordt toegevoegd: 'en hybride ganzen in al hun verschijningsvormen'.	Hiermee is sprake van een bredere formulering, waardoor ook de hybride gans in al haar verschijningsvormen onomstotelijk onder de strekking van dit artikel valt.
Beleidsregel natuurbescherming	8.2	Artikel 8, tweede lid, sub e, wordt verwijderd waarmee de hybride gans niet meer in dit artikel is opgenomen.	De hybride gans is geen inheemse beschermde diersoort dus is een gunstige staat van instandhouding niet aan de orde.
Beleidsregel tegemoetkoming schade	*Verschillende*	Breed scala aan technische en beleidsneutrale wijzigingen	Deze beleidsregel is landelijk voor het grootste deel uniform en gebaseerd op modellen opgesteld door BIJ12. Tijdens de periode van ter inzagelegging heeft BIJ12 de modellen geactualiseerd, waardoor sprake is van een aantal wijzigingen.

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van [DATUM], **tot vaststelling van de Beleidsregel natuurbescherming Noord-Holland.**

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

gelet op de artikelen 1.10 2.7, 2.8, , 3.3, 3.4, 3.7, 3.8, 3.9, 3.12, 3.17, 3.18, 3.19, 3.22, 3.25, 3.32, 3.34, 3.38, 4.2, 4.5, 5.3, van de Wet natuurbescherming;

gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

Overwegende

dat het wenselijk is om vast te leggen op welke wijze uitvoering en invulling wordt gegeven aan de bevoegdheden voortvloeiend uit de hiervoor genoemde artikelen van de Wet natuurbescherming.

Besluiten vast te stellen:

Beleidsregel natuurbescherming Noord-Holland

Hoofdstuk 1 Algemeen

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

a. *belangrijke schade:* door wettelijk beschermde diersoorten aangerichte schade aan landbouwgewassen die door of vanwege BIJ12/Unit Faunafonds is getaxeerd op € 250,- of hoger per perceel waarop schade is aangericht;
b. *gegevens over het voorkomen van soorten*: verspreidingsgegevens inzake het voorkomen van individuele flora en fauna;
c. *hybride gans*: elke gans die niet voor 100% alle kenmerken vertoont van één van de wilde diersoorten grauwe gans, brandgans, Canadese gans, kolgans, sneeuwgans, kleine gans, Nijlgans;
d. *jaarrond verblijvende ganzen:* ganzen die het gehele jaar in Nederland verblijven en in Nederland broeden;
e. *kaart*: topografische kaart op een voor de aard en omvang van de handeling en-of het project geschikt schaalniveau met daarop de exacte contouren van het werkgebied;
f. *ontwikkelingsruimte*: ontwikkelingsruimte als bedoeld in artikel 1.13, derde lid van de Wet natuurbescherming;
g. *rustgebieden*: gebieden waarbinnen de rust voor winterganzen wordt nagestreefd;
h. *segment 2*: ontwikkelingsruimte die resteert na aftrek van ontwikkelingsruimte die is gereserveerd voor toestemmingsbesluiten die betrekking hebben op bij ministeriële regeling afzonderlijk of per categorie genoemde of beschreven projecten of andere handelingen, zoals opgenomen in het programma bedoeld in artikel 2.1, eerste lid van het Besluit natuurbescherming
i. *terreinbeherende organisatie:* publiekrechtelijke of privaatrechtelijke organisatie conform haar statuten in het leven geroepen voor het beheer van natuur- of recreatiegebieden;
j. *toestemmingsbesluit:* besluit als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, onder a. tot en met g. van het Besluit natuurbescherming waarbij ontwikkelingsruimte wordt toegedeeld
k. *verwilderde gedomesticeerde gans*: elke gans die de uiterlijke kenmerken heeft van de witte boerengans;
l. *vollegrondsgroenteteelt:* de teelt in open grond van groentegewassen;
m. *werkbeschrijving*: concrete beschrijving van alle werkzaamheden, werktijden en inzet materieel conform een definitief uitvoeringsontwerp;

n. *werkgebied*: de ruimtelijk begrensde oppervlakte waarbinnen werkzaamheden of activiteiten plaatsvinden;
o. wet: Wet natuurbescherming;
p. *winterganzen:* ganzen die in Nederland overwinteren en over het algemeen niet in Nederland broeden. *winterperiode*: de periode van 1 november tot 1 maart daaropvolgend;

Hoofdstuk 2 Gebieden

Artikel 2 Vergunningen – Algemeen

1. Een aanvraag om vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de wet wordt ingediend met het elektronisch beschikbaar gesteld aanvraagformulier.
2. Een aanvraag om vergunning als bedoeld in het eerste lid bevat in ieder geval:
    a. een kaart met daarop weergegeven de contouren van het werkgebied;
    b. een werkbeschrijving;
    c. een machtiging indien de aanvrager van de vergunning niet dezelfde is als de gebruiker van de vergunning.
    d. een schriftelijke toestemming van de grondeigenaar en, indien dat niet dezelfde rechtspersoon is, de schriftelijke toestemming van de grondgebruiker, en;.
    e. een effectbeoordeling van het project of andere handeling gebaseerd op de werkbeschrijving.
3. In afwijking van het eerste lid, aanhef en onderdeel e, bevat een aanvraag om vergunning een effectbeoordeling gebaseerd op een realistisch worst-case scenario van de werkuitvoering indien het als gevolg van de aanbestedingsmethodiek niet mogelijk is een effectbeoordeling gebaseerd op een werkbeschrijving te overleggen.
4. De effectbeoordeling van het project of andere handeling is in ieder geval gebaseerd op:
    a. maximaal drie jaar oude gegevens over het voorkomen van soorten waar de effecten betrekking hebben op die soorten, en;
    b. gegevens over het voorkomen van habitattypen afkomstig uit Aerius, eventueel aangevuld met feitelijke veldkartering of een andere representatieve actuele vegetatiekaart daar waar de effecten zien op habitattypen.
5. Indien een aanvraag om vergunning als bedoeld in het eerste lid geheel of gedeeltelijk is gebaseerd op andere handelingen als bedoeld in artikel 2.9, tweed lid, van de wet, gaat de aanvraag vergezeld van gegevens omtrent die andere handelingen.

Artikel 3 Bestaand gebruik zonder stikstofeffecten

Bij de beoordeling van een beroep op artikel 2.9, tweede lid, van de wet, bij niet stikstof gerelateerde onderdelen van een aanvraag om een vergunning bedoeld in artikel 2.7, tweede lid van de wet of een aanvraag om een vergunning bedoeld in artikel 2.7, tweede lid van de wet die in zijn geheel niet ziet op stikstof, hanteren GS tevens de referentiedata zoals opgenomen in de bij deze beleidsregel behorende bijlage 1.

Artikel 4 Toedeling ontwikkelingsruimte

1. Bij een aanvraag om vergunning als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de wet waarbij de toedeling van ontwikkelingsruimte wordt gevraagd, wordt de door middel van AERIUS Calculator gegenereerde stikstofberekening digitaal ingediend.
2. Indien ten behoeve van een project of andere handeling een beroep wordt gedaan op ontwikkelingsruimte uit segment 2, wordt bij het daarop betrekking hebbende toestemmingsbesluit niet meer dan 3 mol stikstof per hectare per jaar aan

ontwikkelingsruimte toegedeeld per PAS-programmaperiode.
Ingeval het project of de andere handeling betrekking heeft op een inrichting als bedoeld in artikel 1.1, derde lid, van de Wet milieubeheer geldt de waarde van 3 mol stikstof per hectare per jaar per PAS-programmaperiode in cumulatie met andere projecten of handelingen met betrekking tot dezelfde inrichting, met inbegrip van projecten en handelingen in de PAS-programmaperiode die ingevolge artikel 2.12 van het Besluit natuurbescherming zijn uitgezonderd van het verbod van artikel 2.7, tweede lid, van de wet.

3. Aan het toestemmingsbesluit als bedoeld in het tweede lid wordt het voorschrift verbonden dat het project of de andere handeling waarvoor bij dat toestemmingsbesluit ontwikkelingsruimte is toegedeeld, binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van dat toestemmingsbesluit, is gerealiseerd of is verricht.
4. Aanvragen voor een toestemmingsbesluit als bedoeld in het tweede lid worden behandeld op volgorde van ontvangst van de volledige aanvraag welke is voorzien van alle gevraagde bijlagen.

Hoofdstuk 3 Ontheffingverlening bij schade aan belangen

Artikel 5

1. Aanvragen om ontheffing als bedoeld in de artikelen 3.3, 3.8 en 3.10 van de wet door partijen anders dan de faunabeheereenheid worden ingediend met het digitaal beschikbaar gestelde aanvraagformulier.
2. Aanvragen waarbij sprake is van de inzet van middelen, installaties of methoden, worden in elk geval beoordeeld op nut, noodzaak en effectiviteit, waarbij de mogelijkheid van de toepassing van andere bevredigende oplossingen wordt meegewogen.
3. Bij de weging of er geen andere bevredigende oplossingen voorhanden zijn, kunnen in ieder geval de effectiviteit, landschappelijk impact en kosten worden meegewogen.
4. Van de bevoegdheid om af te wijken van de aan een jachtveld gestelde regels op grond van artikel 3.26, derde lid, van de wet wordt slechts gebruik gemaakt indien er door fysieke barrières geen mogelijkheid is tot het vormen van een jachtveld dat voldoet aan deze regels.

Artikel 6

1. Toetsingskader voor een aanvraag om ontheffing betrekking hebbend op vogels als bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van de wet:
    a. Het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid als bedoeld in artikel 3.3, vierde lid, onderdeel b, 1°:
        i. Gedeputeerde Staten verlenen ontheffing in het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid bij voorkeur aan bestuursorganen;
        ii. Aan andere instanties kan ontheffing worden verleend maar dan kan een ondersteunende verklaring van de gemeente, Keuringsdienst van Waren, GG&GD of andere instanties worden geëist;
        iii. Gedeputeerde Staten achten deze belangen in het geding wanneer onveilige situaties voor grote groepen mensen ontstaan of dreigen te ontstaan.
    b. Het belang van de veiligheid van het luchtverkeer als bedoeld in artikel 3.3, vierde lid, onderdeel b, 2°:
        i. Gedeputeerde Staten verlenen in het belang van de veiligheid van het vliegverkeer onder voorwaarden ontheffing voor permanente luchthavens zoals bedoeld in de artikelen 8.43, eerste en tweede lid, 8.70, eerste lid, of 10.15 van de Wet luchtvaart en permanente luchthavens zoals bedoeld

in de artikelen 8.64, eerste lid, 8.77, eerste lid, of 10.39, eerste lid van de Wet luchtvaart.

c. Ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij of wateren als bedoeld in artikel 3.3, vierde lid, onderdeel b, 3°:)
    i. Gedeputeerde Staten verlenen in dit belang uitsluitend ontheffing indien sprake is van belangrijke schade of aannemelijk gemaakt wordt dat belangrijke schade is te verwachten;
    ii. Voor kwetsbare gewassen dient een grondgebruiker minimaal twee preventieve maatregelen per soort of gewascombinatie op een effectieve wijze toe te passen ter voorkoming van belangrijke schade om in aanmerking te komen voor ontheffing.
d. Ter bescherming van flora of fauna als bedoeld in artikel 3.3, vierde lid, onderdeel b, 4°:
    i. Een aanvraag om ontheffing in dit belang wordt onderbouwd met gevalideerde (onderzoeks-)gegevens.
e. Voor onderzoek of onderwijs, het uitzetten of herinvoeren van soorten, of voor de daarmee samenhangende teelt als bedoeld in artikel 3.3, vierde lid, onderdeel b, 5°:)
    i. Een ontheffing in het belang van repopulatie of herintroductie wordt slechts verleend indien is aangetoond dat de voorgenomen herintroductie niet in strijd is met provinciale doelen;
    ii. Om in aanmerking te komen voor een ontheffing op grond van dit belang wordt een volledig ingevuld projectplan bij de aanvraag gevoegd;
    iii. Voor het indienen van het projectplan als genoemd onder ii wordt het door Gedeputeerde Staten beschikbaar gestelde format gebruikt.
f. Om het vangen en onder zich hebben of elke andere wijze van verstandig gebruik van bepaalde vogels in kleine hoeveelheden selectief en onder strict gecontroleerde omstandigheden toe te staan;
    i. Geen ontheffing wordt verleend voor het zoeken en rapen van kievitseieren.

2. Toetsingskader voor een aanvraag om ontheffing betrekking hebbend op dieren als bedoeld in artikel 3.5, eerste lid en 3.10, eerste lid van de wet;
    a. In het belang van de bescherming van de wilde flora of fauna;
        i. Een aanvraag om ontheffing in dit belang wordt onderbouwd met gevalideerde (onderzoeks-)gegevens.
    b. In het belang van de instandhouding van de natuurlijke habitats;
        i. Een aanvraag om ontheffing in dit belang wordt onderbouwd met gevalideerde (onderzoeks-)gegevens.
    c. Ter voorkoming van ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom;
        i. Een ontheffing op grond van dit belang wordt uitsluitend verleend indien sprake is van minimaal € 250,- schade of aannemelijk gemaakt kan worden dat een schade van meer van € 250,- is te verwachten;
        ii. Een ontheffing op grond van dit belang wordt uitsluitend verleend wanneer de schade zoals genoemd onder i schade aan bedrijfsmatige gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom betreft.
    d. In het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid;
        i. Een ontheffing op grond van dit belang wordt uitsluitend aan openbare bestuursorganen verleend;
        ii. In afwijking van onderdeel i kan aan andere instanties ontheffing worden verleend, waarbij een ondersteunende verklaring van bijvoorbeeld de gemeente, Keuringsdienst van Waren of GG&GD kan worden geëist;

iii. Gedeputeerde Staten achten deze belangen in het geding wanneer onveilige situaties voor grote groepen mensen ontstaan of dreigen te ontstaan.

e. Voor onderzoek en onderwijs, repopulatie of herintroductie van deze soorten, of voor de daartoe benodigde kweek, met inbegrip van de kunstmatige vermeerdering van planten;
   i. Ontheffing in het belang van repopulatie of herintroductie wordt uitsluitend verleend indien is aangetoond dat de voorgenomen herintroductie aansluit, en niet in strijd is, met provinciale doelen;
   ii. Ter onderbouwing van de aanvraag dient bij de aanvraag een volledig ingevuld projectplan te worden ingediend;
   iii. Het onder ii genoemde projectplan wordt ingediend met het door Gedeputeerde Staten beschikbaar gestelde format.

f. Om het onder strikt gecontroleerde omstandigheden mogelijk te maken op selectieve wijze en binnen bepaalde grenzen een beperkt, bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde dieren van de aangewezen soort te vangen of onder zich te hebben, onderscheidenlijk een beperkt bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde planten van de aangewezen soort te plukken of onder zich te hebben;
   i. Of daadwerkelijk sprake is van een beperkt aantal toetsen Gedeputeerde Staten aan de hand van het populatieniveau en de staat van instandhouding van de betreffende soort.

3. Toetsingskader ontheffingen betrekking hebbend op dieren als bedoeld in artikel 3.10, eerste lid, onderdeel a van de wet;
   a. Ter beperking van de omvang van de populatie van dieren, in verband met door deze dieren ter plaatse en in het omringende gebied veelvuldig veroorzaakte schade of in verband met de maximale draagkracht van het gebied waarin de dieren zich bevinden
      i. Ontheffing op grond van dit belang wordt uitsluitend verleend op basis van een geldend faunabeheerplan, waarin een onderbouwde berekening van de gewenste populatie is opgenomen.
   b. Ter voorkoming of bestrijding van onnodig lijden van zieke of gebrekkige dieren
      i. Ontheffing op grond van dit belang wordt uitsluitend verleend indien sprake is van een gecoördineerde, planmatige aanpak waarbij uitvoeringsafspraken zijn vastgelegd met relevante partijen.

Hoofdstuk 4 Sluiten van de jacht en opschorten van beheer en schadebestrijding bij extreme weersomstandigheden

Artikel 7 Criteria voor sluiten van de jacht en opschorten van uitvoering bij extreme weersomstandigheden

1. Op grond van artikel 3.22, vierde lid van de wet sluiten Gedeputeerde Staten de jacht en schorten zij het gebruik van ontheffingen en vrijstellingen op wanneer op grond van gegevens van het KNMI:
   a. 90% of meer van de grote wateren vier dagen aaneengesloten geheel of vrijwel geheel met ijs is bedekt en de weersverwachting voor de volgende drie dagen een gemiddelde etmaaltemperatuur aangeeft van minder dan 0 graden Celsius, of;
   b. in 75% of meer van de provincie een gesloten sneeuwdek of ijzel ligt voor een aaneengesloten periode van vier dagen en de weersverwachting is dat in deze situatie de volgende drie dagen geen verandering optreedt.
2. Voor het bepalen van de ijsbedekking controleren Gedeputeerde Staten in perioden van vorst en ijsvorming dagelijks de toestand van de volgende negen grote wateren:

Amstelmeer, Alkmaardermeer/Uitgeestermeer, Gouwzee, Westeinderplassen, Ankeveenseplassen, Mooie Nel, Gooimeer, Het Nieuwe Meer, De Zomerdel.

3. Het sluiten van de jacht en opschorten als bedoeld in lid 1, aanhef, ten aanzien van grauwe gans, kolgans, brandgans, wilde eend, smient, nijlgans, Canadese gans, meerkoet, knobbelzwaan en rotgans, vindt plaats op basis van het criterium onder lid 1, sub a.
4. Het sluiten van de jacht en opschorten als bedoeld in lid 1, aanhef, ten aanzien van fazant, haas, konijn, spreeuw, holenduif, ekster, gaai, roek, kauw, zwarte kraai, vos, damhert en ree, vindt plaats op basis van het criterium onder lid 1, sub b.
5. Gedeputeerde Staten informeren de betrokken organisaties zodra sprake is van het sluiten van de jacht en opschorting van beheer en schadebestrijding.
6. Gedeputeerde Staten geven een persbericht uit en verzoeken de relevante organisaties om de kennisgeving de van wintersluiting onder hun achterban bekend te maken.
7. In het geval het sluiten van de jacht en opschorten als bedoeld in lid 1, aanhef, heeft plaatsgevonden op grond van lid 1, sub a besluiten Gedeputeerde Staten tot heropening van de jacht en beëindigen van de opschorting van de ontheffingen en vrijstellingen op het moment dat 50% van de grote wateren (grotendeels) vrij is van ijs;
8. In het geval het sluiten van de jacht en opschorten als bedoeld in lid 1, aanhef, heeft plaatsgevonden op grond van lid 1, sub b besluiten Gedeputeerde Staten tot heropening van de jacht en beëindigen van de opschorting van de ontheffingen en vrijstellingen op het moment dat op 75% van de Noord-Hollandse weerstations gedurende vier dagen achtereen geen sprake meer is van sneeuw- of ijzelbedekking.

Hoofdstuk 5 ganzen

Artikel 8 Populatiebeheer

1. Een ontheffing, vrijstelling of opdracht voor populatiebeheer zodanig dat een nulstand wordt nagestreefd, kan worden verleend voor verwilderde gedomesticeerde ganzen en hybride ganzen in al hun verschijningsvormen.
2. Een ontheffing of opdracht voor populatiebeheer zodanig dat de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar komt kan worden verleend voor jaarrond verblijvende ganzen van de soorten:
    a. grauwe gans;
    b. brandgans;
    c. Canadese gans;
    d. kolgans;
3. Geen ontheffing, vrijstelling of opdracht voor populatiebeheer wordt verleend voor winterganzen.
4. Geen ontheffing, vrijstelling of opdracht wordt verleend voor populatiebeheer van jaarrond verblijvende ganzen in de winterperiode in foerageer-/rustgebieden, tenzij is aangetoond dat populatiebeheer geen significant negatief effect heeft op de overwinterende populatie ganzen.

Artikel 9 Directe schadebestrijding

1. Een ontheffing, vrijstelling of opdracht voor directe schadebestrijding op kwetsbare gewassen kan worden verleend voor de overwinterende ganzensoorten:
    a. grauwe gans;
    b. brandgans;
    c. Canadese gans;
    d. kolgans.
2. Geen ontheffing, vrijstelling of opdracht wordt verleend voor het doden van ganzen ten behoeve van directe schadebestrijding in foerageer-/rustgebieden.

3. Geen ontheffing, vrijstelling of opdracht wordt verleend voor directe schadebestrijding met gebruikmaking van lokmiddelen.

Artikel 10 Foerageer- en rustgebieden

1. Geen ontheffing, vrijstelling of opdracht voor populatiebeheer van jaarrond verblijvende ganzen wordt verleend op grond waarvan het binnen de begrenzing van een aangewezen foerageer-/rustgebied mogelijk wordt gemaakt om ganzen te doden, te vangen of opzettelijk te storen, tenzij is aangetoond dat het doden, vangen of opzettelijk storen van deze ganzen geen significant negatief effect heeft op de overwinterende populatie.
2. Een foerageer-/rustgebied bedoeld voor de opvang van grauwe ganzen en kolganzen is van kracht in de periode van 1 november tot 1 april daaropvolgend.
3. In afwijking van het tweede lid is een foerageer-/rustgebied bedoeld voor de opvang van grauwe ganzen en kolganzen van kracht in de periode van 1 november tot 1 mei daaropvolgend indien er ook brandganzen voorkomen.
4. In afwijking van het tweede en het derde lid, is een foerageer-/rustgebied, bedoeld voor de opvang van grauwe ganzen en kolganzen, van kracht in de periode van 1 november tot 1 juni daaropvolgend indien er ook rotganzen voorkomen.
5. Een ontheffing, vrijstelling of opdracht kan worden verleend op grond waarvan het binnen de begrenzing van een foerageer-/rustgebied mogelijk wordt gemaakt om andere diersoorten dan ganzen te doden, te vangen of opzettelijk te storen.
6. Een ontheffing als bedoeld in het vijfde lid wordt verleend onder oplegging van tenminste de voorschriften dat:
    a. tot 12.00 uur geen beheer en schadebestrijding plaatsvindt;
    b. beheer en schadebestrijding plaatsvindt zodanig dat daarbij een afstand van tenminste 500 meter tot zich op de grond bevindende of foeragerende ganzen in acht wordt genomen;
    c. na zonsondergang geen beheer en schadebestrijding plaatsvindt.

Artikel 11 Ganzen rondom Schiphol

1. Een ontheffing, vrijstelling of opdracht kan worden verleend voor populatiebeheer, met als doel het bereiken van een minimale stand, voor de jaarrond verblijvende grauwe gans binnen een straal van 10 kilometer rondom de luchthaven Schiphol.
2. Een ontheffing, vrijstelling of opdracht kan worden verleend voor populatiebeheer, met als doel het bereiken van een nulstand, voor de jaarrond verblijvende Canadese gans, kolgans en brandgans binnen een straal van 10 kilometer rondom de luchthaven Schiphol.
3. Een ontheffing, vrijstelling of opdracht kan worden verleend voor populatiebeheer, met als doel in specifieke gebieden gelegen buiten een straal van 10 kilometer rondom de luchthaven Schiphol een minimale stand te bereiken, mits wordt aangetoond dat ganzen die zich in die specifieke gebieden bevinden door hun vlieggedrag een verhoogd risico vormen voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven Schiphol.

Hoofdstuk 6 Houtopstanden

Artikel 12 Kapverbod

1. Gedeputeerde Staten kunnen een verbod als bedoeld in artikel 4.2, derde lid, van de wet of artikel 2, tweede lid, van de Verordening houtopstanden Noord-Holland opleggen indien het:

a. een landschapselement of een andere houtopstand betreft met een belangrijke ecologische of landschappelijke functie;
b. een houtopstand betreft die deel uit maakt van een instandhoudingsdoel als bedoeld in artikel 2.1, vierde lid, van de wet;

waarbij Gedeputeerde Staten van oordeel zijn dat het vellen van deze houtopstand leidt tot een onaanvaardbare aantasting van de bijzondere natuur- of landschapswaarde.

c. een oude bosgroeiplaats betreft zoals aangegeven op de kaart en de digitale verbeelding genoemd in artikel 5, eerste lid onderdeel d van de Verordening houtopstanden Noord-Holland.

2. Gedeputeerde Staten besluiten uiterlijk drie weken na ontvangst van de melding zoals bedoeld in artikel 3 van de Verordening houtopstanden Noord-Holland tot het verbieden van het vellen van de houtopstand.

Hoofdstuk 7 Slotartikelen

Artikel 13 Bekendmaking en inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming) (Stb. 2016, 34) in werking treedt.

Artikel 14 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als Beleidsregel natuurbescherming Noord-Holland.

Haarlem, [DATUM],

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

Toelichting Beleidsregel Wet natuurbescherming 6 september 2016

Algemeen

In de Beleidsregel Wet natuurbescherming zijn de bevoegdheden uitgewerkt die met de Wet natuurbescherming bij Gedeputeerde Staten zijn belegd. De beleidsregel vormt een samenhangend stelsel met de overige verordeningen en beleidsregels die zijn geschreven onder deze wet. In de beleidsregel zijn een aantal bestaande beleidsdocumenten samengevoegd, te weten: de Beleidsregel Programmatische Aanpak Stikstof (door Gedeputeerde Staten vastgesteld in 2015), de Flora- en faunabeleidsnota (door Gedeputeerde Staten vastgesteld in 2007), de criteria die gebruikt worden bij het sluiten van de jacht bij extreme weersomstandigheden (door Gedeputeerde Staten vastgesteld in 2013) en het uitvoeringsbeleid Ganzen (door Gedeputeerde Staten vastgesteld in 2014). Deze beleidsdocumenten worden met het inwerkingtreden van de huidige beleidsregel op 1 januari 2017 ingetrokken.

Artikelsgewijs

Hoofdstuk 1 Begripsbepalingen

Artikel 1

In artikel 1 zijn een aantal in de beleidsregel veel gebruikte begrippen gedefinieerd.

Hoofdstuk 2 Gebieden

Artikel 2

In dit artikel wordt een aantal eisen genoemd waaraan een aanvraag om een vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming dient te voldoen om in behandeling te worden genomen.

Artikel 3

In dit artikel wordt aangegeven dat, naast de referentiedatum genoemd in artikel 2.9, tweede lid, onder a van de wet, ook de “Europese referentiedata” (de data waarop de gebieden in de provincie Noord-Holland zijn aangewezen op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn) worden gehanteerd bij de beoordeling van bestaand gebruik in het kader van een aanvraag om een vergunning die niet ziet op stikstof.

Op grond van artikel 2.9, tweede lid, onder a, van de wet is het bestaand gebruik in beginsel uitgezonderd van de vergunningplicht. Het moet dan wel gaan om andere handelingen die op 31 maart 2010 bekend waren of redelijkerwijs bekend hadden kunnen zijn bij het bevoegd gezag dat de vergunning verleent, en die sinds deze datum niet of niet in betekenende mate zijn gewijzigd.

Uit diverse uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) blijkt wanneer de vrijstelling van de vergunningplicht mogelijk is in het kader van de Habitatrichtlijn. Deze jurisprudentie blijft in beginsel gelden voor de Wet natuurbescherming Uit deze jurisprudentie volgt dat bestaand gebruik vergunningvrij kan plaatsvinden, indien voor dat

gebruik op de Europese referentiedatum een 'toestemming' gold, het gebruik op 31 maart 2010 feitelijk plaatsvond èn het gebruik sindsdien niet gewijzigd is.
De Europese referentiedata zijn dus van belang in verband met de “toestemming” die in het verleden voor het gebruik is gegeven. In dit artikel wordt aangegeven welke Europese referentiedata gelden voor de Natura 2000 gebieden van de provincie Noord-Holland. Ze zijn opgenomen in de bijlage bij de Beleidsregel.

Artikel 4

Algemeen

De stikstofbelasting van Natura 2000-gebieden neemt de komende 20 jaar af door al ingezette maatregelen, zoals schonere auto’s en het in de Programmatische Aanpak Stikstof opgenomen aanvullende pakket van emissiebeperkende maatregelen in de landbouw. Een deel van deze afname komt ten goede aan de natuur (ecologie); een ander deel wordt ingezet als ontwikkelingsruimte voor initiatiefnemers (economie). Daarbij is door het rijk met de agrarische sector afgesproken dat de helft van de emissiebeperking door de landbouwmaatregelen ook weer als ontwikkelingsruimte voor die sector beschikbaar komt.

Van de depositieruimte die het PAS-rekenmodel Aerius1 berekent per Natura 2000-gebied is een deel apart gezet voor activiteiten waarvoor geen toestemmingsbesluit hoeft te worden genomen (autonome ontwikkelingen, projecten en andere handelingen onder de grenswaarden). De overige depositieruimte is beschikbaar als ontwikkelingsruimte voor toestemmingsplichtige activiteiten. Een deel van de ontwikkelingsruimte wordt gereserveerd voor prioritaire projecten van Rijk en provincies. Het overige deel van de ontwikkelingsruimte (segment 2) is vrij beschikbaar.

Gedeputeerde Staten zijn in veel gevallen bevoegd gezag voor toestemmingsbesluiten waarbij ontwikkelingsruimte wordt toegedeeld, via vergunningverlening, dan wel een verklaring van geen bedenkingen. Met inachtneming van de uitgangspunten die daarvoor zijn vastgesteld in het programma voor de aanpak van de stikstofbelasting hebben Gedeputeerde Staten de bevoegdheid om over de toedeling van ontwikkelingsruimte beleidsregels vast te stellen, bijvoorbeeld over de gevallen waarin, de mate waarin en de voorwaarden waaronder toedeling van ontwikkelingsruimte geschiedt, welke prioriteiten daarbij gelden en in welke volgorde aanvragen worden behandeld.

Deze beleidsregel heeft betrekking op de toedeling van ontwikkelingsruimte uit segment 2. De uitgangspunten hiervoor zijn opgenomen in het landelijke PAS-programma. Doel van deze beleidsregel is dat de toedeling van ontwikkelingsruimte eenvoudig en eerlijk plaatsvindt, dat wordt voorkomen dat enkele aanvragers in één keer de beschikbare ontwikkelingsruimte verbruiken en dat daarbij geen ongelijkheid tussen provincies ontstaat. Wanneer een aanvraag om een toestemmingsbesluit niet voldoet aan het in deze beleidsregels geformuleerde beleid, kan dat voor Gedeputeerde Staten reden zijn om de gevraagde ontwikkelingsruimte te weigeren.

Toegedeelde ontwikkelingsruimte is gekoppeld aan een toestemmingsbesluit en is dus niet verhandelbaar.

Eerste lid

Stikstofeffecten die als gevolg van een project of andere handelingen worden veroorzaakt op Natura2000-gebieden dienen door de initiatiefnemer te worden berekend met gebruikmaking van AERIUS Calculator. Elke met AERIUS Calculator gemaakte berekening is uniek en krijgt een uniek kenmerk mee. Om fouten en en om onnodige vertraging in de afhandeling van de

[1] Dit is het wettelijk verplichte rekeninstrument waarmee de stikstofdepositie van een activiteit moet worden bepaald.

vergunningaanvragen te voorkomen dient de initiatiefnemer de met behulp van AERIUS Calculator gemaakte stikstofberekening digitaal bij Gedeputeerde Staten aan te leveren. AERIUS Calculator maakt dit mogelijk. Op deze wijze kan de stikstofberekening 1-op-1 worden betrokken in de procedure van vergunningverlening.

Tweede lid

Doel is het ontmoedigen van aanvragen om toestemming voor projecten of andere handelingen waarvoor een onevenredige hoeveelheid ontwikkelingsruimte nodig is. Hiertoe is een maximum hoeveelheid aan ontwikkelingsruimte opgenomen van 3 mol N/ha/jaar over de gehele programmaperiode. De waarde van 3 mol komt voort uit een inschatting dat bij een verwachte economische groei van 2.5% en voldoende ontwikkelingsruimte, bij deze waarde gemiddeld in Nederland 94% van de vergunningaanvragen kan worden gehonoreerd.

Derde lid

Doel is het voorkomen van toedeling van ontwikkelingsruimte die vervolgens niet wordt gebruikt door aan een toestemmingsbesluit een voorwaarde te verbinden waarmee een termijn wordt gesteld waarbinnen het project of de andere handeling moet zijn gerealiseerd onderscheidenlijk zijn verricht. Op grond van artikel 2.7, vierde lid van het Besluit natuurbescherming kan het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een toestemmingsbesluit, dit besluit intrekken of wijzigen indien het project of de andere handeling waarop het toestemmingsbesluit betrekking heeft niet is gerealiseerd, onderscheidenlijk is verricht. In deze beleidsregel is een termijn van 2 jaar opgenomen. Deze termijn vangt aan vanaf het moment dat het toestemmingsbesluit onherroepelijk is. Indien er sprake is van een omgevingsvergunning waarvoor Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bedenkingen hebben verleend, kunnen zij de gemeente verzoeken het toestemmingsbesluit al dan niet gedeeltelijk in te trekken.

Vierde lid

In het PAS-programma staat dat als Gedeputeerde Staten geen nadere beleidsregels hebben vastgesteld, voor de toedeling van ontwikkelingsruimte door Gedeputeerde Staten voor activiteiten binnen segment 2 de volgorde van ontvangst van de aanvraag van een toestemmingsbesluit bepalend is. Dat kan betekenen dat een aanvraag die niet volledig is voorrang krijgt op een iets later ingediende aanvraag die wel volledig is. Dit vinden wij een onwenselijke situatie. Voor de toedeling van ontwikkelingsruimte is het daarom vereist dat de aanvraag ontvankelijk is, dat wil zeggen dat de juiste gegevens zijn overgelegd en dat ook de inhoud van de aanvraag op orde is. Is dat niet het geval dan wordt de initiatiefnemer in de gelegenheid gesteld zijn aanvraag aan te vullen binnen een bepaalde periode. Pas als de benodigde gegevens zijn ingediend wordt de status van de aanvraag omgezet in een ontvankelijke aanvraag en is de datum van ontvankelijkheid bepalend voor de volgorde van toekenning van ontwikkelingsruimte.

Hoofdstuk 3 Ontheffingverlening bij schade aan belangen

Artikel 5

Eerste lid: Om te zorgen dat de bij ons ingediende aanvragen voldoende informatie bevatten om op grond daarvan een goed gewogen besluit te nemen achten we het noodzakelijk dat er gebruik gemaakt wordt van een door ons beschikbaar gesteld formulier.

Tweede lid: Bij de uitvoering van ontheffingen ter voorkoming of bestrijding van schade aan de in de wet genoemde belangen is de inzet van een breed scala aan middelen mogelijk. Wanneer een aanvraag voor ontheffing bij ons wordt ingediend zal moeten worden aangegeven welk middel bij de uitvoering zal worden gebruikt en zal moeten worden onderbouwd waarom dat het meest geschikte middel is. Wij zullen vervolgens dergelijke aanvragen beoordelen op nut, noodzaak en

effectiviteit zodat eventuele uitvoering van maatregelen op de ontheffing zo effectief mogelijk zal plaatsvinden.

Derde lid: De wet stelt dat er uitsluitend ontheffing van de in de wet genoemde verboden mag worden verleend als er geen andere bevredigende oplossing voorhanden is. Het is aan ons om hier, per individuele aanvraag, een besluit over te nemen. Bij de beoordeling of er wel of geen andere bevredigende oplossing voorhanden is is de beoordeling van de effectiviteit voor ons een belangrijk onderdeel. Een maatregel die naar ons oordeel niet of nauwelijks effect heeft kan naar ons oordeel niet worden gezien als “bevredigend”. Daarnaast achten wij het, bij het beoordelen van de maatregelen, ook van belang te kijken naar de andere effecten die de alternatieve maatregelen hebben zoals eventuele landschappelijke impact. Ook zal worden gekeken of eventuele alternatieven financieel in verhouding staan met de voorgenomen maatregelen en de of het van de betrokkenen kosten technisch kan worden gevraagd deze meetregelen in te zetten.

Vierde lid: Op grond van artikel 3.26 van de wet is verboden om het geweer te gebruiken op gronden “niet zijnde een jachtveld dat voldoet aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde regels”. In artikel 3.12 van het Besluit natuurbescherming worden deze regels uitgewerkt. In lid één staan twee eigen waaraan een veld moet voldoen. Middels artikel 3.26, lid 3 van de wet krijgen GS de bevoegdheid om middels een ontheffing af te wijken van deze eisen.

Wij maken gebruik van deze bevoegdheid indien er door fysieke barrières zoals bijvoorbeeld bebouwing of snel- of waterwegen geen mogelijkheid is tot het vormen van een bejaagbaar veld. In andere gevallen achten wij het noodzakelijk dat door lokale afspraken er toch tot een veld gekomen wordt wat voldoet aan de eisen zoals beschreven in het Besluit natuurbescherming.

Artikel 6

Eerste lid

<u>Sub a - Het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid</u>
Dit belang wordt geschaad als onveilige situaties voor grote groepen mensen ontstaan. En bij fysieke of geluidsoverlast voor individuen of bij ondergraving van fiets- of voetpaden is naar onze mening het belang van de volksgezondheid of de openbare veiligheid niet in het geding. Dit is de reden dat wij ontheffingen op dit belang bij voorkeur verlenen aan openbare bestuursorganen welke nauw betrokken zijn bij de volksgezondheid en openbare veiligheid. Eventueel kan aan andere instanties een ontheffing worden verleend. Daarbij kan ter onderbouwing van het belang van de volksgezondheid of openbare veiligheid een ondersteunende verklaring van de gemeente, Keuringsdienst van Waren, GG&GD of andere instanties worden geëist.

<u>Sub b - Het belang van de veiligheid van het luchtverkeer</u>
In de Wet luchtvaart is vastgelegd dat voor permanente luchthavens een luchthaven regeling of luchthaven besluit moet zijn verleend. Dit zijn de luchthavens waarvoor GS het mogelijk acht dat de veiligheid van het luchtverkeer in het geding kan komen en dit zijn dan ook de luchthavens waarvoor op dit belang ontheffing kan worden aangevraagd.

<u>Sub e - Voor onderzoek of onderwijs, het uitzetten of herinvoeren van soorten, of voor de daarmee samenhangende teelt</u>
Het is denkbaar dat onderwijs- of onderzoeksinstituten in het wild levende dieren (tijdelijk) willen vangen. Hierbij kan gedacht worden aan het vangen van ganzensoorten om deze te voorzien van ringen om op deze manier een beeld te krijgen van de migratie bewegingen die deze soorten maken. Verder kan bij dit belang gedacht worden aan het herintroduceren van een diersoort die in een slechte staat van instandhouding verkeert. Een voorbeeld uit een andere provincie hiervan is het uitzetten van Korhoenders op de Sallandse Heuvelrug.

Wanneer dergelijke projecten in de provincie Noord-Holland uitgevoerd worden achten wij het van belang dat ter onderbouwing bij ons een projectplan wordt ingediend. Hierdoor zijn we in staat de wenselijkheid en eventuele ecologische gevolgen te beoordelen.

Sub f - Om het vangen en onder zich hebben of elke andere wijze van verstandig gebruik van bepaalde vogels in kleine hoeveelheden selectief en onder strict gecontroleerde omstandigheden toe te staan
Wij zetten het beleid zoals geformuleerd in onze Beleidsnota Flora & Fauna voort en verlenen met het oog op de stand van deze weidevogel in geen geval ontheffingen voor het zoeken en rapen van kievitseieren.

Tweede lid

Sub a - In het belang van de bescherming van de wilde flora of fauna
Het kan voorkomen dat een diersoort een negatieve invloed heeft op de stand van wilde flora en of zelfs een negatieve invloed heeft op een andere, evenzeer beschermde, diersoort. In die gevallen kan aan de orde komen dat de ene diersoort moet wijken voor de andere en dat er daarvoor een ontheffing wordt aangevraagd. Slechts wanneer op basis van objectieve gegevens wordt onderbouwd dat een dergelijke ontheffing noodzakelijk is zullen Gedeputeerde Staten overwegen een dergelijke ontheffing af te geven. Een aanvraag daartoe dient dan ook gebaseerd te zijn op gegevens afkomstig uit of terug te leiden tot wetenschappelijke gegevens van universitaire organisaties dan wel gekende onderzoeks- of kennisinstellingen.

Sub b - In het belang van de instandhouding van de natuurlijke habitats
Ook voor de afgifte van een ontheffing op dit belang geldt dat een dergelijke ontheffing slechts wordt verleend wanneer op basis van objectieve gegevens wordt onderbouwd dat een dergelijke ontheffing noodzakelijk is. Een aanvraag daartoe dient gebaseerd te zijn op gegevens afkomstig uit of terug te leiden tot wetenschappelijke gegevens van universitaire organisaties dan wel gekende onderzoeks- of kennisinstellingen.

Sub c - Ter voorkoming van ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom
In afwijking van de ontheffingsmogelijkheden met betrekking tot vogelsoorten, waar de wet spreekt van belangrijke schade, gaat het bij deze ontheffingsgrond om ernstige schade. Ernstige schade is de term die de Habitatrichtlijn hanteert en alleen wanneer er sprake is van ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom kan er een ontheffing worden verleend. De wetgever sluit voor de inhoud van dat begrip ernstige schade aan bij de betekenis die dat begrip in het kader van de Habitatrichtlijn heeft.

With regard to Article 9 of Directive 79/409/EEC, the Court noted that: “The aim of this provision of the Directive is not to prevent the threat of minor damage. The fact that a certain degree of damage is required for this derogation from the general system of protection accords with the degree of protection sought by the Directive.” It follows that mere nuisance and normal business risk are not covered.” (uit: *Guidance document on the strict protection of animal species of Community interest under the Habitats Directive 92/43/EEC, p. 55*)

Nu de Afdeling bestuursrechtspraak in het kader van landbouwschade aangericht door ganzen een bedrag van € 250,- per schadegeval per perceel als belangrijke schade heeft aangemerkt, het verschil in terminologie (belangrijke schade in artikel 3.3 van de wet en ernstige schade in artikel 3.8 van de wet) slechts is terug te voeren op de letterlijke vertaling van de termen uit Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn, hanteren Gedeputeerde Staten bij de toepassing van de ontheffingsmogelijkheid van artikel 3.8 van de wet de grens van minimaal € 250,- per schadegeval.

Sub d - In het belang van de volksgezondheid, de openbare veiligheid
Zie toelichting op artikel 6, lid 1, sub a. van deze beleidsregel.

Sub e - Voor onderzoek en onderwijs, repopulatie of herintroductie van deze soorten, of voor de daartoe benodigde kweek, met inbegrip van de kunstmatige vermeerdering van planten
Zie de toelichting op artikel 6, eerste lid, onder e. van deze beleidsregel.

Sub f - Om het onder strikt gecontroleerde omstandigheden mogelijk te maken op selectieve wijze en binnen bepaalde grenzen een beperkt, bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde dieren van de aangewezen soort te vangen of onder zich te hebben, onderscheidenlijk een beperkt bij de ontheffing of vrijstelling vastgesteld aantal van bepaalde planten van de aangewezen soort te plukken of onder zich te hebben
Bij toetsing of daadwerkelijk sprake is van een beperkt aantal is het van belang het daadwerkelijke aantal te relateren aan de hand van het populatieniveau en de instandhouding van de betrefende soort.

Derde lid

Sub a: Ter beperking van de omvang van de populatie van dieren, in verband met door deze dieren ter plaatse en in het omringende gebied veelvuldig veroorzaakte schade of in verband met de maximale draagkracht van het gebied waarin de dieren zich bevinden
Schade aan gewassen, eigendommen maar ook aan flora en fauna kunnen aanwijzing zijn voor een overschrijding van de maximale draagkracht van een gebied waarin bepaalde populaties van diersoorten zich ophouden. Lokaal kan schade aan de vegetatie ontstaan door een overmaat aan dieren. Bijvoorbeeld omdat een soort of vegetatietype geheel uit het terrein dreigt te verdwijnen en in de directe omgeving geen vergelijkbare groeiplaatsen met deze soort of vegetatie voorkomen. Ook voedselstress in populaties van (grote) hoefdieren, zoals reeën en damherten kan een aanwijzing zijn voor een het bereiken van de maximale draagkracht van een gebied, meer in het bijzonder wanneer deze dieren leven in gebieden met een beperkte omvang en met beperkte migratiemogelijkheden. Wanneer ook natuurlijk vijanden ontbreken kan een populatie zodanig in omvang toenemen, dat de draagkracht van het leefgebied wordt overschreden. Hoewel dit als de natuurlijke gang van zaken gezien kan worden, kan het onder omstandigheden noodzakelijk zijn om in een dergelijke situatie in te grijpen door dieren uit de populatie te nemen door middel van afschot.

Sub b: Ter voorkoming of bestrijding van onnodig lijden van zieke of gebrekkige dieren
De bestaande ontheffingen zullen zoveel als mogelijk worden gecontinueerd.

Hoofdstuk 4 Sluiten van de jacht en opschorten van beheer en schadebestrijding bij extreme weersomstandigheden

Artikel 7

Bij zeer strenge winterse weersomstandigheden kunnen Gedeputeerde Staten de jacht sluiten om de overlevingskans van het wild te vergroten. Ook kunnen verleende ontheffingen voor schadebestrijding tijdelijk worden opgeschort als die situatie zich voordoet. In het algemeen zal de opschorting weinig problemen voor de landbouw geven, omdat onder die omstandigheden de kans op gewasschade gering is. Als toch landbouwschade optreedt, kan een beroep worden gedaan op vergoeding door het Faunafonds.

Voordat Gedeputeerde Staten een besluit nemen tot sluiting of heropening van de jacht en schadebestrijding, vindt overleg plaats met de omliggende provincies, het Faunafonds en andere deskundige organisaties. Voor het verkrijgen van de benodigde informatie om tot besluitvorming te kunnen komen, worden afspraken gemaakt met het KNMI en de beheerders of gebruikers van een aantal wateren binnen de provincie die als graadmeter dienen. Gedeputeerde Staten hebben hiervoor een draaiboek sluiting jacht bij bijzondere weersomstandigheden vastgesteld. Daarin

wordt concreet aangegeven wat er gedaan moet worden, door wie en wanneer. Ook de berichtgeving naar buiten wordt daarin geregeld. Een besluit treedt in werking drie dagen nadat de omstandigheden zoals vermeld in de beleidsregel zich voordoen.

Voor het constateren van bedekking door sneeuw en ijzel en het bepalen van de maximale en gemiddelde dagtemperatuur gebruiken Gedeputeerde Staten de geregistreerde gegevens en de weersverwachting van het KNMI. Voor het bepalen van de ijsbedekking wordt de toestand van de volgende tien grote wateren genomen: Amstelmeer, Alkmaardermeer/Uitgeestermeer, Gouwzee, Westeinderplassen, Ankeveenseplassen, Mooie Nel, Gooimeer, Het Nieuwe Meer, Stootersplas (Twiske) en Amstel. In perioden van vorst en ijsvorming wordt de toestand dagelijks door de provincie vastgesteld.

Voor heropening van de jacht c.q. schadebestrijding zijn de belangrijkste criteria dat weer voldoende voedsel en water beschikbaar is en dat de dieren aangesterkt zijn. In de beleidsregel zijn de criteria nader uitgewerkt. Hiervan kan door Gedeputeerde Staten worden afgeweken als er twijfels zijn over het voedselaanbod voor specifieke soorten.

Een door Gedeputeerde Staten genomen besluit tot sluiting van de jacht zal steeds van toepassing zijn voor het gehele grondgebied van de provincie, met uitzondering van de terreinen van het luchthavencomplex Schiphol en marinevliegkamp De Kooy.

In geval van extreme zomerse weeromstandigheden, bijvoorbeeld extreme droogte, kunnen Gedeputeerde Staten ook besluiten beheer en schadebestrijding op te schorten. Voorafgaand aan dit besluit zal Gedeputeerde Staten overleggen met de omliggende provincies, faunabeheereenheid en andere deskundige organisaties.

HOOFDSTUK 5 GANZEN

Artikel 8

Om genetische vermenging van ganzensoorten tegen te gaan wordt een minimale stand nagestreefd van verwilderde gedomesticeerde ganzen en hybriden.

De omvang van de populaties van de jaarrond verblijvende ganzensoorten grauwe gans, brandgans, Canadese gans en kolgans, alsmede de overvloedige aanwezigheid van agrarische bedrijven die voor deze soorten aantrekkelijke gewassen verbouwen, maken het aannemelijk dat de komende jaren in de gehele provincie belangrijke schade aan bedrijfsmatig geteelde landbouwgewassen zal blijven optreden. Daarom achten GS het noodzakelijk om populatiebeperkende maatregelen toe te staan op deze jaarrond verblijvende ganzensoorten.

Verwilderde gedomesticeerde ganzen zijn ganzen die de uiterlijke kenmerken hebben van de (over het algemeen witte) boerengans. Hybride ganzen zijn die ganzen die de uiterlijke kenmerken vertonen van meerdere soorten ganzen. Dat kunnen kenmerken van wilde ganzensoorten zijn, maar ook kenmerken van de (over het algemeen) witte boerengans.

Overwinterende ganzen hebben als kenmerk dat zij tijdens hun verblijf in Nederland niet nestelen en geen eieren leggen. Het zijn trekkende ganzen die in Nederland de winterperiode doorbrengen en in het voorjaar weer vertrekken.

Bij de beoordeling van de gunstige staat van instandhouding van een ganzensoort hanteren wij de definitie zoals weergegeven in artikel 1.1 van de Wet natuurbescherming. Wij gaan bij die beoordeling voorts uit van het Natura 2000 doelendocument 2006 van het ministerie van LNV (thans EZ) waaruit volgt dat een landelijke minimum populatie bij broedvogels het minimaal aantal noodzakelijke broedparen voor een duurzame landelijke populatie is. Essentieel in het

voorbestaan van de nationale populatie is het voorhanden zijn van voldoende sleutelpopulaties. Er wordt aangenomen dat voor de meeste broedvogelsoorten 20 sleutelpopulaties een garantie is voor een duurzame landelijke populatie, de landelijke minimumpopulatie wordt bepaald door het aantal gewenste sleutelpopulaties en het minimum aantal paren per sleutelpopulatie''. Het minimum van een sleutelpopulatie is afhankelijk van de levensduur van de vogel. Voor ganzen is afgewogen dat het een langlevende soort is en het habitat voor handen is. Een landelijk minimum zou 20 sleutelpopulaties zijn, ieder bestaande uit 20 broedparen. In totaal zijn er dan 400 broedparen, hierbij moeten de niet broedende vogels en juvenielen (subadulte ganzen) nog worden opgeteld.

Artikel 9

Overwinterende ganzen zijn trekkende ganzen die in Nederland de winterperiode doorbrengen en in het voorjaar weer vertrekken. Nu de in Noord-Holland door ganzen aangerichte schade aan gewassen hoofdzakelijk wordt veroorzaakt in de zomerperiode (de periode van 1 maart tot 1 november daaropvolgend) door de alsdan aanwezige jaarrond verblijvende ganzen, heeft de regulering van de populatie van overwinterende ganzen geen waarde voor de voorkoming van deze gewasschade. Het instellen van winterrust, waarbij ook schadebestrijding op overjarig grasland (grasland dat na 1 augustus is ingezaaid en/of ouder is dan drie maanden) niet wordt ontheven, frustreert dus niet de voorkoming van schade aan gewassen. Van deze winterrust kan worden afgeweken indien uit een jaarlijks in het najaar uit te voeren evaluatie blijkt, dat het schadeniveau als gevolg van jaarrond verblijvende ganzen ondanks de inspanningen van alle bij de uitvoering betrokken partijen, naar het unanieme oordeel van deze partijen, niet voldoende is afgenomen. In dat geval kunnen wij, ter voorkoming van gewasschade, besluiten om ontheffing, vrijstelling of opdracht te geven voor directe schadebestrijding op de in dit artikel genoemde overwinterende ganzensoorten indien en voor zover zij aanwezig zijn op overjarig grasland. De volledige winterrust wordt dan hervat wanneer de door jaarrond verblijvende ganzensoorten aangerichte gewasschade is teruggebracht. Hiermee zijn de regels voor winterrust en de regels voor het terugbrengen van de door jaarrond verblijvende ganzensoorten aangerichte gewasschade onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Artikel 10

Gedeputeerde Staten wijzen zogenaamde rustgebieden aan. Binnen deze rustgebieden wordt aan overwinterende ganzen volledige rust, voedsel en bescherming geboden. Zolang het aanwijzen van deze rustgebieden niet is voltooid, zullen wij de huidige foerageergebieden als rustgebieden aanmerken waarbinnen eveneens aan overwinterende ganzen volledige rust, voedsel en bescherming geboden. In de verordening wordt zodoende voorlopig de term 'foerageer-/rustgebieden' aangehouden, en zijn de bepalingen in dit artikel op beide type gebieden op eenzelfde wijze van toepassing. Aan de hand van een jaarlijkse inventarisatie van het gebruik van de aangewezen foerageer- en rustgebieden door overwinterende ganzen kunnen wij de omvang en de grenzen van deze gebieden alsook de duur van de rustperiode wijzigen. Beheer en schadebestrijding op andere dieren dan ganzen is wel mogelijk, zij het onder extra voorwaarden. Met dit artikel worden geen extra beperkingen aan de jacht en uitvoering op een landelijke vrijstelling gesteld.

Artikel 11

Lid 1 en 2. Het vliegverkeer op de luchthaven Schiphol zelf en het vliegverkeer in de directe nabijheid van de luchthaven ondergaan de negatieve invloed van vliegbewegingen van ganzen. De veiligheid van het vliegverkeer van en naar Schiphol ondergaat echter ook de negatieve invloed van ganzen die zich op grotere afstand ophouden. Binnen de straal van 10 kilometer rondom de luchthaven Schiphol vormen opvliegende en vliegende ganzen een reëel gevaar voor de vliegveiligheid. Binnen deze 10 kilometerzone, welke overigens geen cirkel is, maar rekening houdt met funnels voor start- en landingsbanen, worden alle ganzen die zich daar bevinden als

direct gevaar voor de vliegveiligheid beschouwd. Op allerlei vlakken worden maatregelen ontwikkeld en ingezet om de aantrekkingskracht van dit gebied voor ganzen zodanig te beperken dat ganzen het gebied niet zullen willen aandoen. Voor zover deze maatregelen onvoldoende zijn en er zich binnen de straal van 10 kilometer rond de luchthaven toch ganzen bevinden zullen GS ontheffing verlenen om deze ganzen te bestrijden.

Lid 3. Ganzen die zich ophouden buiten de straal van 10 kilometer rondom de luchthaven Schiphol kunnen onder omstandigheden door hun vlieggedrag een verhoogd risico vormen voor het luchtverkeer van en naar de luchthaven Schiphol. Ganzen foerageren, poetsen en rusten doorgaans niet op dezelfde plek en zullen zich dus tussen de verschillende locaties verplaatsen. Als wordt aangetoond dat ganzen zich verplaatsen op een moment of op een wijze waardoor gevaar ontstaat voor de vliegveiligheid op of rond Schiphol dan kunnen Gedeputeerde Staten besluiten om ontheffing te verlenen om de betreffende ganzen te bestrijden. Het is aan de initiatiefnemer om aan te tonen dat het gevaar reëel is en dat er geen andere mogelijkheden zijn dan de bestrijding van de ganzen om dat gevaar af te wenden.

Artikel 12

Gedeputeerde Staten kunnen het vellen van de houtopstand telkens voor ten hoogste vijf jaar verbieden (artikel 4.2, derde lid, van de Wet natuurbescherming) ter bescherming van bijzondere natuur- of landschapswaarden. Voor de populieren en wilgen is deze grondslag expliciet in artikel 2, tweede lid, van de Verordening houtopstanden Noord-Holland opgenomen.

Gedeputeerde Staten beoordelen bij een melding of de betreffende houtopstand bijzondere natuur- of landschapswaarden heeft. Indien Gedeputeerde Staten oordelen dat er sprake is van een houtopstand met bijzondere natuur- of landschapswaarde, instandhoudingsdoel of oude bosgroeiplaats, dan kunnen zij het vellen voor maximaal vijf jaar verbieden indien zij vinden dat deze waarden onaanvaardbaar worden aangetast. Indien na deze termijn opnieuw gemeld wordt, kunnen Gedeputeerde Staten (steeds) opnieuw voor maximaal vijf jaar het vellen verbieden.

Bijlage 1

Lijst referentiedata N2000-gebieden. HR= Habitatrichtlijn, VR = Vogelrichtlijn

N2000-gebied	Aanwijzing HR	Aanwijzing VR
Abtskolk & De Putten (162)	nvt	20-1-2006
Duinen Den Helder-Callantsoog (84)	7-12-2004	nvt
Duinen en Lage Land Texel (2) *	7-12-2004	24-3-2000
Eemmeer & Gooimeer Zuidoever (77) *	nvt	18-11-1994
Eilandspolder (89)	7-12-2004	24-3-2000
IJsselmeer (72) *	7-12-2004	6-3-1998
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (92)	7-12-2004	24-3-2000
Kennemerland-Zuid (88)	7-12-2004	nvt
Markermeer & IJmeer (73) *		
• *betreft gedeelte van voormalig beschermd natuurmonument Kustzone Muiden*	7-12-2004	18-11-1994
• *betreft de overige delen van het IJmeer en het gehele Markermeer*	7-12-2004	24-3-2000
Naardermeer (94)	7-12-2004	10-6-1994
Noordhollands Duinreservaat (87)	7-12-2004	nvt
Noordzeekustzone (7) *	7-12-2004	24-3-2000
Oostelijke Vechtplassen (95)	7-12-2004	24-3-2000
Polder Westzaan (91)	7-12-2004	nvt
Polder Zeevang (93) *	nvt	29-9-2005
Schoorlse Duinen (86) *	7-12-2004	nvt
Waddenzee (1) *	7-12-2004	10-6-1994
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder (90)	7-12-2004	24-3-2000
Zwanenwater & Pettemerduinen (85)	7-12-2004	10-6-1994

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van [DATUM], **tot vaststelling van de Beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland.**

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

gelet op de artikel 6.1 van de Wet natuurbescherming;

gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

overwegende dat Gedeputeerde Staten het wenselijk achten vast te leggen op welke wijze zij uitvoering en invulling geven aan hun bevoegdheden tot het verlenen van tegemoetkomingen in schade, voortvloeiend uit de hiervoor genoemde artikelen opdat alle betrokkenen daar in hun beleid, initiatieven en besluitvorming rekening mee kunnen houden;

Besluiten vast te stellen:

Beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland

Hoofdstuk 1 Begripsbepalingen

Artikel 1

In deze beleidsregels wordt verstaan onder:

a. *de wet*: de Wet natuurbescherming;
b. *landbouw*: akkerbouw, weidebouw, veehouderij, pluimveehouderij, tuinbouw - daaronder begrepen fruitteelt en het kweken van bomen, bloemen en bloembollen - en elke andere vorm van bodemcultuur hier te lande;
c. *aanvrager*: de grondgebruiker die een aanvraag om tegemoetkoming indient;
d. *BIJ12*: uitvoeringsorganisatie van de gezamenlijke provincies, zijnde onderdeel van de Vereniging Interprovinciaal Overleg;
e. *meldingsjaar*: het jaar waarin een aanvrager een aanvraag om tegemoetkoming indient;
f. *taxateur*: een taxateur die werkzaam is voor een door BIJ12 aangewezen taxatiebureau of een consulent faunazaken van BIJ12;
g. *vollegrondsgroenteteelt*: de teelt in open grond van groentegewassen;
h. *kwetsbaar gewas*: de onder het begrip landbouw en het begrip vollegrondsgroenteteelt beschreven teelten, met uitzondering van weide-, hooi- of graszaadpercelen waarvan het grasgewas minimaal zes maanden oud is en granen en graszaad in de periode waarin het gewas afrijpt;
i. *kapitaalintensieve teelten*: kwetsbare gewassen die tevens kapitaalintensief zijn;
j. *hoofdproduct*: alle gewassen die geen bijproduct zijn van het hoofdproduct;
k. *bijproduct*: producten die afkomstig zijn van het hoofdproduct.

Hoofdstuk 2 Taxatie van de schade

Artikel 2

1. De hoogte van de door één of meer natuurlijk in het wilde levende beschermde diersoorten aangerichte schade en de schadeveroorzakende diersoort wordt, zodra daaromtrent een definitief oordeel kan worden gegeven, door de taxateur vastgesteld.
2. De taxateur stelt, met inachtneming van de door BIJ12 vastgestelde taxatierichtlijnen, van zijn bevindingen een rapport samen en ondertekent dat. De eindverantwoordelijke persoon van het bureau waarvoor de taxateur werkzaam is, parafeert het taxatierapport voor interne controle en zendt het taxatierapport aan BIJ12. Bij de eindtaxatie overhandigt de taxateur het formulier 'bevestiging taxatie grondgebruiker' aan de aanvrager of deponeert het bedoelde formulier in de brievenbus van de aanvrager of zendt dit per e-mail aan de aanvrager.
3. BIJ12 kan de taxateur vragen de reactie van de aanvrager van commentaar te voorzien. In dat geval zendt de taxateur dat commentaar zo spoedig mogelijk naar BIJ12. BIJ12 zendt een afschrift van dat commentaar aan de aanvrager.

Hoofdstuk 3 Beoordeling van de aanvraag om een tegemoetkoming

Artikel 3

1. Gedeputeerde Staten verlenen uitsluitend een tegemoetkoming voor schade veroorzaakt door natuurlijk in het wilde levende beschermde diersoorten als genoemd in artikel 6.1, eerste lid onder a en b van de wet, die door vraat, graven, wroeten of vegen aan bedrijfsmatige landbouw is veroorzaakt.
2. Uitsluitend aanvragers die hun hoofdbestaan of een substantieel gedeelte van hun bestaan vinden of plegen te vinden in de landbouw, kunnen voor een tegemoetkoming in aanmerking komen. Wanneer een aanvrager verplicht is bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland een gecombineerde opgave te doen, is dat een aanwijzing dat hij zijn hoofdbestaan of een substantieel gedeelte van zijn bestaan in de landbouw vindt of pleegt te vinden.
3. De percelen waarop schade is aangericht, dient de aanvrager op titel van eigendom, (erf)pacht dan wel een door de grondkamer goedgekeurde of ter registratie ingezonden (teelt)pachtovereenkomst in gebruik te hebben voor de uitoefening van bedrijfsmatige landbouw.

Artikel 4

1. Gedeputeerde Staten zullen een tegemoetkoming slechts verlenen, indien en voor zover naar hun oordeel de aanvrager de schade niet had kunnen voorkomen en beperken door het treffen van maatregelen of inspanningen waartoe hij naar eisen van redelijkheid en billijkheid was gehouden.
2. Maatregelen of inspanningen ter voorkoming of beperking van schade, waarvan Gedeputeerde Staten menen dat deze naar eisen van redelijkheid en billijkheid door de aanvrager kunnen worden genomen, zijn:
   a. voor kwetsbare gewassen de inzet van zowel visuele als akoestische middelen in voldoende aantallen;
   b. voor kapitaalintensieve teelten de inzet van een deugdelijk raster;
   c. voor overige gewassen verjaging door menselijke aanwezigheid;

d. alternatieve middelen waarvan het gebruik vooraf schriftelijk aan BIJ12 is voorgelegd en BIJ12 daarmee heeft ingestemd.

Ter ondersteuning van de voorgaande maatregelen dient een ontheffing als bedoeld in het derde lid van dit artikel te worden aangevraagd.

3. Een tegemoetkoming in schade, veroorzaakt door natuurlijk in het wilde levende beschermde diersoorten en waarvoor ingevolge artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.8, eerste lid of artikel 3.17, eerste lid van de wet een ontheffing kan worden verleend, wordt slechts toegekend indien:
   a. de ontheffing tijdig op deugdelijke wijze is aangevraagd en op inhoudelijke gronden door Gedeputeerde Staten is geweigerd;
   b. de ontheffing of toestemming tijdig, dat wil zeggen uiterlijk op de dag van schadeconstatering, is aangevraagd en nadat deze is verleend daarvan op adequate wijze gebruik is gemaakt, en desondanks, bedrijfsmatige schade aan gewassen, teelten of overige producten is opgetreden;
   c. een tegemoetkoming als bedoeld in artikel 2 van de Verordening tegemoetkoming schade Noord-Holland 2016, in schade veroorzaakt door natuurlijk in het wilde levende beschermde diersoorten, en waarvoor ingevolge de artikelen 3.3, tweede lid, 3.8, tweede lid, 3.15, derde lid en 3.16, derde lid van de wet een vrijstelling geldt voor aan verjaging ondersteunend afschot, wordt slechts toegekend indien van de vrijstelling op adequate wijze gebruik is gemaakt, en desondanks, bedrijfsmatige schade aan gewassen, teelten of overige producten is opgetreden.

4. Ten aanzien van aanvragen om een tegemoetkoming in schade veroorzaakt door overwinterende ganzen volgen Gedeputeerde Staten het door hen vastgestelde beleid.

Artikel 5

1. De hoogte van de tegemoetkoming wordt door Gedeputeerde Staten vastgesteld na kennisneming van het door de aanvrager ingezonden aanvraagformulier met bijlagen, het door de taxateur opgestelde taxatierapport eventueel voorzien van opmerkingen van de aanvrager en eventueel overige op de aanvraag betrekking hebbende stukken.
2. Op de door de taxateur vastgestelde schade wordt een eigen risico ingehouden van 5%, met een minimum van € 250,00 per bedrijf per meldingsjaar.
3. In afwijking van het tweede lid wordt geen eigen risico ingehouden als het gaat om:
   a. schade die is aangericht in een ganzenrustgebied in de periode dat de schadeveroorzakende diersoort niet mag worden verontrust en gedood;
   b. schade die is aangericht in een Natura 2000-gebied in de periode van 1 november tot 1 april;
   c. Schade die is aangericht door de wolf.
4. In bijzondere gevallen kunnen Gedeputeerde Staten bepalen dat geen eigen risico wordt ingehouden.
5. Voor gewassen, teelten, overige producten, of bedrijfsmatig gehouden landbouwhuisdieren, die door de plaats, het moment of de wijze van telen of houden, bijzonder kwetsbaar zijn voor schade veroorzaakt door natuurlijk in het wilde levende beschermde diersoorten, kunnen Gedeputeerde Staten een verhoogd eigen risico instellen.
6. Tegemoetkomingen lager dan € 50,00 worden niet uitgekeerd.

Hoofdstuk 4 Gevallen waarin geen tegemoetkoming wordt verleend

Artikel 6

In de volgende gevallen wordt geen tegemoetkoming verleend:

a. Indien de schade is aangericht door een natuurlijk in het wilde levende beschermde diersoort die krachtens artikel 3.15, eerste lid, van de wet bij algemene maatregel van bestuur is aangewezen als soort die in het gehele land schade veroorzaakt en voor het verontrusten en doden van de schadeveroorzakende diersoort een vrijstelling geldt;
b. Indien de schade is aangericht door een natuurlijk in het wilde levende beschermde diersoort die krachtens de provinciale verordening op grond van artikel 3.15, derde lid van de wet is aangewezen als soort die schade veroorzaakt en voor het bestrijden van die soort een vrijstelling geldt, tenzij aan deze vrijstelling voorwaarden, beperkingen of clausules zijn verbonden waardoor de vrijstelling feitelijk gelijk gesteld moet worden aan een ontheffing verleend op basis van artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.8, eerste lid of artikel 3.17, eerste lid van de wet;
c. Indien de schade is aangericht door een natuurlijk in het wilde levende beschermde diersoort waarvoor Gedeputeerde Staten krachtens artikel 3.18 van de wet opdracht hebben gegeven om de omvang van de populatie van soorten te beperken;
d. Indien de schade is aangericht door de huisspitsmuis, de mol, de bosmuis of de veldmuis en voor het verontrusten en doden van de schadeveroorzakende diersoort een vrijstelling geldt in verband met de bestrijding van schade aan landbouwgewassen;
e. Voor schade veroorzaakt door diersoorten, vermeld in artikel 3.20, tweede lid, van de wet, waarop de jacht kan worden geopend, met uitzondering van de wilde eend buiten de periode waarop de jacht op deze diersoort is geopend;
f. Voor schade veroorzaakt door een natuurlijk in het wilde levende beschermde diersoort waarvoor een ontheffing krachtens artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.8, eerste lid of 3.17, eerste lid, van de wet is verleend, waarbij in de verleende ontheffing geen bepalingen zijn opgenomen die de schadebestrijding in de weg staan.
g. Schade door vogels:
    i) aan bessen- en kleinfruitteelt, kersen, druiven of wijnbouw, of;
    ii) aan zacht fruit en pit- of steenvruchten;
h. Voor schade op gronden die zijn gelegen binnen de bebouwde kom;
i. Voor schade op gronden die zijn gelegen binnen een straal van 500 meter van een vuilstortplaats, tenzij de schade is aangericht op gronden die zijn aangewezen als ganzenrustgebied door aangewezen soorten die in de periode dat de schade is veroorzaakt niet mochten worden verontrust en gedood;
j. Voor schade die is aangericht aan materialen die worden aangewend voor het (tijdelijk) afdekken van gewassen;
k. Indien het risico van schade door een natuurlijk in het wilde levende beschermde diersoort verzekerbaar is bij ten minste twee in Nederland werkzame verzekeringsmaatschappijen;
l. Indien schade is aangericht aan gewassen op gronden:
    i) waarvoor met een publiekrechtelijke rechtspersoon of een bij koninklijk besluit aangewezen particuliere terreinbeherende natuurbeschermingsorganisatie een pachtovereenkomst ingevolge artikel 7:388 BW tot verpachting binnen reservaten is afgesloten;

ii) waarvoor een erfpachtovereenkomst of pachtovereenkomst is gesloten en aan deze gronden beperkingen ten aanzien van het bestrijden van schadeveroorzakende diersoorten;
iii) die feitelijk niet voor landbouwkundige doeleinden worden aangewend;
iv) die een functie hebben als waterkering.

m. Indien de schade is aangericht aan blijvend grasland in de maand oktober;
n. Indien de schade is aangericht aan blijvend grasland in de periode 1 oktober tot en met 31 januari daaropvolgend en het grasgewas bestemd is voor beweiding met schapen;
o. Indien de schade is aangericht aan knol-, bol- en wortelgewassen die na 1 december van het teeltseizoen worden geoogst, met uitzondering van onderdekkersteelten en van bloembollen;
p. Indien de schade is aangericht aan bijproducten van gewassen;
q. Indien de schade is aangericht door natuurlijk in het wilde levende beschermde diersoorten aan bedrijfsmatig geteelde gewassen in een kas of bedrijfsmatig gehouden landbouwhuisdieren in een stal;
r. Indien schade is aangericht aan gebouwen, installaties, bouwwerken, geoogste gewassen, opgeslagen voedergewassen of verpakte voedergewassen;
s. Indien schade is aangericht aan voertuigen, (lucht)vaartuigen of overige vervoermiddelen.
t. Indien, door handelingen of het nalaten daarvan door de aanvrager, de taxateur de schade niet meer kan taxeren;
u. Indien de aanvrager het beschadigde gewas niet meer zal oogsten;
v. Indien de aanvrager het betreffende perceel niet meer in gebruik zal nemen;
w. Indien de schade is veroorzaakt door een ziekte;
x. In andere gevallen waarin Gedeputeerde Staten oordelen dat de schade redelijkerwijs ten laste van de grondgebruiker behoort te blijven.

Artikel 6a

1. In afwijking van artikel 6, onderdeel b kunnen Gedeputeerde Staten voor de volgende diersoorten, ongeacht of deze diersoorten krachtens de provinciale Verordening vrijstelling soorten op grond van artikel 3.15, derde lid, van de wet zijn aangewezen als soorten die schade veroorzaken en voor het bestrijden van deze soorten een vrijstelling geldt, een tegemoetkoming in schade vaststellen:
    a. grauwe gans (*Anser anser*);
    b. brandgans (*Branta leucopsis*);
    c. kolgans (*Anser albifrons*).

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 7 Bekendmaking en inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming) (Stb. 2016, 34) in werking treedt.

Artikel 8 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als Beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland.

Haarlem, [DATUM],

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

TOELICHTING

Algemeen

In artikel 6.1 van de Wet natuurbescherming is bepaald dat Gedeputeerde Staten in voorkomende gevallen tegemoetkomingen verlenen in geleden schade door natuurlijk in het wild levende:

a. vogels van vogelsoorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn, of
b. dieren die worden genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern, bijlage I bij het Verdrag van Bonn of de bijlage, onderdeel a, bij deze wet.

Ter invulling van deze taak en bevoegdheid hebben Gedeputeerde Staten beleidsregels vastgesteld op grond van artikel 4:81, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht.

Grondgebruikers die schade van dieren ondervinden, kunnen onder omstandigheden een tegemoetkoming in deze schade krijgen. Uitgangspunt is dat de schade die de grondgebruiker of zijn jachthouder had kunnen voorkomen of beperken niet voor een tegemoetkoming in aanmerking komt.
Aanknopingspunt voor het beleid is dat een belanghebbende alles in het werk moet stelen om schade ter voorkomen of te beperken. Het moet voorts gaan om schade die niet tot het normale bedrijfsrisico en het normale maatschappelijke risico van de betrokkene behoort. Een zekere mate van schade door in het wil levende dieren dient een ieder voor lief te nemen. De bescherming van have en goed tegen schade door dieren is primair de verantwoordelijkheid van de grondgebruiker zelf. Daarbij is het nemen van maatregelen gericht op het voorkomen van schade een eerste aandachtspunt. Pas als dergelijke maatregelen tekort schieten, is schadebestrijding aan de orde. Indien, ondanks een deugdelijke en tijdige inspanning van de grondgebruiker om schade te voorkomen en beperken, schade ontstaat, kunnen Gedeputeerde Staten besluiten een tegemoetkoming toe te kennen.

In IPO-verband hebben de gezamenlijke provincies ervoor gekozen het verlenen van tegemoetkomingen in faunaschade te mandateren aan de uitvoeringsorganisatie BIJ12. Uit oogpunt van efficiëntie is een landelijke uitvoering met één loket en gebundelde kennis te prefereren. Daarnaast wordt uniformiteit in de uitvoering en rechtsgelijkheid over heel Nederland nagestreefd. Daar waar in de beleidsregels of in deze toelichting sprake is van Gedeputeerde Staten moet in veel gevallen dan ook ‘BIJ12’ worden gelezen. In een afzonderlijk besluit worden de bevoegdheden met betrekking tot het verlenen van tegemoetkomingen gemandateerd aan BIJ12.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

In artikel 1 wordt aangegeven wat onder bepaalde begrippen wordt verstaan.

Onder kapitaalintensieve teelten worden in ieder geval verstaan de teelt van: bloemen, bloembollen, bomen, graszoden, fruit en hoog salderende groentes. Het gaat bij kapitaalintensieve teelten om teelten die meerdere jaren op een plek staan en/of teelten die per hectare hoge financiële opbrengsten opleveren (hoog salderen). Dit zijn gewassen waar in redelijkheid een grotere inspanning van de grondgebruiker mag worden verlangd om deze gewassen te beschermen.

Onder hoofdproduct wordt in ieder geval verstaan een product dat in de Kwantitatieve Informatie Akkerbouw en Vollegrondsgroenteteelt (KWIN) als hoofdproduct wordt genoemd.

Artikel 2

Artikel 2 regelt de wijze waarop de schade wordt vastgesteld. BIJ12 heeft een raamovereenkomst met taxatiebureaus die schade veroorzaakt door in het wild levende beschermde dieren taxeren. Voor het uitvoeren van taxaties gelden taxatierichtlijnen die worden gevolgd door de taxatiebureaus van BIJ12.
De taxateur zal zijn bevindingen direct na de eindtaxatie bij de grondgebruiker achter laten of deze zo spoedig mogelijk toesturen. Voorts is voorzien in de mogelijkheid dat de aanvrager zijn opmerkingen over de taxatie kan vermelden, dat de taxateur die opmerkingen van commentaar voorziet en dat de aanvrager kennis kan nemen van het commentaar van de taxateur.

Artikel 3 tot en met 5

In de artikelen 3 tot en met 5 is vastgelegd hoe de aanvraag om een tegemoetkoming wordt beoordeeld. Daarbij hebben Gedeputeerde Staten ter invulling van artikel 6.1 Wet natuurbescherming bepaald welke schade in aanmerking wordt genomen. Het gaat hierbij om vraat-, graaf-, wroet- of veegschade. Geen tegemoetkoming wordt bijvoorbeeld verleend voor structuurschade aan gronden doordat beschermde inheemse diersoorten die gronden hebben betreden. Verder komen uitsluitend personen die hun hoofdberoep in de landbouw hebben voor een tegemoetkoming in aanmerking.

Daartoe is besloten op grond van de overweging dat door het hoge beschermingsniveau van de wet bepaalde individuen in de samenleving schade lijden doordat bij de wet beschermde inheemse diersoorten schade toebrengen aan gewassen of bepaalde teelten. Als die personen voor wat betreft hun inkomen (mede) afhankelijk zijn van de opbrengsten van die gewassen of die teelten dan achten Gedeputeerde Staten het redelijk dat die personen (gedeeltelijk) voor die schade worden gecompenseerd. Hierbij geldt dat de aanvrager het perceel waarop schade is aangericht op titel van eigendom, erfpacht of (teelt)pachtovereenkomst in gebruik dient te hebben.

Voorts is van belang dat de grondgebruiker zelf al het mogelijke dat in redelijkheid van hem kan worden verwacht, heeft ondernomen om schade zoveel mogelijk te voorkomen of beperken. BIJ12 heeft daartoe ter voorlichting van grondgebruikers de Handreiking Faunaschade en de Faunaschade Preventie Kit opgesteld en op haar website geplaatst. Daarin worden voor de verschillende schadeveroorzakende diersoorten per gewas maatregelen opgesomd die de grondgebruiker, en soms zijn jachthouder, kan treffen om schade zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken.

Gedeputeerde Staten verlangen niet dat de grondgebruiker alle in de Handreiking en de Faunaschade Preventie Kit opgesomde maatregelen treffen, alvorens voor een tegemoetkoming in aanmerking te komen. Wel kan in redelijkheid van de grondgebruiker worden gevergd dat hij een aantal van de in de Handreiking voor het betreffende gewas of teelt opgesomde maatregelen heeft getroffen of dat hij andere maatregelen om schade te voorkomen of te beperken heeft getroffen, waarvan de effectiviteit naar het oordeel van Gedeputeerde Staten afdoende wordt onderbouwd. De maatregelen dienen gevarieerd te worden aangewend. De taxateur zal bij zijn taxatie de door de grondgebruiker aangewende maatregelen ter voorkoming of beperking van schade in zijn taxatierapport vermelden.

Teneinde innovatieve verjaagmaatregelen te stimuleren bestaat de mogelijkheid ook niet in de Handreiking vermelde verjaagmethoden toe te passen. Wel is het daarbij noodzakelijk dat de grondgebruiker, voordat hij het nieuwe middel gaat uittesten, de verwachte werking schriftelijk motiveert aan BIJ12. Eventueel kan de consulent faunazaken van BIJ12 ter plaatse nader onderzoek instellen. Indien BIJ12 de grondgebruiker toestemming verleent het door hem voorgestelde middel te testen, zal de faunabeheereenheid in wiens werkgebied het schadeperceel is gelegen van die toestemming in kennis worden gesteld.

Blijkens de wetsgeschiedenis is de grondgebruiker degene die verantwoordelijk is voor het voorkomen en beperken van door in het wild levende beschermde dieren aangerichte schade, met uitzondering van schade veroorzaakt door de vijf bejaagbare soorten. Voor die bejaagbare soorten draagt de jachthouder mede een verantwoordelijkheid. Voor schadeveroorzakende diersoorten dient de grondgebruiker tijdig een ontheffing krachtens artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.8, eerste lid of een toestemming krachtens artikel 3.17, vierde lid van de wet aan te vragen ten behoeve van zijn jachthouder om die diersoorten te doden. Indien de provincie op voorhand al een ontheffing heeft verleend aan de faunabeheereenheid, kan de grondgebruiker volstaan met het aanvragen van een toestemming bij deze faunabeheereenheid.

Gedeputeerde Staten menen dat het tijdig aanvragen van een ontheffing krachtens artikel 3.3, eerste lid of artikel 3.8, eerste lid van de wet of een toestemming krachtens artikel 3.17, vierde lid van de wet één van de mogelijkheden is om (dreigende) belangrijke landbouwschade te voorkomen of te beperken. Als de grondgebruiker een dergelijke ontheffing of toestemming niet of niet tijdig heeft aangevraagd dan zal in beginsel geen tegemoetkoming worden verleend. Tijdig aanvragen van een ontheffing of toestemming houdt in dat deze uiterlijk op de dag dat de schade van enige omvang is geconstateerd, wordt aangevraagd. Op dat moment wordt immers van de grondgebruiker verwacht dat hij direct actie onderneemt.

Gedeputeerde Staten zullen bezien in welke gevallen het aanvragen van een ontheffing krachtens artikel 3.3, eerste lid of artikel 3.8, eerste lid of een toestemming op grond van artikel 3.17, vierde lid van de wet achterwege kan blijven, bijvoorbeeld indien kan worden aangetoond dat afschot van schadeveroorzakende diersoorten nauwelijks of geen effect sorteert op het voorkomen of beperken van de schade door die diersoort of omdat een ontheffing gezien de duurzame instandhouding van de soort ongewenst is.

Wordt een ontheffing verleend dan zal ook de schade die gedurende de behandelingsperiode van de ontheffingsaanvraag, die ondanks de inspanningen van de grondgebruiker nog is ontstaan, bij de taxatie van de omvang van de schade worden betrokken. Als een ontheffing op inhoudelijke gronden wordt geweigerd, achten Gedeputeerde Staten een tegemoetkoming in de schade op zijn plaats.

Van een verleende ontheffing moet adequaat gebruik worden gemaakt. Dit houdt in dat minimaal twee keer per week aan verjaging ondersteunend afschot, of pogingen tot afschot, dient plaats te vinden. Om te kunnen toetsen of er sprake is van adequaat gebruik wordt een aanvrager gevraagd een rapportage van de jachthouder ten aanzien van het gebruik van de ontheffing te overleggen.

Het eigen risico is gesteld op 5% van de getaxeerde schade met een minimum van € 250,00 per bedrijf per meldingsjaar. Dit betekent dat een eigen risico van € 250,00 berekend wordt over het totale aantal aanvragen van een grondgebruiker per jaar, tot een bedrag van € 5.000,00 is

getaxeerd. Boven dit bedrag zal 5% van de getaxeerde schade als eigen risico berekend worden. Om de administratieve lasten te beperken worden tegemoetkomingen die lager zijn dan € 50,00 niet uitgekeerd. Voor diersoorten die op geen enkele wijze mogen worden ver- of bejaagd kunnen Gedeputeerde Staten besluiten de schade volledig te vergoeden.

In bepaalde perioden geldt in ganzenrustgebieden en Natura 2000-gebieden rust voor aangewezen diersoorten. Dat wil zeggen dat er in die periode geen gebruik mag worden gemaakt van ontheffingen voor het verontrusten en doden van de aangewezen in het wild levende beschermde dieren. Er bestaat dan in de regel geen mogelijkheid om de schadeveroorzakende diersoort te bestrijden. Om die reden moet de schade niet ten laste van de grondgebruiker blijven en wordt geen eigen risico gehanteerd.

Gedeputeerde Staten kunnen ook een verhoogd eigen risico hanteren. Bij het opleggen van een verhoogd eigen risico gelden de volgende richtlijnen:

1. Een verhoogd eigen risico, zoals bedoeld in artikel 5, vierde lid, van de beleidsregels, kan worden opgelegd in de volgende gevallen:
    a. Indien op de website van BIJ12, of de provinciale website of op andere wijze openbaar is gemaakt dat in bepaalde gevallen een verhoogd eigen risico wordt toegepast.
    b. Indien aan een grondgebruiker vooraf kenbaar is gemaakt dat in de toekomst een verhoogd eigen risico kan worden toegepast.
    c. Indien door handelingen of keuzes van de grondgebruiker de kans op schade voorzienbaar was.
    d. In overige gevallen waarvan op basis van de feiten en omstandigheden het redelijk is om een verhoogd eigen risico toe te passen.
2. Het verhoogde eigen risico kan worden vastgesteld op 25%, 50%, 75% of 100% van de schade.

Het toepassen van een verhoogd eigen risico zal in het algemeen alleen gebeuren bij kapitaalintensieve teelten. In de afweging of aan een individuele grondgebruiker wordt medegedeeld dat in de toekomst een verhoogd eigen risico kan worden opgelegd speelt, onder andere, mee of de schade (telkens) is veroorzaakt op percelen die tijdelijk (één teeltseizoen) in gebruik zijn of op percelen in eigendom of op basis van langjarige contracten in gebruik zijn. In de eerste situatie is ondernemer in staat om zelf een afweging te maken welke voordelen maar ook risico's hij heeft om op een bepaalde plaats percelen te huren en een (schadegevoelig en/of kapitaalintensief) gewas te telen. Dit moet voor de grondgebruiker een aanleiding vormen om een risico inschatting (rendement versus kans op schade) te maken. Het risico op schade kan hij dan niet vervolgens (onbeperkt) afschuiven op de provincie, omdat hij dit risico zelf willens en wetens heeft genomen. Voor zover toepassen van deze richtlijn strijdig is met de beleidsregels, gaan de beleidsregels voor.

Artikel 6

Artikel 6.1 van de wet bevat het uitgangspunt dat een tegemoetkoming slechts wordt verleend voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van een belanghebbende behoort te blijven. In artikel 6 is een niet-limitatief aantal gevallen vastgesteld waarvoor Gedeputeerde Staten geen tegemoetkoming verlenen. Deze gevallen sluiten aan bij de voorzieningen die de wet of de provinciale verordening bieden om schade te voorkomen of te beperken.
Voor schade aangericht door diersoorten waarvoor het gehele jaar voor zowel grondgebruiker als jachthouder voldoende mogelijkheden bestaan om schade aan de landbouw door die diersoorten

te voorkomen dan wel te beperken, wordt geen tegemoetkoming verleend. Er kan sprake zijn van provinciale vrijstellingen waarin voorwaarden, beperkingen of clausules zijn opgenomen met betrekking tot schadebestrijding. Van dergelijke vrijstellingen kan gezegd worden dat zij in de praktijk hetzelfde werken als een ontheffing gebaseerd op artikel 3.3, eerste lid, 3.8, eerste lid of 3.17, eerste lid van de wet. Gedeputeerde Staten behandelen dergelijke vrijstellingen in het kader van beleidsregels daarom als ware het ontheffingen.

Geen tegemoetkoming wordt verleend indien er sprake is van een ontheffing, op basis van artikel 3.3, eerste lid, artikel 3.8, eerste lid of artikel 3.17 van de wet, zonder voorwaarden, beperkingen of clausules ten aanzien van de schadebestrijding. Een dergelijke ontheffing is qua werking in de praktijk vergelijkbaar en daarom beleidsmatig gelijk te stellen aan een vrijstelling.
Schade veroorzaakt door diersoorten op gronden die zijn gelegen binnen de bebouwde kom of binnen een straal van 500 meter afstand van een vuilstortplaats, komt evenmin voor een tegemoetkoming in aanmerking. Binnen de bebouwde kom kan de grondgebruiker voorzien dat bepaalde maatregelen om schade te voorkomen of te beperken niet mogen worden aangewend. In geval van een vuilstortplaats is de aanwezigheid van schadeveroorzakende dieren voorzienbaar.

Evenmin wordt schade vergoed aan materialen die worden gebruikt om gewassen af te dekken om daarmee een vroegere en naar verwachting hogere opbrengst te krijgen. Het risico van die schade dient voor rekening van de grondgebruiker te blijven. Eventuele schade dient gecompenseerd te worden geacht door een hogere opbrengst voor het betreffende gewas. Wordt die hogere opbrengst niet gerealiseerd, dan is dat ondernemersrisico.
Schade die in redelijkheid verzekerbaar is bij minimaal twee in Nederland werkzame verzekeringsmaatschappijen komt niet voor een tegemoetkoming in aanmerking.
Schade aangericht op gronden die verpacht zijn in een reservaat dient niet voor een tegemoetkoming in aanmerking te komen. Dit geldt ook voor schade op gronden waarvoor een (erf)pachtovereenkomst met een natuurterreinbeherende instantie is afgesloten, al ligt dit anders als er geen beperkingen aan het landbouwkundig gebruik van de gronden zijn verbonden. Bij landbouwkundige beperkingen gaat het bijvoorbeeld om de situatie waarin het agrarisch gebruik van de gronden ondergeschikt is aan het natuurbeheer. Hetzelfde dient te gelden voor die gronden waarvoor met anderen dan een natuurterreinbeherende instantie een (erf)pachtovereenkomst is afgesloten en indien uit deze overeenkomst beperkingen ten aanzien van het landbouwkundig gebruik of beperkingen ten aanzien van het bestrijden van schade volgen. Dit kan blijken uit de (erf)pachtovereenkomst of uit de bestemming die op de percelen berust.

Het gaat in die zin in artikel 7, onder l, sub I, II en III van de beleidsregels om die gevallen waarbij schade of is te verwachten, of niet (of minder) is te beperken, of waar het landbouwkundig gebruik ondergeschikt is gemaakt aan natuurdoelstellingen en dit consequenties zijn van een bedrijfskeuze door het aangaan van een dergelijke (erf)pachtovereenkomst.
Schade op gronden waarvan het feitelijk gebruik niet agrarisch is of op gronden die een functie als waterkering hebben, komt evenmin in aanmerking voor een tegemoetkoming. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om schade aan sport- en golfvelden of op zeedijken die door schapen worden begraasd. Reden hiervoor is dat op die gronden geen sprake is van normale agrarische productie en dat de kans op schade door beschermde inheemse diersoorten op die gronden voorzienbaar is, dan wel dat de grondgebruiker zelf zich bij overeenkomst heeft verbonden bepaalde schadebestrijdingsmaatregelen niet toe te passen. Gedeputeerde Staten achten het redelijk dat de schade in dergelijke gevallen tot het ondernemersrisico behoort en dat de grondgebruiker daarvoor niet wordt gecompenseerd.

Geen tegemoetkoming wordt verleend als op de betreffende gronden beperkingen rusten ten aanzien van het landbouwkundig gebruik of ten aanzien van de schadebestrijding. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om een braakliggend terrein dat een grondgebruiker tijdelijk om niet gebruikt.
Geen tegemoetkoming wordt verstrekt voor de schade aan blijvend grasland in de maand oktober. Evenmin wordt een tegemoetkoming verstrekt voor de schade aan blijvend grasland in de herfst- en winterperiode bestemd voor de voederwinning van schapen.
Indien de schade is aangericht aan knol-, bol- en wortelgewassen, die langer dan gebruikelijk op het land hebben gestaan en daarom ook later dan gebruikelijk worden geoogst, komt deze niet in aanmerking voor een tegemoetkoming. Als de aanvrager het risico neemt om de gewassen langer dan gebruikelijk op het land te laten staan, stijgt de kans dat dieren schade aan de gewassen toebrengen. De mogelijkheden om te foerageren nemen elders immers af. Tevens wordt het kwaliteitsverlies bij deze gewassen later in het seizoen door nattigheid en vorst steeds groter. De verhoogde kans op schade die dit oplevert, dient voor rekening van de grondgebruiker te blijven. Dit is anders bij bloembollen en bij onderdekkersteelten, waarbij de gewassen juist in de wintermaanden worden geteeld en waarbij de gewassen met bijvoorbeeld stro of plastic worden afgedekt.

Verder wordt geen tegemoetkoming verstrekt voor schade aangericht aan bijproducten. Voorbeelden van bijproducten zijn stro (bij het hoofdproduct granen en peulvruchten) en hooi (bij het hoofdproduct graszaad).
Schade aan gebouwen, installaties en voertuigen etc. wordt niet vergoed. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om schade ten gevolge van aanrijdingen of aanvaringen met beschermde vogels en dieren.

Schade door beschermde vogels en dieren aan dieren in een stal komt niet voor een tegemoetkoming in aanmerking. Alvorens een schadeveroorzakende diersoort de stal of het gebouw bereikt kunnen er voldoende barrières opgeworpen worden om de schade te voorkomen. Bovendien zijn stallen en andere bouwwerken af te sluiten en is het voor rekening van een grondgebruiker indien dit niet goed gebeurt.
Daarnaast is bepaald dat indien de aanvrager handelingen verricht of nalaat handelingen te verrichten waardoor de taxateur niet (meer) in staat is de omvang van de schade te taxeren, de aanvrager zijn aanspraak op een tegemoetkoming verliest.
Een tegemoetkoming wordt ook niet verleend in de gevallen dat de grondgebruiker het gewas niet meer oogst of dat het beschadigde perceel niet meer in gebruik wordt genomen en dit (mede) het gevolg is van andere omstandigheden dan schade door beschermde vogels en dieren. Voorbeelden zijn het niet oogsten maar onderploegen van gewassen of het niet meer beweiden van grasland met vee vanwege natte omstandigheden.

Schade veroorzaakt door ziektekiemen valt niet onder de reikwijdte van artikel 6.1 van de wet. Vaak zal het causale verband tussen een ziekte en de aanwezigheid van een beschermde diersoort niet aanwezig zijn of (achteraf) te bepalen zijn. Voor de duidelijkheid is besloten om in de beleidsregels de uitsluiting van ziekte voor tegemoetkomingen op te nemen.
De beleidsregels bevatten geen limitatieve opsomming van situaties waarin geen tegemoetkoming wordt verleend. In dit verband geldt dat in de beleidsregels niet op voorhand alle (toekomstige) situaties kunnen worden benoemd waarin de schade voor rekening van de aanvrager behoort te blijven. Uit artikel 6.1 van de wet vloeit voort dat een tegemoetkoming alleen wordt verstrekt als de schade in redelijkheid niet ten laste van de aanvrager behoort te blijven. Het is dan ook niet met de wet te verenigen dat Gedeputeerde Staten een tegemoetkoming zouden verstrekken voor schade die ten laste van de aanvrager behoort te blijven. In de beleidsregels is dit uitgangspunt expliciet vastgelegd.

Ten slotte geldt dat Gedeputeerde Staten zijn gehouden aan artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht. Gedeputeerde Staten handelen overeenkomstig deze beleidsregels, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.

Artikel 6a

Op grond van artikel 6, lid b van de beleidsregel zal voor diersoorten die middels een provinciale verordening zijn vrijgesteld geen tegemoetkoming in schade worden verleend. Voor enkele ganzensoorten maken Gedeputeerde Staten hier echter een uitzondering. Beperkingen in het verleden hebben ertoe geleid dat ten tijde van het vaststellen van de verordening populaties van deze soorten een dusdanige omvang hebben bereikt, dat Gedeputeerde Staten het niet redelijk achten om van een agrariër te verwachten dat hij in staat zal zijn alle schade aan de in de vrijstellingsverordening genoemde gewassen te voorkomen. Zodra sprake is van een beheersbare situatie, waarbij het redelijkerwijze binnen de mogelijkheid van een agrariër ligt om zijn schade te voorkomen of minimaliseren, kan dit artikel worden herzien.

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 6 september 2016

Onderwerp: Vaststellingsbesluit Wet natuurbescherming

Kenmerk: 836711

Bijlagen:

- **A. Ontwerpbesluit**
- **B. Inhoudelijke toelichting per regelgevend document**
- **C. Nota van beantwoording**
- **D. Verordening faunabeheer**
- **E. Verordening vrijstellingen soorten**
- **F. Verordening Natura 2000-gebieden**
- **G. Verordening houtopstanden**
- **H. Verordening tegemoetkoming schade**
- **I. Intrekkingsbesluit vigerend beleid**
- **J. Schema veranderingen in regelgeving**
- **K. Publicatiebesluit Agenda Groen als provinciale natuurvisie**
- **L. Vastgestelde beleidsregels incl. tabel van wijzigingen**

1. Inleiding

Begin 2015 zijn wij gestart met de voorbereidingen om te komen tot nieuw beleid en regelgeving onder de Wet natuurbescherming. Daarbij heeft steeds nauwe samenwerking plaatsgevonden met andere provincies, via directe contacten en in samenwerking met het Interprovinciaal Overleg (IPO). In sommige gevallen hebben provincies uniformiteit nagestreefd bij het vormgeven van het beleid, zowel in vorm als inhoud. Zoals uiteengezet onder de volgende paragraaf van deze voordracht zijn wij daarbij uitgegaan van een aantal procesmatige en inhoudelijke uitgangspunten voor onze provincie. In het najaar hebben wij een eerste conceptversie van de verordeningen en beleidsregels via een online platform voorgelegd aan drieëntwintig partners om hen de gelegenheid te geven tot co-creëren van de regelgeving. Op deze wijze hebben wij getracht gedurende het gehele proces te komen tot maximale participatie van de mensen en partijen die uiteindelijk met de regelgeving aan de slag moeten.

Op 26 april jl. hebben wij vervolgens de regelgeving in ontwerp vastgesteld en ter inzage gelegd (657471/657757). Tijdens de periode van terinzagelegging zijn zesentwintig schriftelijke reacties met opmerkingen over de voorgestelde wijzigingen binnengekomen. Deze opmerkingen hebben in sommige gevallen geleid tot verdere aanscherping van de beleidsregels en ontwerpverordeningen. Ook hebben een aantal opmerkingen geleid tot technische correcties. Op 6 september jl. hebben wij vervolgens, tezamen met de voorliggende voordracht, de twee beleidsregels vastgesteld waarin wij de bevoegdheden van ons College vorm hebben gegeven. Met hetzelfde besluit leggen wij vijf ontwerpverordeningen aan uw Staten voor waarin een voorstel voor een invulling van de bevoegdheden van uw Staten onder de Wet natuurbescherming is uitgewerkt.

Naast het op zorgvuldige wijze consulteren van de buitenwereld hebben wij er nadrukkelijk naar gestreefd uw Staten zo nauw mogelijk te betrekken bij de totstandkoming van de regelgeving. Wij hebben hierbij, in overleg met uw Staten, het model van Beeldvorming – Oordeelsvorming – Besluitvorming (BOB) toegepast. De eerste beeldvormende sessie hebben wij op 14 september 2015 georganiseerd in de Commissie Natuur, Landbouw en Milieu, gevolgd door een tweede verdiepende beeldvormende sessie op 30 november 2015. Op 23 juni jl. heeft vervolgens een commissievergadering ter oordeelsvorming plaatsgevonden. Uw Staten hebben daarnaast op eigen initiatief op 9 mei jl. een werkconferentie georganiseerd, waarbij een breed spectrum aan experts en belanghebbenden aanwezig waren. De tijdens deze dag ingebrachte ideeën hebben bij ons College tot een aantal nieuwe inzichten en zodoende tot verbeteringen in de regelgeving geleid.

Bij vaststelling van de ontwerpregelgeving hebben wij uw Staten ter voorbereiding op uw werkconferentie en oordeelvorming reeds een informerende brief gestuurd (657471/657757), waarin wij een toelichting hebben gegeven op de gemaakte keuzes in ieder van de regelgevende stukken. Dit stuk hebben wij nogmaals bijgevoegd bij deze voordracht, onder bijlage B. Het document kent enkele structuurwijzigingen en kent enkele tekstuele aanpassingen ten gevolge van de gehonoreerde zienswijzen. Daarnaast is een paragraaf toegevoegd onder hoofdstuk 5: oude bosgroeiplaatsen (zie hiervoor ook tabel 3 in deze voordracht).

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Bij het ontwikkelen van beleid heeft ons College een aantal inhoudelijke en procesmatige doelstellingen en uitgangspunten gehanteerd die leidend zijn geweest bij het maken van keuzes. De volgende inhoudelijke doelstellingen hebben als uitgangspunten gediend bij het vormgeven van de nieuwe bevoegdheden:

1. Een optimale balans tussen de bescherming van plant- en diersoorten enerzijds en ruimte voor maatschappelijke belangen anderzijds.

2. Een optimale balans tussen de bescherming van Natura 2000 gebieden enerzijds en ruimte voor maatschappelijke belangen anderzijds.

3. Een optimaal functionerend, efficiënt en op professionaliteit gericht systeem van faunabeheer waarbij ruimte is voor inbreng vanuit het gehele spectrum aan betrokken organisaties, sprake is van een verlaging van lastendruk en waarbij naast het afschot van dieren voldoende aandacht is voor de preventie van schade.

4. Een beheersbaar, financieel redelijk en billijk systeem waarin agrariërs een duidelijke eigen verantwoordelijkheid hebben in de bestrijding van hun schade en waarbij de provincie hen hiervoor gepaste ruimte geeft en indien bij aantoonbaar voldoende inzet tegemoetkomingen in schade uitkeert.

5. Een systeem waarbij het behoud van bosareaal belangrijk is en gegarandeerd wordt, maar er tegelijkertijd voldoende ruimte moet zijn voor de ontwikkeling van andere natuurtypen.

Daarnaast zijn de volgende procesmatige uitgangspunten leidend geweest bij de ontwikkeling van de nieuwe regelgeving:

1. De voorgestelde regels vormen het basiskader, ‘de spelregels’ in het groene domein en zijn niet zo zeer ambitiestellend van aard. Onze groene ambities blijven tot de vaststelling van de provinciale omgevingsvisie vastgelegd in de Agenda Groen en de notitie Groen Kapitaal.

2. Gestreefd is te komen tot een zo concreet en helder mogelijke uitwerking van beleid en regelgeving, waarbij steeds is meegenomen dat de stukken als afwegingskader gaan dienen voor o.m. de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord.

3. De voorgestelde stukken zijn een integratie van een aantal bestaande provinciale beleidskaders en regelgeving, gestreefd is naar zo breed mogelijke actualisatie- en vereenvoudigingsslag.

4. Indien sprake is van het continueren van reeds eerder bij de provincie belegde bevoegdheden, is ernaar gestreefd de inhoud ervan op beleidsneutrale wijze over te nemen, waarbij lessen uit het verleden soms tot noodzakelijke verbeteringen hebben geleid.

5. Daar waar de Wet natuurbescherming en bijbehorende landelijke uitvoeringsregelingen voldoende specifiek zijn in hun kaderstelling, is er vanuit het oogpunt van een heldere bevoegdheidsverdeling en gemak voor de gebruiker voor gekozen deze regels niet te herhalen of verder uit te werken in de provinciale regelgeving.

3. In te trekken beleid en regelgeving

Voor een schematisch overzicht van de wijzigende regelgeving verwijzen wij u naar bijlage J bij deze voordracht. In dit overzicht is op overzichtelijke wijze getracht de samenhang tussen de stukken te schetsen. Wij hebben ons ten doel gesteld om de introductie van de nieuwe wet te benutten om de huidige beleidskaders te integreren, te vereenvoudigen en te actualiseren. Dit betekent ook dat vigerend beleid met de vaststelling van de nieuwe regelgeving ingetrokken kan worden. Een aantal stukken hebben wij vooruitlopend op inwerkingtreding reeds met ons vaststellingsbesluit ingetrokken. Wij verzoeken uw Staten hetzelfde te doen met de relevante eerder door u in dit kader vastgestelde beleidsstukken. In het schema op de volgende pagina is uiteengezet om welk beleid het gaat, waar het beleid op ziet en naar welk ter vaststelling voorliggende regelgevend document het beleid, al dan niet beleidsneutraal, is overgezet.

Tabel 1. In te trekken beleid en regelgeving

In te trekken regelgeving	Bevoegd	Inhoud	Nieuw regelgevend document
Beleidsnota Flora- en faunawet NH (2007)	PS	Beleid onder Flora- en faunawet: regels t.a.v. faunabeheer, faunabeheerplannen, schadebestrijding etc.	Beleidsregel natuurbescherming, Verordening faunabeheer
Uitvoeringskader ganzen (2009)	PS	Eerste beleidsnota specifiek op ganzen gericht	Beleidsregel natuurbescherming
Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet NH (2014)	PS	Vrijstellingen diersoorten die schade aan maatschappelijke belangen veroorzaken	Verordening vrijstellingen soorten
Uitvoeringsbeleid Ganzen NH (2014)	GS	Tweede beleidsnota specifiek op ganzen gericht, gebaseerd op het zgn. 'ganzenakkoord NH'	Beleidsregel natuurbescherming
Beleidsregel PAS (2015)	GS	Beleidsregel waarin beschikbare ontwikkelruimte wordt toegedeeld	Beleidsregel natuurbescherming
Procedure sluiting jacht bij extreem weer	GS	Procedure met criteria op basis waarvan de jacht gesloten wordt bij extreme weersomstandigheden zoals vorst en sneeuw	Beleidsregel natuurbescherming
Afwegingskader vuurwerk	GS	Afwegingskader waarin o.m. de minimale afstanden t.o.v. Natura 2000-gebieden zijn opgenomen t.b.v. bepalen vergunningplicht	Verordening Natura 2000-gebieden

4. Voorgestelde wijzigingen

Ter voorbereiding op de werkconferentie en oordeelvormende sessie hebben wij uw Staten reeds de ontwerpversie van de ontwerpverordeningen en -beleidsregels doen laten toekomen. De ter inzagelegging heeft geleid tot 26 zienswijzen met daarin een totaal van 197 opmerkingen, welke wij allen van een antwoord hebben voorzien in de bijgevoegde Nota van Beantwoording. In een aantal gevallen hebben opmerkingen van indieners tot wijzigingen in de ontwerpregelgeving geleid. Daarnaast heeft voortschrijdend inzicht in dezelfde periode tot enkele verbeteringen geleid. In de volgende twee tabellen is uiteengezet wat de wijzigingen in de aan u ter besluitvorming voorliggende regelgevende documenten zijn, ten opzichte van de versies die wij uw Staten na ons ontwerpbesluit toezonden.

Naast de voorgestelde wijzigingen in de verordeningen hebben wij naar aanleiding van de ingediende zienswijzen ook een aantal wijzigingen doorgevoerd in de twee beleidsregels, die inmiddels door ons College zijn vastgesteld, daarmee definitief zijn en dus nu niet ter besluitvorming voorliggen. Vanuit het oogpunt van volledigheid en transparantie hebben wij deze wijzigingen uiteengezet in een tabel die is bijgevoegd in Bijlage L bij deze voordracht.

Tabel 2. Overzicht voorgestelde wijzigingen voortkomend uit zienswijzen

Regelgevend document	Artikel	Voorgestelde wijziging	Reden
Verordening faunabeheer	3.4.1.2, sub e	De volgende passage toevoegen: gebruikte telgegevens van voorgaande jaren zijn gebaseerd op een gevalideerde telmethode en gecontroleerd door de verschillende partijen in het bestuur van een faunabeheereenheid, in samenspraak met de rechtstreeks aan het bestuur adviserende partijen als bedoeld in artikel 2.2, tweede lid;	De afgelopen jaren hebben betrokken partijen zich ingespannen om te komen tot gedragen en gevalideerde telmethoden. Deze gevalideerde telmethoden bieden een goede basis op basis waarvan gegevens opgebouwd kunnen worden.
Verordening faunabeheer	2.2, lid 1, sub d.	Meervoudsvorm toegepast: verenigingen van jagers.	Indieners merken terecht op dat alle genoemde vertegenwoordigers in het FBE bestuur meerdere organisaties kunnen vertegenwoordigen, terwijl dit bij jagersverenigingen niet het geval was.
Verordening faunabeheer	3.5, lid 2	Lid vervalt waarin werd bepaald dat de maximale looptijd van een machtiging een jaar betrof.	Uit nadere beschouwing concluderen wij dat de maximale looptijd van een machtiging inderdaad kan vervallen door digitale wijze van het verlenen van machtigingen en additionele eisen aan het jaarverslag van een faunabeheereenheid.
Verordening faunabeheer	2.4, lid 2, sub d	'Lid 4' vervangen door 'onderdeel c'.	Technische correctie.
Verordening faunabeheer	3.4.4, sub a	'ontwikkeling' toegevoegd: 'kwantitatieve gegevens over de populatieontwikkeling van de diersoorten ten aanzien waarvan de uitoefening van de jacht plaatsvindt;'	Technische correctie.
Verordening vrijstellingen soorten	Bijlage 1, behorende bij artikel 2	'Rietgans' verwijderen uit tabel 1 bij de verordening (nestbehandeling) en de daarbij behorende toelichting.	Uit nadere beschouwing is gebleken dat het verstandig is nestbehandeling voor de rietgans niet middels vrijstelling toe te staan.
Verordening vrijstellingen soorten	3, lid 1 + lid 2	De passage 'of in het omringende gebied' schrappen.	Deze toevoeging blijkt tot verwarring te leiden, omdat in het elfde lid van hetzelfde artikel bepaalt dat handelingen uitsluitend mogen worden uitgevoerd op 'percelen waar

Regelgevend document	Artikel	Voorgestelde wijziging	Reden
			schade is ontstaan, dreigt te ontstaan en de direct daaraan grenzende percelen of wateren'.
Verordening vrijstellingen soorten	Bijlage 2 behorende bij artikel 3	'Soort schade' zoals opgenomen voor knobbelzwaan wordt gewijzigd naar: 'grasland, graszaad, graan, mais en groenten in bedrijfsmatige teelt'.	Technische correctie.
Verordening Vrijstellingen soorten	4; bijlage 3	Schrappen uit bijlage voor vrijstellingen t.a.v. ruimtelijke ingrepen de diersoorten: bunzing, hermelijn en wezel.	Uit verdiepend onderzoek is gebleken dat populatietrends op dit moment onvoldoende stabiel zijn om een gunstige staat van instandhouding te garanderen.
Verordening houtopstanden	6.a.	De volgende passage toevoegen aan artikel: a. het kappen van verjongingsgaten indien deze niet groter zijn dan 3 maal de boomhoogte, met een maximum van 0,25 hectare en gezamenlijk niet meer oppervlakte beslaan dan 10% van het bosperceel en vindt maximaal 1 keer per 4 jaar plaats.	Bij nadere overweging zien wij dat een maximum bij een oppervlakte groter dan drie maal de boomhoogte gewenst is, omdat anders sprake kan zijn van tamelijk grootschalige bomenkap onder deze noemer. Wij stellen voor een maximale oppervlakteeis van 0,25 ha aan het verjongingsgat op te nemen.
Verordening houtopstanden	Toel. 5.4	De volgende passage toevoegen aan de laatste alinea van de toelichting bij artikel 5.4: 'daarbij geldt dat onder infrastructuur wordt verstaan het geheel aan verbindingen in een bepaald gebied. Onder die verbindingen wordt gerekend het geheel van land- en waterwegen, lucht- en zeehavens, maar ook het geheel van leidingen voor telefoon, water, gas, elektriciteit en riolering.'	Noodzakelijke verduidelijking van hetgeen onder 'infrastructuur' wordt bedoeld onder artikel 5.4.

Tabel 3. Overzicht voorgestelde wijzigingen buiten zienswijzen

Regelgevend document	Artikel	Voorgestelde wijziging	Reden
Verordening Faunabeheer	3.4.2 + 3.4.3	Verwijderen 'op basis van een ontheffing' cq. 'op basis van een vrijstelling' in titels	Het noemen van het instrument bij de activiteit kan tot verwarring leiden, bijvoorbeeld in het geval dat schade in individuele gevallen plaatsvindt op basis van een ontheffing of opdracht.
Verordening houtopstanden	5, sub 1	'tenzij' aan het einde van de volzin vervangen door 'en betrekken daarbij of'	Hier bleek sprake van een irregulariteit i.r.t. artikel 12 van de Beleidsregel natuurbescherming (kapverbod), waar Gedeputeerde Staten meer afwegingsruimte hebben bij toetsing van een voorgenomen velling. Deze ruimte is nodig om te kunnen komen tot maatwerk in de toetsing van een breed en divers spectrum aan situaties.
Verordening Houtopstanden	5	Lid 1, onderdeel d toegevoegd: 'de betreffende houtopstand deel uitmaakt van een oude bosgroeiplaats zoals aangegeven op kaart 1 en de digitale verbeelding ervan.'	Wij hebben Wageningen Universiteit opdracht gegeven tot het produceren van een kaart met oude bosgroeiplaatsen in onze provincie. Deze kaart kan bij toetsing en toezicht gebruikt worden op het moment dat een initiatiefnemer voornemens is ergens een houtopstand te vellen. Dit artikel vormt de juridische verankering naar de kaart.
Verordening Natura-2000 gebieden	4 + verschillende plekken in toelichting	Daar waar in de verordening werd gesproken van 'ontbrandingstoestemming' is 'of melding' toegevoegd.	Naast ontbrandings-toestemmingen wordt ook onder een zgn. 'melding' vuurwerk tot ontbranding gebracht in de categorieën Consumentenvuurwerk en Pyrotechnische Speciale Effecten (P.S.E.). De effecten hiervan kunnen van eenzelfde orde zijn als vuurwerk afgestoken onder een ontbrandingstoestemming. Deze toevoeging voorkomt dat deze categorieën buiten beschouwing worden gelaten.
Verordening tegemoetkoming	Aanhef	Het volgende deel van de aanhef geschrapt:	Hier bleek sprake van een inhoudelijke doublure met de

Regelgevend document	Artikel	Voorgestelde wijziging	Reden
schade		'*Overwegende dat Provinciale Staten het wenselijk achten vast te leggen op welke wijze zij uitvoering en invulling geven aan hun bevoegdheden tot het verlenen van tegemoetkomingen in schade, voortvloeiend uit de hiervoor genoemde artikelen opdat alle betrokkenen daar in hun beleid, initiatieven en besluitvorming rekening mee kunnen houden;'*	laatste overweging in de aanhef.
Verordening tegemoetkoming schade	Aanhef	Het volgende deel van de aanhef als volgt aan te passen: *'overwegende dat ~~Provinciale Staten op grond van de Wet natuurbescherming het wenselijk achten regels te stellen ter invulling van hun taak tegemoetkomingen te verlenen~~ het wenselijk is om regels te stellen aan het indienen van een aanvraag om een tegemoetkoming in schade aangericht door natuurlijk in het wild levende beschermde diersoorten als bedoeld in artikel 6.1, eerste lid, onderdeel a en b van de Wet natuurbescherming en de taxatie van deze schade;'*	Met deze aanhef werd de suggestie gewekt dat het een bevoegdheid van Provinciale Staten is om regels te stellen aan het verlenen van tegemoetkomingen in schade, terwijl artikel 6.1 van de Wnb deze bevoegdheid expliciet bij Gedeputeerde Staten heeft belegd. Het feit dat toch een aantal elementen t.a.v. dit onderwerp toch in een verordening is vastgelegd heeft te maken met het feit dat het gaat om vormtechnische indieningseisen, zijnde regels die geadresseerd moeten worden aan de aanvrager. Het is gebruikelijk dat dit type regels in een verordening wordt vastgelegd.
Verordening tegemoetkoming schade	2	In lid 1 is de volgende zin geschrapt: *'aanvragen die per post worden ingediend, worden niet in behandeling genomen'*. In lid 3 is de volgende zin geschrapt: *'Een pro forma aanvraag wordt niet beschouwd als een aanvraag om een tegemoetkoming'*.	Deze verordening is landelijk voor het grootste deel uniform en gebaseerd op modellen opgesteld door BIJ12. Tijdens de periode van ter inzagelegging heeft BIJ12 de modellen geactualiseerd, waardoor sprake is van een aantal technische wijzigingen. In dit geval gaat het om het schrappen van overbodige bepalingen, omdat door de aanvrager uitsluitend nog langs elektronische weg een aanvraag om tegemoetkoming kan indienen.

5. Financiering, communicatie en participatie

De directe financiële gevolgen van de voorliggende regelgeving zijn beperkt. De Verordening vrijstelling soorten kent een uitbreiding van negen soorten waarop ondersteunend afschot mag plaatsvinden bij gewasschade. Voor zes van deze soorten geldt dat indien zij schade veroorzaken op een gewas, de betreffende agrariër of teler geen tegemoetkoming in schade meer ontvangt. Hierdoor wordt naar verwachting jaarlijks €115.700 minder aan schade uitgekeerd. Hierbij dient opgemerkt dat de hoogte van de uitkering van de tegemoetkomingen in schade vooral is gerelateerd aan de ontwikkeling van de populaties grauwe gans, kolgans en brandgans.

Voorafgaand aan het GS-besluit op 26 april over de ontwerpregelgeving heeft een uitgebreid online co-creatieproces plaatsgevonden waarbij maximaal in werd gezet op participatie en een breed spectrum aan partners in het groene domein[1] werd uitgenodigd mee te denken. Na het betreffende besluit hebben de ontwerpverordeningen en -beleidsregels onder de Wet natuurbescherming gedurende zes weken ter inzage gelegen. Dit is aangekondigd in de Staatscourant, de lokale bladen in Noord-Holland en op de website van de provincie Noord-Holland. De gemeenten, waterschappen en maatschappelijke organisaties zijn daarnaast per e-mail op de hoogte gesteld via ambtelijke contactpersonen. De ontwerregelgeving kon worden ingezien via de website van de provincie Noord-Holland, via www.ruimtelijkeplannen.nl en aan de Kleine Houtweg 18 te Haarlem (Noord-Hollands Archief). Specifieke vragen om informatie zijn telefonisch of per mail afgehandeld.

6. Proces en procedure

De vaststelling van de provinciale regelgeving onder de Wet natuurbescherming zal zo spoedig mogelijk, na de geplande vaststelling door Provinciale Staten op 3 oktober 2016, worden gepubliceerd op www.ruimtelijkeplannen.nl en in het provinciaal blad, en zal naar verwachting op 1 januari 2017, tegelijk met de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming in werking treden.

7. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. J.W. Remkes, voorzitter

dhr. H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

[1] Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Landschap Noord-Holland, Goois Natuurreservaat, Provinciaal Waterbedrijf Noord-Holland, Waternet, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Waterschap Amstel, Gooi & Vecht, Hoogheemraadschap van Rijnland, Dierenbescherming, Faunabescherming, Vogelbescherming, Faunabeheereenheid Noord-Holland, Koninklijke Nederlandse Jagersvereniging, Nederlandse Organisatie voor Jacht en Grondbeheer, Land- en Tuinbouw Organisatie, Collectief Water Land & Dijken, Federatie Particuliere Grondeigenaren, Schiphol (Bird Control), Gemeente Amsterdam, Rijkswaterstaat, Milieufederatie, Recreatie Noord-Holland.

Ontwerpbesluit

Nr. 62

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 6 september 2016;

gelet op het feit dat de Wet natuurbescherming naar verwachting op 1 januari 2017 in werking treedt;

besluiten:

1. De Verordening faunabeheer vast te stellen;
2. De Verordening vrijstellingen soorten vast te stellen;
3. De Verordening Natura 2000-gebieden vast te stellen;
4. De Verordening houtopstanden vast te stellen;
5. De Verordening tegemoetkoming schade vast te stellen;
6. De Agenda Groen conform artikel 1.7, zesde lid van de Wet natuurbescherming te bestempelen als provinciale natuurvisie en deze te publiceren;
7. De Beleidsnota Flora- en faunawet Noord-Holland 2007 in te trekken;
8. De Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet Noord-Holland 2014 in te trekken;
9. Het Uitvoeringskader Ganzen Provincie Noord-Holland 2009 in te trekken.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

Advies aan Provinciale Staten

Tbv Statenvergadering d.d	**3-10-2016**
Commissie	
Datum commissievergadering	**26-9-2016**

Onderwerp: **Voordracht vaststellingsbesluit wet Natuurbescherming**

Uw contactpersoon
E. Krijgsman
AD/STG

Doorkiesnummer +31235143288
krijgsmane@noord-holland.nl

28 september 2016

De commissie adviseert:

De 'voordracht Vaststellingsbesluit wet Natuurbescherming' inclusief ontwerpbesluit met het verslag van deze vergadering als bespreekstuk te agenderen in PS van 3 oktober en daarbij de vast te stellen verordeningen afzonderlijk in PS te bespreken. Met uitzondering van de 'verordening Houtopstanden' waarover de commissie NLM adviseert deze als hamerstuk te beschouwen.

Voor de behandeling van dit punt in de commissie NLM:
Zie hieronder het uittreksel uit het conceptverslag van de vergadering van de commissie van 26 september 2016.

4. A-agenda Landbouw & Fauna
4a. Voordracht vaststellingsbesluit wet Natuurbescherming
De **voorzitter** stelt voor om de bespreking te splitsen en elke verordening apart te behandelen. Per verordening zal worden vastgesteld of het als bespreekpunt wordt ingebracht in PS.

Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) vraagt of de beleidsregels die onder de bijgevoegde stukken staan bij de verordeningen aan de orde kunnen komen.

De **voorzitter** beaamt dit.

Insprekers
De heer **Over** uit Medemblik spreekt in op persoonlijke titel over de verordeningen op het gebied van faunabeheer. Hij heeft sinds 1980 een biologisch bedrijf in Oostwoud. Vanaf de jaren 2000-2005 neemt de overlast van grauwe en Canadese gans en in mindere mate de knobbelzwaan toe. Er ligt nu een nieuw voorstel waardoor het misschien mogelijk is om een nieuw richting in te slaan. De heer Over valt op dat in het voorstel veel bureaucratie zit. De secretarissen van de Wildbeheereenheden (WBE) moeten alle gegevens aanleveren bij de Faunabeheerder. Dit zijn vrijwilligers en er komt erg veel op hen af.
Daarnaast moet iedere keer het gebruik van "ondersteunend afschot" vooraf worden gemeld en moeten daarvoor weer nieuwe meldingsformulieren worden ingevuld, ook als het om dezelfde regio gaat. Bij faunabeheer gaat het erom dat er voldoende soorten in grote aantallen zijn zonder dat er een teveel is dat schade aanricht. De heer Over hoopt dat er echt aan populatiebeheer gedaan gaat worden, want dit is hem uit de stukken niet geheel duidelijk. Er is vooral door de biologische landbouw met name voor de ganzen een ideale omgeving gecreëerd.

Vragen uit de commissie:
Mevrouw **Zaal** (D66) vraagt wat de heer Over precies wil en voorstelt. Daarnaast vraagt zij of de heer Over preventiemaatregelen neemt om te voorkomen dat de ganzen op zijn terrein komen.

De heer **Over** antwoordt dat hij linten e.d. heeft geplaatst, maar dat er gewenning optreedt. Daarbij komt dat de ganzen dan naar de buren gaan. Hij wil graag dat er aan populatiebeheer gedaan wordt en dat de populatie teruggebracht wordt.

Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) vraagt of de heer Over regels kan noemen die aangepast kunnen worden om de bureaucratie in te dammen.

De heer **Over** antwoordt dat de provincie zou kunnen stoppen met het laten registreren van alle dieren die afgeschoten worden. Dat is een grote klus om bij te houden in het veld.

De heer **Hooijer** (LTO Noord) is melkveehouder in Weesp en provinciaal bestuurslid voor LTO Noord met als portefeuille Natura 2000, flora en fauna en NNN-gebieden. LTO Noord heeft afgelopen week een aanvullende zienswijze ingediend omdat de achterban erg ongerust is over het beleid en de vrijstellingen in het kader van de nieuwe Wet natuurbescherming.
De heer Hooijer zegt dat in de verordening verschillende soorten ganzen op de vrijstellingslijst zijn geplaatst. Het lijkt of dit betekent dat men de maatregelen kan nemen die men wil, maar de ongerustheid bij de achterban wordt vergroot door twee punten in de beleidsregels Tegemoetkoming schade. Het eerste punt is art. 7.b waarin staat dat ondanks dat de ganzen op de vrijstellingslijst staan, alsnog een tegemoetkoming voor schade kan worden gegeven. De formulering van het artikel is zodanig dat er staat dat een reële vergoeding niet gegarandeerd is, iets wat LTO Noord wel graag wil. Het tweede punt is art. 7.f. waarin staat dat bij schade door wildsoorten waarvoor ontheffing is gegeven vanaf 2017 30% van de getaxeerde schade vergoed gaat worden. Deze artikelen gaan LTO Noord een brug te ver. Het is bekend dat de provincie een schadetegemoetkoming wil uitkeren, maar men wil meer zekerheid. Door het wijzigen van het overheidsbeleid heeft de afgelopen jaren vrijwel geen populatiebeheer kunnen plaatsvinden. Het gevolg is dat de schade en de populatie exceptioneel gegroeid zijn. Het CLM heeft hiernaar in opdracht van het Faunafonds een onderzoek uitgevoerd. LTO Noord meent dat de gevolgen van dit beleid door de maatschappij gedragen dienen te worden. LTO Noord verzoekt om de gans niet op de vrijstellingslijst te plaatsen. De financiële consequenties voor de ondernemers zijn te groot en de rekening wordt hoofdzakelijk bij de landbouwsector neergelegd. Alleen als een schadevergoeding volgens de systematiek van de Flora- en Faunawet, waarbij minimaal 95% wordt vergoed, in de verordeningen en beleidsregels wordt opgenomen, is het plaatsen van de ganzen op de vrijstellingslijst verantwoord.
LTO Noord meent daarnaast dat na het bereiken van de ganzenpopulatie op het niveau van 2005 er ook regels dienen te zijn om vergoedingen uit te keren. Er zal dan in bepaalde regio's toch nog exceptionele schade ontstaan, met name bij kapitaalintensieve teelt en in en om de Natura 2000-gebieden met externe werking. Daar moet een plan voor gemaakt worden.

<u>Vragen uit de commissie:</u>
Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) vraagt of de heer Hooijer wel met de vrijstelling uit de voeten kan als de schade-uitkering goed in de regels geborgd wordt.

De heer **Hooijer** vraagt zich af wat goed geborgd is. De huidige systematiek is 95% van de schade met een behandelbedrag, een eigenrisico van 5% en afwerende middelen. De jaarlijkse landbouwschade gaat richting 90 mln. euro en het Faunafonds keert ongeveer 20 à 25 mln. uit. De landbouwsector neemt een behoorlijk deel voor zijn rekening. Hij wil graag naar die 95% en dat zit er op dit moment niet in.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) is verbaasd dat LTO Noord niet ingesproken heeft in de inspraakronde. Hij hoort graag waarom dit is. Daarnaast is het nieuwe beleid dat een ondernemer meer preventieve maatregelen moet nemen. Hiervoor bestaan vernieuwende middelen, die de Dierenbescherming aan PS hebben laten zien. Hij verwacht dat de agrariërs actiever zullen zijn, want de schade kan niet eindeloos tot 95% vergoed worden. Is de sector bereid om die nieuwe middelen, bijvoorbeeld valken en lasers, in te zetten?

De heer **Hooijer** antwoordt dat deze zienswijze een aanvulling is op de zienswijze van juni. Er is bij de achterban sinds juni ernstige ongerustheid ontstaan, met name in de regio's waar schade optreedt in de veenweidegebieden en rond de Natura 2000-gebieden. Er zijn bedrijven waar 20.000, 30.000 of 40.000 euro schade ontstaat. Als er een tegemoetkoming in de schade van 30% à 35% komt, is dat niet voldoende. In veenweidegebieden mag alleen gras geteeld worden, zoals is vastgelegd in het ruimtelijk beleid van de provincie, en dat trekt ganzen aan.

LTO Noord staat zeker open voor vernieuwende middelen die werken en goedgekeurd zijn door het Faunafonds.

Mevrouw **Van Langen** (VVD) leest in de regels dat in afwijking van art. 6 de schade door ganzen wel vergoed wordt. Volgens haar is dat de bedoeling zolang men nog niet de stand van het ganzenakkoord heeft bereikt. Waarom denkt de heer Hooijer dat de schade door de ganzen maar voor 70% vergoed wordt?

De heer **Hooijer** bevestigt dat die toezeggingen geldig zijn zolang het populatiedoel van 2005 niet gehaald is. Er staat echter ook dat het totaalbedrag van de schade € 500.000 mag zijn. In bepaalde regio's zijn er ondernemers die tegen grote schadeposten aanlopen.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt waarom die ondernemers buiten de regels zouden vallen.

De heer **Hooijer** antwoordt dat in bepaalde regio's enorme schades ontstaan, ook als de einddoelstellingen gehaald zijn. Als dan regels gaan gelden over 30% schadevergoeding, hebben de ondernemers ondanks afwerende maatregelen e.d. 70% schade te betalen. LTO Noord wil deze ondernemers dat risico niet laten lopen. De maatschappij moet dit met elkaar oplossen.

De heer **Bond** (ged.) vraagt waar de heer Hooijer die 30% vandaan haalt, want het gaat om 95% totdat de doelstelling van 2005 gehaald wordt.

De heer **Hooijer** zegt dat dit staat in art. 7.f. Hij hoopt dat het op een misverstand berust, maar wil die zekerheid graag hebben.

COMMISSIEBEHANDELING
De heer **Papineau Salm** (PvdA) merkt op dat de rollen in zijn fractie waren verdeeld; hij zou een algemene opmerking maken en mevrouw Jellema zou op de verordeningen ingaan. Dit is niet mogelijk als de verschillende verordeningen worden afgelopen.

De heer **Kramer** (GroenLinks) sluit zich bij deze opmerking aan.

De **voorzitter** stelt voor om recht te doen aan de voorbereiding en eerst een algemene ronde te houden en dan de verordeningen afzonderlijk te bespreken. Hij wijst erop dat er normaal sprake is van één woordvoerder per bespreekpunt. Hij hecht eraan om deze procedure in de toekomst te handhaven. Als men twee woordvoerders heeft, moet dit vooraf worden gemeld.

<u>Algemene Ronde</u>
De heer **Papineau Salm** (PvdA) complimenteert de ambtelijke organisatie en de gedeputeerde voor de duidelijke toelichtingen en de verwerking van de antwoorden. Vooral bijlage B, de inhoudelijke toelichting per regelgevend document, is een uitstekend document. De heer Papineau Salm deelt van harte de opmerking van GS om nu geen eigen visie te maken, er liggen genoeg documenten, maar hij wil wel dat men op tijd begint met de voorbereidingen voor een goede pijler van natuur in de Omgevingsvisie.
De heer Papineau Salm vraagt of de verordening belemmerend is voor de partijen in het veld om gebiedsgericht te gaan werken en of niet alles wordt dichtgetimmerd.
Tot slot vraagt hij op welke wijze de provinciale landschappen worden ingesteld en of bijvoorbeeld de Staten daarbij het initiatief kunnen nemen.

Mevrouw **Zaal** (D66) sluit zich aan bij de complimenten. D66 ziet de Natuurbeschermingswet als een grote kans voor de provincie om meer ambities te verwezenlijken en echt aan het stuur te zitten. Er is gekozen voor een beleidsarme en wat formele benadering, die niet ambitiestellend is. D66 begrijpt dit voor dit moment, ook gezien de vrij jonge Agenda Groen en Groen Kapitaal, maar vindt dat sommige kansen uit de Natuurbeschermingswet wel gegrepen moeten worden. Zij denkt dan vooral aan de provinciale landschappen. Daarvoor is de Omgevingsvisie nodig en daarom vindt mevrouw Zaal, net als de PvdA, dat daarin deze verordeningen moeten worden meegenomen zodat de provinciale ambities verwezenlijkt kunnen worden.

De heer **Van Liere** (PvdD) wijst erop dat bijlage K, Publicatie Agenda Groen, een voordracht is. Hij wil daar graag commentaar op geven. De PvdD heeft steeds voor een nieuwe visie gepleit, conform de bedoeling van de Wet natuurbescherming. De heer Van Liere denkt dat het geen zin heeft om die discussie te herhalen. Hij is wel blij dat verschillende partijen ervoor pleiten om meteen aan de slag te gaan met een Omgevingsvisie

met een hoog ambitieniveau. De PvdD wil een motie indienen om dat ambitieniveau neer te leggen, conform de bijdrage van professor Bastmeijer om tot een beschermingsniveau te komen waarop de regelgeving niet meer klemt met natuurbeschermingsregels en te komen tot een volwassen, progressief en sterk natuurbeleid waardoor de natuur tegen een stootje kan. De heer Van Liere is benieuwd hoe de andere partijen daartegenaan kijken.

> De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt waarom de motie op één persoon wordt gebaseerd, terwijl die visie uit het veld moet komen.

De heer **Van Liere** (PvdD) antwoordt dat het op geen enkele wijze zijn intentie is om er één persoon bij te halen, maar dat de bijdrage van professor Bastmeijer erg goed viel, ook bij de terreinbeheerders. Hij ziet deze bijdrage als een gedragen visie waar men in Noord-Holland naartoe moet.

De heer **Kramer** (GroenLinks) vindt dat de ambtelijke organisatie veel en degelijk werk heeft verzet en maakt zijn complimenten daarvoor. Hij sluit zich aan bij de voorgaande sprekers. GroenLinks vindt dat de Omgevingswet moet worden gebruikt om de ambities stevig neer te leggen. Een actievere bescherming zou niet alleen op de provinciale landschappen moeten slaan, maar ook op de soorten, de biotopen en de voormalige natuurmonumenten. Kwaliteiten als duisternis, stilte en openheid zijn belangrijke componenten die moeten worden meegenomen.

> Mevrouw **De Groot** (SP) meent dat in het kader van de provinciale landschappen ook is gesproken over biodiversiteit.

De heer **Kramer** (GroenLinks) zegt dat hij dit begrip ook apart had kunnen noemen, maar dat hij dit onder verschillende biotopen vat.
De heer Kramer vindt het een goed idee om in een motie vast te leggen welke ambitie aan GS wordt meegegeven.
Uit de nota van antwoord heeft de heer Kramer begrepen dat de provincie binnen het kader van de Natuurwet geen regels kan stellen om natuur en landschap te beschermen tegen effecten van intensief gebruik, zoals bij evenementen. Hij gaat ervan uit dat dit wel wordt meegenomen in de Omgevingsvisie en krijgt hierop graag een antwoord van de gedeputeerde.

> Mevrouw **De Groot** (SP) merkt op dat de SP hierover een initiatiefvoorstel heeft ingediend dat eerdaags behandeld wordt.

De heer **Klein** (CU-SGP) begint ook met de complimenten aan GS en de ambtenaren voor het zorgvuldige proces, zowel m.b.t. de informatie voor Statenleden als de zorgvuldige beantwoording van de inspraakreacties. De heer Klein ondersteunt de keus om voorlopig geen aparte natuurvisie te maken. Het gaat nu om een soort "babyinvulling" van de Wet natuurbescherming. De formulering van het beleid is nieuw en het is spannend wat de precieze effecten zijn. Daarom is het goed om het na korte tijd te evalueren en dan een stap te maken naar een meer volwassen natuurvisie waarin de ambities worden vastgesteld.

De heer **Pieterman** (50PLUS) vindt het ook een heel zorgvuldig proces. Hij merkt op dat de formulieren en de aanvragen om schadevrijstelling allemaal digitaal moeten worden ingediend en pleit ervoor dat dit ook op papier kan gebeuren.

Mevrouw **Van Langen** (VVD) sluit zich aan bij de complimenten. De VVD kan zich prima vinden in de Agenda Groen als natuurvisie en vindt dat het niet moeilijker gemaakt moet worden dan het al is. Men zou ook het bestaande beleid gewoon kunnen opnemen, want de VVD signaleert toch dat er tussen de regels door extra regels zijn bijgekomen. Ook het stuk met de zienswijzen vond mevrouw Van Langen vrij lastig; zij ziet ze liever als brief om ook de context waarin iets geschreven wordt te kunnen beoordelen.
Mevrouw Van Langen vraagt welke nadere beschouwing heeft plaatsgevonden ten aanzien van de rietgans. M.b.t. zienswijze 893 is het omringende gebied geschrapt en wordt het verjagen beperkt tot het naastliggende perceel. Is dit niet te beperkt? Dat de concrete meldingswijze verdwijnt terwijl de behoefte groot is, vindt zij geen goed idee: jagers zijn geen ambtenaren.

> Mevrouw **Jellema** (PvdA) merkt op dat zij de matrix met de zienswijzen juist erg prettig vindt.

De **voorzitter** wijst erop dat er niet te veel vragen moeten worden gesteld die eigenlijk technisch van aard zijn.

Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) geeft ook complimenten aan de gedeputeerde en de ambtenaren voor het verrichte werk. Het CDA is in grote lijnen blij met de Wet natuurbescherming, behoudens een paar wijzingen in de verordeningen die straks aan de orde komen. Het CDA gaat ook akkoord met het bestempelen van de Agenda Groen als provinciale natuurvisie in de zin van de Wet natuurbescherming. Het is een goede zaak dat men verder kan met de uitvoering van het programma van de Agenda Groen en de bijbehorende notitie Groen Kapitaal.

Mevrouw **De Groot** (SP) merkt op dat zij haar opmerkingen per verordening zal maken, zoals de voorzitter gevraagd had.

De heer **Bond** (ged.) bedankt de commissie voor de complimenten, die hij ten aanzien van het ambtelijk apparaat ondersteunt. Er is hard aan gewerkt, ook door PS.
De heer Bond constateert dat een ruime meerderheid het ermee eens is dat men nu geen nieuwe visie maakt. De Agenda Groen is actueel en wordt ondersteund door alle TBO's (terreinbeherende organisaties) en NBO's (natuurbeheersorganisaties) en is bijna unaniem aangenomen in de Staten. Hij weet nog dat de heer Van Liere in zijn stemverklaring zei dat hij alleen omdat de jacht erin staat niet kon instemmen, maar de Agenda prachtig vond. De commissie wil pragmatisch zijn en daar is de gedeputeerde heel blij mee. In de Omgevingsvisie, waarmee snel wordt begonnen, wordt de nieuwe visie opgenomen.
Het instellen van een provinciaal landschap is een bevoegdheid van GS, maar in het kader van de actualisatie van de PRV vindt een onderzoek plaats naar de toepassing van het ruimtelijk regime. De definitie van "provinciaal landschap" komt daarbij terug, net als de meerwaarde ten opzichte van het huidige beleid.
Evenementen worden meegenomen in de MRA-visie omdat daar de meeste evenementen plaatsvinden.
De evaluatie wordt gedaan in de Omgevingsvisie, zodat alle verbeterpunten in de nieuwe Visie Groen, die in de Omgevingsvisie wordt geïmplementeerd, worden meegenomen.
Dat de formulieren en aanvragen digitaal aangeleverd moeten worden, is een landelijke afspraak.

De heer **Pieterman** (50PLUS) merkt op dat een grote groep mensen daarmee niet uit de voeten kan.

De heer **Bond** (ged.) ziet in de praktijk dat met name de WBE's elkaar helpen bij schademeldingen e.d. De provincie wil dit ondersteunen.
De vraag over het belende perceel van de VVD raakt het verschil tussen de wet en de vrijstelling. In de vrijstelling kan de schadebestrijding nader gespecifieerd worden als het gaat om belendende percelen. De vraag wanneer je in het belendende perceel zit, heeft te maken met de vraag in welke zonering de schade veroorzaakt wordt. Dit wordt in de vrijstelling geregeld.
Er zijn bijna geen rietganzen meer en daarom zijn deze van de lijst gehaald.

4a.1 Verordening Houtopstanden

De heer **Van Liere** (PvdD) merkt op dat de Boswet succesvol was in het beschermen van het bosareaal. De provincie gaat er in de verordening flexibeler mee om. Het is daarom belangrijk dat het bosareaal goed gemonitord wordt. Hij hoort graag van de gedeputeerde hoe dit precies in zijn werk gaat.

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) leest in art. 12 een aantal criteria waaronder GS een kapverbod kan opleggen. Hij vindt het feit dat GS dit kúnnen doen aan de magere kant, want als aan de criteria wordt voldaan moet men een dergelijk verbod gewoon opleggen. Hij pleit ervoor om dit dan ook te doen.

Mevrouw **Zaal** (D66) vindt dat de verordening laat zien dat de uitgangspunten uit het voortraject goed vertaald zijn, zoals bij de oerbossen. De keuze voor dynamisch bosbeheer wil zij graag nader gespecificeerd zien met ecologische kwaliteitseisen bij de herplaatsingsplicht, bijvoorbeeld door een rassenlijst.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vindt de keuze voor dynamisch bosbeheer een goede, maar wijst op de discussies die zijn gevoerd n.a.v. het Gooisch Natuur Reservaat (GNR). Hij vindt dat de overheid moet oppassen om zich te veel te bemoeien met de wijze waarop bossen eruit moeten zien. De ingrepen in de bossen moeten echter wel goed uitgelegd worden en hij stelt voor dat de terreinbeheerders verplicht worden om op een goede en moderne manier te communiceren met de mensen in de omgeving.

Mevrouw **De Groot** (SP) legt ook de nadruk op wat in het GNR is gebeurd. Bossen zijn de groene longen en het is logisch dat mensen protesteren als er bomen worden gekapt. De provincie moet goed luisteren naar die mensen en kan ook niet bepalen wat anderen mooi vinden. Aan de andere kant is een breder spectrum aan

natuurdoelen ook een goede zaak. Het blijft dus arbitrair. Zij begrijpt de herplantplicht niet helemaal; moet in alle gevallen van boskap herplant worden?

Mevrouw **Van Langen** (VVD) constateert wijzigingen ten opzichte van de Boswet, met name door het dynamisch bosbeheer. Zij heeft moeite met art. 6.a, dat bij het kappen van de verjongingsgaten is verkleind tot drie maal de boomhoogte. In Zuid-Holland is het maximaal anderhalf keer de boomhoogte. Net als 6.d, maatregelen ter realisatie van een bepaald beheertype, roept dit de GNR-discussie over of heide beter is dan bos in herinnering. Ook kan de omgeving weinig doen als er geen kapvergunning nodig is.

De heer **Pieterman** (50PLUS) leest dat er meer mogelijkheden zijn tot het stellen van regels als een eigenaar een houtopstand wil vellen. 50PLUS vindt dit een goede maatregel. Zo kan er meer bepaald worden over de herplant. 50PLUS is voor dynamisch bosbeheer en de realisatie van een breder spectrum aan natuurdoelen.

De heer **Kramer** (GroenLinks) merkt op dat de wettelijke gronden om kap te verbieden beperkt zijn en zijn gelegen in de bijzondere natuur- en landschapswaarden. Hij vraagt in hoeverre die begrippen zo kunnen worden uitgelegd, dat beleving van natuur en landschap daaronder valt, zodat de waarde die aan het bos gehecht wordt door de gebruikers en de omwonenden een rol kan spelen bij de bescherming van een bosareaal.
In de verordening wordt gesproken over "boskern". Dit betreft een gebied van minimaal 5 ha. De heer Kramer is niet duidelijk wat de betekenis van de definitie is. Het suggereert dat allerlei voorschriften niet gelden voor bossen kleiner dan 5 ha. Hij hoort graag dat hij dit verkeerd ziet, want ook kleinere bossen kunnen waardevol zijn en daardoor vallen onder het kapverbod.

De heer **Bond** (ged.) antwoordt dat het monitoren van het bosareaal loopt via het Natuurbeheerplan dat jaarlijks bij PS langskomt.

> De heer **Van Liere** (PvdD) meent dat het Natuurbeheerplan gaat over de natuurgebieden die worden gesubsidieerd. Het gaat nu echter over alle bosopstanden, ook die buiten de gesubsidieerde natuurgebieden. Hij vraagt hoe de gebieden die niet in het Natuurbeheerplan staan, worden gemonitord.

De heer **Bond** (ged.) geeft aan dat in art. 6 lid d staat dat maatregelen plaatsvinden ter realisatie van het beheertype, zoals dat voor de betreffende locatie is opgenomen op de ambitiekaart van het Natuurbeheerplan als bedoeld in artikel 2 lid van de uitvoeringsregeling Natuur en Landschapsbeheer Noord-Holland. Het gaat bij dat laatste artikel om alle bosopstanden en de provinciale vrijstellingen.

> De heer **Van Liere** (PvdD) meent dat op de ambitiekaart niet alles staat en dat er dan bosopstand overblijft.

De heer **Bond** (ged.) zegt dat de vrijstelling niet geldt voor de typen bos die daarin beschreven staan. Hij denkt dat de heer Van Liere en hij langs elkaar heen praten.
Het kapverbod is maatwerk. Op de kaart van Alterra staat bijvoorbeeld ook oud bos. Als dat niet onder het beschermingsregime zou vallen, is het toch bijzonder dat in een Randstadprovincie op zoveel plaatsen bos staat dat ouder is dan 200 jaar.
Mevrouw Zaal deed een suggestie voor een rassenlijst. De gedeputeerde vindt dit een interessante suggestie. Hij zal bekijken hoe die lijst eruit moet zien in relatie tot het genoemde maatwerk en het dynamisch beheer. Hij bekijkt ook of het rapport van professor Den Ouden daarbij kan worden betrokken.
Op de vraag van de PvdA antwoordt de gedeputeerde dat het niet mogelijk is om verplichte communicatie op te nemen in de verordening, maar dat hij dit meeneemt in het strategisch overleg Groen. Hij is het ermee eens dat communicatie over kappen heel goed uitgevoerd moet worden en dat men dit goed moet uitleggen.
De VVD stelde eigenlijk technische vragen. Het gaat om een maximum van 0,25 ha. die naar aanleiding van een zienswijze aan het artikel over de verjongingsgaten is toegevoegd. Er is sprake van een "boskern" als die groter is dan 10 are.

> De heer **Kramer** (GroenLinks) vraagt hoe het zit met de genoemde 5 ha.

De heer **Bond** (ged.) zegt toe dat dit wordt uitgezocht.

> De heer **Kramer** (GroenLinks) vraagt of de beleving wordt meegenomen in het bepalen van de waarde die reden kan zijn om een kapverbod op te leggen.

De heer **Bond** (ged.) noemt het voorbeeld van het GNR waarbij mensen in opstand kwamen tegen de grootschalige kap van een groot aantal bomen, terwijl men hierdoor de natuurwaarde wilde verhogen. Dit is een lastige kwestie die vooral te maken heeft met de manier waarop gecommuniceerd wordt.

> De heer **Kramer** (GroenLinks) gaat het om de vraag of PS bevoegd zijn om dit in de afweging mee te nemen.

De heer **Bond** (ged.) ziet het GNR als een leermoment dat men de beleving niet moet onderschatten en daar rekening mee moet houden.

> Mevrouw **Van Langen** (VVD) vindt het woord "beleving" subjectief. Zij vroeg nogmaals naar het verschil in boomhoogte met Zuid-Holland. Zij dacht dat men dit met elkaar had afgestemd.
>
> Mevrouw **De Groot** (SP) vraagt of alle boskap ook herplant moet worden.

De heer **Bond** (ged.) antwoordt op de laatste vraag dat dit bij Natura 2000 niet moet, maar bij natuurbeheerplannen wel.
Het verschil in boomhoogte heeft te maken met decentraal beleid. De provincies kunnen niet een-op-een worden vergeleken. Dit is in overleg gedaan met NBO's en TBO's in Noord-Holland. Toegevoegd is het maximum van 0,25 ha. waarbij men weer strenger is dan in Zuid-Holland.

> De heer **Bouberg Wilson** (ONH) vraagt waarom de criteria er niet toe leiden dat GS een kapverbod opleggen of dit zeer sterk overwegen.

De heer **Bond** (ged.) vindt dat in dit artikel onder lid b en c heel duidelijk is omschreven wanneer dit het geval is. Het gaat om maatwerk. Als men "zult" in de bepaling opneemt, moeten er ontheffingsmogelijkheden in de verordening worden opgenomen. Er is gekozen voor een andere weg. In de leden b en c staan de uitzonderingen waardoor maatwerk gemakkelijker toegepast kan worden.

De **voorzitter** vraagt of de verordening als hamerstuk of bespreekstuk naar PS kan.

De heer **Van Liere** (PvdD) wil nog even goed horen hoe de monitoring precies in elkaar steekt, maar vindt het goed als de verordening voorlopig als hamerstuk geagendeerd wordt.

De **voorzitter** concludeert dat de verordening doorgaat naar PS als hamerstuk, mits de PvdD niet meer reageert.

4a.2 Verordening Natura 2000-gebieden

Mevrouw **De Groot** (SP) merkt op dat GS met betrekking tot beweiden en bemesten geen problemen zien opdoemen en daarom geen beperkingen hebben gesteld. De SP ziet wel problemen, want het ligt aan de groei van de veestapel in de Natura 2000-gebieden of de SP het beweiden en bemesten in alle gevallen vrij wil stellen. Bovendien is de wijze van bemesting van belang. De mest van koeien en schapen ter plekke op het land is goed, net als het uitrijden van ruige mest. Kunstmest is minder goed. Daarnaast vraagt mevrouw De Groot wat helikopters in een Natura 2000-gebied doen en of landingen niet verboden moeten worden, behalve in een noodgeval.

De heer **Pieterman** (50PLUS) constateert dat het beschermingsregime min of meer ongewijzigd is. GS blijven bevoegd voor het toetsen van vergunningsaanvragen. De rol van andere overheden m.b.t. beheerplannen is gewijzigd; zij moeten instemmen met de maatregelen die in het beheerplan zijn opgenomen. Als een andere overheid niet instemt, kan het beheerplan volgens 50PLUS enorme vertraging oplopen. Hoe zit dit precies? Om te kunnen controleren dat de kwaliteit van habitats niet achteruitgaat, moet je controleren. Hoe ziet de provincie dit?

Mevrouw **Pels** (GroenLinks) baart het zorgen dat voor het bemesten een vrijstelling wordt gegeven. Komt dit omdat dit nog de "babyversie" van het document is en gaan GS hier nog regels aan verbinden? De verschillende soorten bemesting maken veel uit voor een gebied en bodem en daar moet men in Natura 2000-gebieden heel streng op zijn.

De heer **Van Liere** (PvdD) sluit aan bij het betoog van de SP met betrekking tot bemesting. Die wordt vrijgesteld, terwijl glashelder is dat overbemesting een significant negatief effect kan hebben op de kwaliteit van Natura 2000-gebieden. GS moeten dit niet willen. De heer Van Liere is benieuwd wat de commissie ervan vindt.
In de beleidsregel Natuurbescherming wil men een onderscheid maken tussen dieren van een bepaalde soort en de verwilderde dan wel exotische variant daarvan. De PvdD vindt het een slecht idee om individuele dieren op basis van kleuren te beoordelen en af te schieten; een dier kan een bepaald vlekkenpatroon hebben maar nog steeds een grauwe gans zijn. Men moet aan deze praktijk een einde maken.

Mevrouw **Zaal** (D66) zegt dat D66 bij provinciale landschappen denkt aan de voormalige nationale landschappen en de kust waarover haar fractie zich zorgen maakt m.b.t. de bebouwing. Zij vraagt zich af of men met het beschermen van de kust tot het verschijnen van de Omgevingsvisie moet wachten. D66 denkt erover om na het sluiten van het kustpact met een actie te komen.
D66 maakt zich ook enigszins zorgen over de bemesting en beweiding. In de uitleg staat dat GS geen achteruitgang verwachten. Mevrouw Zaal is geneigd dit te geloven, maar vraagt of dit gemonitord wordt en of erop teruggekomen kan worden als er toch sprake is van een achteruitgang.

Mevrouw **Jellema** (PvdA) sluit zich aan bij de woorden van GroenLinks en D66. GS leggen een vraag voor over het beweiden en bemesten, maar het blijft in het midden wanneer zij een antwoord verwachten en of dit van PS moet komen.

De heer **Bond** (ged.) zegt dat helikopters niet in Natura 2000-gebied landen, maar dat dit wordt toegestaan in de bufferzones daarvan.
GS volgen wat betreft de bemesting de landelijke regels die zijn vastgelegd in een AMvB. Uit gerechtelijke uitspraken is gebleken dat beweiding en bemesting de status van Natura 2000 niet verslechterd. Bij de vorming van de regelgeving onder de Wet natuurbescherming zijn GS constant op zoek geweest naar een balans tussen natuur en maatschappelijk belang. Voor de bedrijfsvoering van de agrariërs is het van groot belang dat kan worden beweid en bemest.
Het is interessant om in de Omgevingsvisie terug te komen op de provinciale landschappen. D66 noemt als voorbeeld de kust en bebouwing. GS hebben in beantwoording op schriftelijke vragen al aangegeven dat zij daarin zeer terughoudend zijn. De gedeputeerde verwijst naar het stuk Identiteit Kustplaatsen, waarin de provincie een goede aanzet geeft over RO en profielen; geen eenheidsworst aan de Noord-Hollandse kust, zuinig zijn op het unieke landschap en alleen daar waar het echt kan en in het profiel past bebouwing toestaan. Hij vindt het een mooie pilot om te bekijken of van de kust een provinciaal landschap gemaakt kan worden.
Voor zover de gedeputeerde weet, worden de Natura 2000-gebieden wat betreft achteruitgang door bemesting niet gemonitord, maar gaat het om de totale kwaliteit van het gebied.

Mevrouw **Jellema** (PvdA) vraagt hoe de commissie denkt over het toestaan van bemesting en beweiding.

De heer **Van Liere** (PvdD) zegt de landelijke regelgeving niet heeft kunnen verhinderen dat Natura 2000-gebieden veelal in ongunstige staat van instandhouding verkeren. Dit betekent dat men meer moet doen om de natuur te beschermen. Vermesting is een groot probleem. Een goede maatregel zou zijn om vlak bij de Natura 2000-gebieden bemesting niet vrij te stellen.

Mevrouw **Pels** (GroenLinks) ondersteunt het betoog van de heer Van Liere. Er is in de verordening nu sprake van een totale vrijstelling, terwijl er ook nagedacht kan worden over de soort en hoeveelheid van bemesting. Er is een grijsgebied.

Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) heeft er geen problemen mee. In de praktijk gaat het om bedrijven die tegen de Natura 2000-gebieden aan liggen en hun koeien buiten weiden. Het lijkt haar geen goede zaak om dat te verbieden. Als het een landelijke regel is, is het ook niet eerlijk als in Noord-Holland een uitzondering wordt gemaakt. Monitoren kan altijd.

> De heer **Van Liere** (CDA) vindt dat als het CDA meent dat het niet eerlijk is dat in Noord-Holland andere regels gelden dan in Zuid-Holland, het niet had moeten instemmen met decentralisatie. Grondwater stroomt nu eenmaal van de ene naar de andere plek en op het moment dat men naast een Natura 2000-gebied veel mest in de grond brengt, komt dat daar terecht in het oppervlakte- en grondwater.

Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) meent dat er zoveel landelijke richtlijnen voor de hoeveelheid mest zijn die opgebracht mag worden, dat dit niet kan.

Mevrouw **De Groot** (SP) ziet wel degelijk problemen door het groeien van de veestapel.

> Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) merkt op dat de veestapel door de fosfaatrichtlijn minstens 8% moet krimpen.

Mevrouw **De Groot** (SP) zegt dat die vooralsnog is gegroeid. De soort mest, kunstmest of ruige mest, is wel degelijk van belang.

De heer **Bond** (ged.) blijft erbij dat GS zich houden aan de landelijke afspraken in de AMvB.

De **voorzitter** concludeert dat de verordening als bespreekstuk naar de PS-vergadering gaat.

4a.3 Verordening vrijstelling schadeveroorzakende soorten
Mevrouw **Zaal** (D66) merkt op dat het hierbij niet gaat om een beleidsarme wijziging omdat men gaat van ontheffing naar vrijstelling. Dit biedt ruimte voor preventie en daar is D66 voor. Zij maakt zich echter wel zorgen over het ultimum remediumvereiste en hoe dit in het systeem van vrijstellingen wordt meegenomen. Zoals in het coalitieakkoord staat, wordt doden alleen ingezet als uiterst middel. Bij ontheffing kan men dit aan de voorkant toetsen, maar bij vrijstelling lijkt dit een stuk lastiger. Mevrouw Zaal is benieuwd wat de gedeputeerde hiervan vindt. De vraag wordt nijpender omdat men voor een tegemoetkoming in de schade gebruik moet maken van de vrijstelling. D66 is dus blij met de ruimte voor preventie, maar maakt zich zorgen dat nu eerder naar het middel doden wordt gegrepen dan onder het oude systeem.
Er ligt een uitspraak van de Raad van State over meeuwen en gezondheid. Mevrouw Zaal vraagt hoe die wordt meegenomen.

Mevrouw **Van Langen** (VVD) vraagt naar de gevolgen als iemands grond dicht bij de rust- of foerageergebieden ligt. Daarnaast vraagt zij waarom de kleine mantelmeeuw of de zilvermeeuw niet conform Zuid-Holland aan de lijst wordt toegevoegd. In Alkmaar heeft men te maken met meeuwenkolonies bij de Huisvuilcentrale.

Mevrouw **De Groot** (SP) zegt dat de vrijstelling een meer omvattende regeling wordt dan die onder het oude regime; waar gebruik werd gemaakt van ontheffingen komen die onder de vrijstelling en moeten PS van tevoren goed bedenken wat zij op de twee verschillende lijsten vrij willen stellen. Ook mogen PS de dodingsmiddelen bepalen. Er komt dus een veel grotere verantwoordelijkheid op de Statenleden te liggen en ze moeten beschikken over veel kennis; de dodingslijst bij gewasschade is maar liefst uitgebreid met negen diersoorten. Dit wordt schieten of vergassen zonder machtiging. Mevrouw De Groot ziet hier geen voordeel in.
Daarnaast vindt zij het verwarrend dat in de brief het woord "verjaging" staat, terwijl zij dit ziet als jacht. Verjaging valt voor haar in de categorie vogelverschrikker, agrislaser etc. Met de vrijstellingen wordt alleen bereikt dat er minder hoeft te worden uitgekeerd door het Faunafonds.
Mevrouw De Groot vraagt wie controleert of de ecologische toets door een initiatiefnemer goed gedaan is en wat de belanghebbende gaat doen met de beesten die ontdekt zijn? Is dat de Faunabeheereenheid? Heeft die voldoende deskundigheid en personeel? Welke handelingen mag de belanghebbende doen? Mag hij dieren over de grens van zijn grond zetten of ze doden?

Mevrouw **Pels** (GroenLinks) zou liever zien dat er niet meer wordt geschoten, maar dat meer werende middelen worden ingezet. Zij sluit zich aan bij D66 omdat zij bang is dat het afschieten van dieren gemakkelijker wordt in plaats van moeilijker. Het lijkt alsof het afschieten van dieren in de buurt van hun slaapplaats een uur voor zonsopkomst en een uur na zonsondergang, als zij aan het scharrelen zijn, wel kan, terwijl daar een uitzondering voor is.

De heer **Bouberg Wilson** (ONH) vraagt of de gedeputeerde kan reflecteren op hetgeen LTO heeft ingesproken over de uitwerking van de schade.

De heer **Pieterman** (50PLUS) merkt op dat de verordening en het bestrijden van schadelijke soorten nodig blijven, maar dat men oog moet hebben voor nieuwe en diervriendelijke methoden, zoals andere vormen van verjagen. De verordening maakt dat PS zich kunnen uitspreken over de dodingsmiddelen. Of dit een voordeel is, weet de heer Pieterman niet zo precies. Een vrijstelling is echter geen vrijbrief, dus worden er extra criteria

gesteld en ook daar is 50PLUS voor. De verordening leidt wellicht tot minder uitkering aan schade en geeft de agrariër meer verantwoording bij het voorkomen van schade. Ook daar kan 50PLUS zich in vinden, omdat er wel grenzen gesteld moeten worden aan wat de provincie moet en kan betalen.

De heer **Van Liere** (PvdD) wil dit bijzondere moment markeren: het komt niet vaak voor dat een inspreker van LTO met een suggestie komt die de PvdD goed vindt, zoals het schrappen van ganzen van de vrijstellingslijst. Hij kan zich voorstellen dat er een andere motivering aan ten grondslag ligt, maar een goed plan is een goed plan. De PvdD is gaarne bereid dit amendement voor LTO in te dienen.
Mevrouw Zaal heeft al aangegeven waar de crux zit: in het ultimum remedium. Een vrijstelling is niet het allerlaatste middel.

Mevrouw **Jellema** (PvdA) sluit zich aan bij D66. Het is goed dat GS schrijven dat er een focus komt op de optimale inzet van preventieve middelen ter voorkoming van schade om afschot terug te dringen. Er staat ook "alleen nadat er naar alternatieven is gekeken". Mevrouw Jellema is benieuwd of GS bereid zijn om ondersteuning te bieden aan de preventieve maatregelen, zoals licht in de polder. Wordt dit alleen met de mond beleden of wordt er echt iets gedaan?
Mevrouw Jellema wijst erop dat de FBE al na drie maanden nadat het nieuwe jaar is ingegaan de jaarverslagen moet indienen. De beheereenheden moeten van ver komen om hun zaken op orde te krijgen en zij vraagt zich af of er geen gat zit tussen wat zij allemaal moeten doen en hoe het moet gaan lopen in de nieuwe wetgeving.

Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) merkt op dat volgens art. 3.9 over de directe schadebestrijding uitsluitend gebruikgemaakt mag worden van geweer en hond. Het CDA vindt dit beperkt. Waarom wordt het gebruik van lokmiddelen uitgesloten? Kan dit aangepast worden?
Er is toegezegd dat het ganzenakkoord gehandhaafd blijft. Het CDA wil zekerheid hebben dat dit goed wordt geborgd. Verschillende partijen twijfelen erover dat ganzen op de vrijstellingslijst moeten staan. Het CDA wil graag van de gedeputeerde horen dat de schade-uitkering goed geborgd is en blijft en dat de 95%-systematiek gehandhaafd blijft.
Er zijn zoveel beperkingen dat dieren niet massaal afgeschoten kunnen worden. Mevrouw Koning-Hoeve hoort graag of het populatiebeheer ongewijzigd blijft bij het op de vrijstellingslijst plaatsen van de gans.

De heer **Klein** (CU-SGP) signaleert dat men gaat van een systeem van ontheffingen naar een van vrijstellingen. Hij vindt het spannend om te zien wat het effect is, omdat van alles wordt gezegd over de verwachtingen, de optimale focus op preventie en minder afschot. Hij wil graag weten waarop de verwachtingen zijn gebaseerd. Ook wordt verwacht dat het aantal schadevergoedingen lager zal zijn. Is dit alleen gebaseerd op het sneller kunnen ingrijpen en dat het niet meer nodig is om een dag te wachten op een ontheffing of heeft het ook te maken met andere wijzigingen? Waar wordt de 95% precies genoemd? Hij krijgt graag een toelichting van de gedeputeerde.
Een andere reden voor vrijstelling is ruimtelijk ingrijpen, zoals tot nu toe door het Rijk werd gedaan. De heer Klein vindt het zorgvuldig dat daar voorzichtig mee omgegaan wordt en dat er minder dieren op staan dan op de landelijke lijst en maakt daarvoor zijn complimenten.

De heer **Bond** (ged.) antwoordt op de vraag van D66 dat in artikel 3 lid 6 staat dat een vrijstelling altijd gemeld moet worden. Dan kan gecontroleerd worden of er eerst preventieve middelen zijn ingezet - anders krijgt men geen schade uitgekeerd - en men past daarna verjaagt of beheert. Het Faunafonds controleert dus ook de inzet van preventieve middelen.
De Raad van State heeft toegestaan dat Zuid-Holland een onderzoek naar meeuwen doet. Het gaat dus niet om beheer. Naar aanleiding van het onderzoek bekijkt de provincie wat er verder gebeurt en volgt zij dit op de voet.
Vergassen is maar voor één soort, de grauwe gans, toegestaan en daarbij gaat het om het maatschappelijk belang.
Vrijstellingen moeten inderdaad leiden tot een vermindering van de bureaucratie. De wet vraagt om een beheerplan voor elke soort. Pas als dat er is en de soort op de vrijstellingslijst staat, leidt het tot een vermindering van de bureaucratie m.b.t. vergunningen en ontheffingen. Er moet nu meer dan vroeger geïnvesteerd worden in de vorm van een beheerplan, dat volgens de wet wetenschappelijk onderbouwd moet worden. Vandaar dat de werkdruk bij de FBE groter wordt en de gedeputeerde bekijkt of hij de vier FBE's in landsdeel West - Zuid-Holland, Utrecht, Flevoland en Noord-Holland - samen kan laten werken door bepaalde onderzoeken samen te doen.
Mevrouw Jellema verwart de vrijwilligers van de WBE's met die van de FBE's. De FBE's gaan over de uitvoering en de WBE's zijn de vrijwilligers in het veld. Daar zijn er nu nog 27 van. De gedeputeerde gaat proberen om

naar 15 te gaan. Anders worden de vrijwilligers wel heel zwaar belast; door de samenwerkingsverbanden wordt de druk minder groot.

> Mevrouw **Jellema** (PvdA) vraagt of het wel zo is dat de FBE's afhankelijk zijn van de input van de mensen in het veld in de WBE's.

De heer **Bond** (ged.) zegt dat dit niet zo is. De terreineigenaren vragen een vergunning of ontheffing aan, de FBE brengt die in, de provincie toetst die op basis van de wet en geeft de vergunning of ontheffing af aan de FBE. Die vergeeft de vergunning vervolgens aan de WBE.
De terugkoppeling van wat er is geschoten, wordt geregistreerd in het beheerregistratiesysteem. Hiertoe zijn de jagers verplicht. De laatste keer is met de tellingen door de KNJV samengewerkt met Landschap Noord-Holland waardoor men ook af is van de discussie over de cijfers. De samenwerking in het veld is een stuk verbeterd.
Op basis van de cijfers maakt de provincie haar beleid en wordt de schade-uitkering bepaald, dus het is ongelofelijk belangrijk dat er goed geregistreerd wordt. De FBE heeft de cijfers nodig om de vergunningen of ontheffingen te toetsen. De wet verandert dit niet. Het moet zorgvuldig, want het doden van dieren is nog steeds het laatste middel.
Mevrouw De Groot vroeg naar de economische toets, maar die staat hier los van.

> Mevrouw **De Groot** (SP) zegt dat dit wel in de verordening vrijstelling schadeveroorzakende soorten staat.

De heer **Bond** (ged.) licht toe dat de één een toets voor ruimtelijke ingrepen en de ander een toets voor gewasschade is. Als mevrouw De Groot de vraag mailt, zal hij daar schriftelijk op antwoorden.
GroenLinks vroeg naar de cruciale regel voor jagen een uur voor en een uur na zonsopgang, als de dieren scharrelen. Dat is de actieve periode waarin de jager niet wil jagen. Hierover wordt elke keer een afweging gemaakt die is gekoppeld aan de winterrust, het aantal wat beheerd is, het resultaat, een stijging van de populatie e.d. Dit is maatwerk en levert binnen de G7 en de FBE altijd heftige discussies op.
Wat betreft de vraag van ONH, CDA en VVD over de 95% gaat het om artikel 5 lid 2. De vergoeding is echt 95%. In het G7-akkoord is dit afgesproken. Hij hoopt dat LTO hiermee gerustgesteld is. Als de doelstelling van 2005 wordt gehaald, wordt het anders en zal de gans misschien wel van de vrijstellingslijst af moeten omdat er geen reden meer is om hem erop te laten staan.
De verordening leidt niet tot een vermindering van schade. Het is een model waarmee gewerkt moet worden en de uitvoering en de vrijstellingen zullen leiden tot een vermindering van schade.
Noord-Holland staat het gebruik van lokmiddelen niet toe, omdat de provincie op dit punt onderuit is gegaan bij de rechter. Animal Rights stapt overigens naar de rechter omdat Zuid-Holland dit nu toestaat. De provincie is wel bezig met het ministerie van EZ en dat van I&M om te kijken naar een oplossing. De gedeputeerde is zelf voorstander van het inzetten van lokmiddelen. Hij is benieuwd hoe de zaak in Zuid-Holland gaat aflopen.

> Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) deelt mee dat de staatssecretaris in antwoord op vragen van de SGP heeft aangegeven dat het niet de bedoeling is deze middelen voor vrijgestelde soorten te verbieden. Het gaat om lokken van dieren die al dichtbij zitten om ze binnen geweerafstand te krijgen.

Mevrouw **Pels** (GroenLinks) zegt dat in antwoord op vraag 24.4 van de vogelwerkgroep staat dat er bij uitvoering op basis van een vrijstelling de inzet van werende middelen niet vereist is. Zij begrijpt dit niet, omdat er net werd gezegd dat dit juist wel een eis is.

De heer **Bond** (ged.) verwijst naar art. 3 lid 6 van de verordening. Er is een verschil tussen kwetsbare en niet kwetsbare gewassen.

> Mevrouw **Pels** (GroenLinks) merkt op dat de beantwoording dan niet klopt.

Mevrouw **Zaal** (D66) vraagt of het zo is, dat als men een vrijstelling heeft er getoetst wordt, maar als die vrijstelling er eenmaal is er niet meer getoetst wordt.

De heer **Bond** (ged.) antwoordt dat dit juist wel het geval is. Daar is de 100%-meldingsplicht voor bedoeld en die wordt gecontroleerd. Als het gaat om schade, controleert het Faunafonds of alle maatregelen zijn uitgevoerd. Anders keert het niet uit.

De heer **Van Liere** (PvdD) denkt dat een aantal dingen door elkaar loopt. Een vrijstelling is een vrijstelling en die geldt voor een bepaalde categorie en niet voor een persoon. Er moet wel gemeld worden, maar men hoeft niet aan te tonen dat het noodzakelijk is dat een vrijstelling toegepast wordt. De preventieve middelen zijn voorgeschreven in het kader van het Faunafonds, maar dit is geen toets voor de vrijstelling.

De heer **Bond** (ged.) vindt dat de heer Van Liere de commissie op het verkeerde been zet. Het zit in elkaar zoals hij het zegt. Hij zal de commissie dit toesturen.

Mevrouw **Pels** (GroenLinks) krijgt graag ook een schriftelijke reactie op haar vraag over de beantwoording van vraag 24.4 om zeker te weten dat alles goed is geregeld.

De heer **Bond** (ged.) constateert dat het om een technische vraag gaat en dat hij die graag op schrift krijgt om schriftelijk te kunnen antwoorden.

Mevrouw **Van Langen** (VVD) had gevraagd naar de rust- en foerageergebieden. Er staat in de verordening dat totdat rustgebieden zijn aangewezen door GS voor foerageergebieden een geldigheidsperiode geldt van 1 november tot 1 april. Zij vraagt wat de gevolgen zijn als iemands grond in een van die gebieden ligt.

De heer **Bond** (ged.) antwoordt dat iemand die zijn grond als foerageergebied beschikbaar stelt daarvoor een vergoeding krijgt. Een groot aantal foerageergebieden is al aangewezen, zodat de winterrust kan worden gegarandeerd.

De **voorzitter** concludeert dat de verordening als bespreekstuk naar PS gaat.

4a.4 Verordening Tegemoetkoming schade
Mevrouw **Pels** (GroenLinks) ziet door de inspraak van LTO bevestigd, dat een schadevergoeding het nadelige effect kan hebben dat boeren daar voor hun inkomen deels van afhankelijk zijn. Als die schadevergoeding van 95% naar 30% zou gaan, is dat voor hen een groot probleem. Zij ziet weinig stimulerende maatregelen om gewassen te telen die minder schade geven.

De heer **Van Liere** (PvdD) vindt de beleidsregel die onder de verordening ligt royaal. De argumenten hiervoor zijn eerder gewisseld. Hij wijst op de situatie rond het afschaffen van de melkquota waardoor de veestapel werd uitgebreid, de melkprijzen sterk daalden en uiteindelijk de belastingbetaler de oplossing betaalde. De intensivering van de landbouw is de hoofdreden dat er zoveel ganzen zijn. Ook nu moet de belastingbetaler de oplossing vergoeden. De PvdD kiest niet voor deze insteek.

De **voorzitter** wijst de heer Van Liere erop dat hij door zijn spreektijd heen is.

Mevrouw **Zaal** (D66) meent dat er in deze verordening juist wel een prikkel is door eerst gebruik te maken van afwerende middelen en dan pas een schadevergoeding te kunnen aanvragen. Zij vraagt de gedeputeerde of dit klopt. Zij kan het uitgangspunt dat het primair gaat om de verantwoordelijkheid van de grondeigenaar steunen. D66 is geen voorstander van een gegarandeerde schadevergoeding zoals LTO die suggereerde. Een schadevergoeding is nooit gegarandeerd.

Mevrouw **Jellema** (PvdA) sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Zaal. Het viel haar op dat LTO spreekt van agrariërs die niet bij voorbaat in aanmerking komen voor een schadevergoeding. Het lijkt erop dat men de schadevergoeding in de bedrijfsvoering opneemt. Dit geeft te denken. Het gaat nu anders worden.

Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) merkt op dat als het aantal ganzen op het niveau van 2005 zit, er nog steeds sprake is van 5 ton aan schade en vraagt of de schadevergoeding dan toch geborgd moet worden. Zij vraagt hoe de gedeputeerde daarnaar kijkt en of daar nu al iets over af te spreken is.

Mevrouw **Van Langen** (VVD) sluit zich aan bij de vraag van het CDA. Er is een ganzenakkoord afgesproken en er moet nu niet ineens gedaan worden of de eis van LTO onredelijk is.
Provincies gaan verschillend om met het eigenrisico. In Noord-Holland is het pas interessant om de schade te melden als die meer dan 600 euro is. Als men de schade goed in beeld wil krijgen, moet het eigenrisico beperkt worden tot 50 euro zodat de schade eerder gemeld wordt. Waarom is hiervoor niet gekozen?

De heer **Pieterman** (50PLUS) vindt het vreemd dat de aanvrager van een schadevergoeding zeven dagen de tijd krijgt om die in te dienen, maar niet binnen zeven dagen antwoord krijgt.

De heer **Bond** (ged.) zegt op de opmerkingen van GroenLinks en de PvdD dat niet één boer gewassen teelt om ze vervolgens weg te gooien voor een schadevergoeding. Biologische boeren, waar de partijen zo'n groot voorstander van zijn, hebben veel schade.

> Mevrouw **Pels** (GroenLinks) interrumpeert dat zij niet heeft aangegeven dat de boeren er plezier in hebben om hun gewassen weg te gooien. Zij vindt ook niet dat biologische boeren wel mogen afschieten; voor iedereen gelden dezelfde regels.

De heer **Bond** (ged.) is blij dat hij mevrouw Pels dan verkeerd heeft begrepen. Het gaat om een tegemoetkoming in de schade en geen volledige vergoeding.
Tegen de heer Van Liere zegt de gedeputeerde dat hij grondig met hem van mening verschilt; de Flora- en Faunawet van 2002 waarin het doden werd verboden, heeft gezorgd voor een enorme toename van o.a. het aantal ganzen, en niet de intensivering van de landbouw.
De volgorde die mevrouw Zaal aanhoudt, klopt.
Het landelijke G7-akkoord is geklapt, maar de doelstelling om terug te gaan naar het schadeniveau van 2005 is landelijk 5 ton. Voor Noord-Holland is de doelstelling een ton. Als het zover is, komt het in beeld dat de gans van de vrijstellingslijst moet.
Noord-Holland moet niet met andere provincies worden vergeleken, want de schade loopt in Noord-Holland in veel grotere bedragen. De drempel van 250 euro is ingevoerd omdat er ontzettend veel meldingen waren waarbij de schaderegistratie meer kostte dan het opleverde. Hij adviseert PS ten zeerste om de drempel in stand te houden, omdat de kosten anders toenemen en er niet meer praktisch gewerkt kan worden.
Dat de schade binnen zeven dagen gemeld moet worden, is logisch. Anders kan het Faunafonds die niet meer controleren. Hij denkt niet dat het lukt om de schademeldingen binnen zeven dagen af te werken. Volgens de gedeputeerde duurt dit ongeveer een maand, omdat men de schade moet taxeren en de gegevens verwerken. Men komt wel binnen zeven dagen de schade taxeren.

> De heer **Pieterman** (50PLUS) merkt op dat een boer bij schade geen spullen van zijn land mag halen.

De heer **Bond** (ged.) zegt dat het Faunafonds echt binnen een paar dagen probeert langs te komen.

> Mevrouw **Jellema** (PvdA) vraagt of de schade niet bijvoorbeeld geappt kan worden.

De heer **Bond** (ged.) weet dat het niet zo simpel is en dat de taxateur de schade echt moet zien.

De **voorzitter** stelt vast dat ook de spreektijd van de PvdA op is. Hij stelt voor om de spreektijd van de PVV, die niet meer aanwezig is, te gebruiken om partijen die door hun spreektijd heen zijn meer tijd te geven.
De voorzitter concludeert dat de verordening als bespreekstuk naar PS gaat.

4a.5 Verordening Faunabeheer
Mevrouw **Zaal** (D66) vindt het betrekken van de natuur- en dierbeschermingsorganisaties in het kader van preventie heel nuttig. De adviesrol is nu vrijblijvend. Mevrouw Zaal vraagt op welke manier die in de uitwerking daadwerkelijk wordt ingevuld.
De opschaling naar 7.500 ha wordt in de zienswijze ter discussie gesteld omdat 5.000 ha voldoende zou zijn. Mevrouw Zaal wil graag weten hoe hiermee in andere provincies wordt omgegaan.

Mevrouw **De Groot** (SP) vindt de verordening een goede zaak. De FBE krijgt een zware verantwoordelijkheid voor de instandhouding van soorten in haar gebied. Behalve het rapporteren over het doden van dieren, moeten ook de behandelde nesten in de rapportage worden meegenomen en moet er meer aan preventie worden gedaan. De SP betwijfelt of de FBE's dit wel aankunnen. In de afgelopen jaren hebben ze er blijk van gegeven dat ze de zaken niet goed bijhouden en dit, wellicht door personeelsgebrek, ook niet kunnen. De SP wil dan ook dat de FBE's en de WBE's goed gecontroleerd en gemonitord worden door middel van inzage in de faunabeheerplannen en de jaarverslagen. De SP ziet graag veel rapportages aan de Staten verschijnen. Misschien is op termijn een Rekenkameronderzoek noodzakelijk.
Mevrouw De Groot vindt het jammer dat de jagers alleen op vrijwillige basis gegevens hoeven te verstrekken aan de FBE. Daardoor kunnen onverkwikkelijke toestanden ontstaan.

De **voorzitter** zegt dat dit laatste niet klopt.

Mevrouw **Jellema** (PvdA) vraagt of bij de gedeputeerde al bekend is of de dierenwelzijnsorganisaties willen toetreden.

Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) merkt n.a.v. art. 2.4 over het jaarlijks verslag van het faunabeheer op, dat voorgeschreven wordt dat er cijfermatige rapportages van de toepassing van preventieve en alternatieve middelen moeten zijn. GS vragen hiermee wel erg veel, want dat is eigenlijk onmogelijk. Grondgebruikers hoeven op dit moment alleen bij een verzoek voor schadevergoeding te rapporteren. Hoe wordt dit ingevuld en wie gaat dit doen? Is de gedeputeerde bereid dit beleid aan te passen?
In art. 3.4.2 over eisen aan het faunabeheerplan worden in lid e en f twee verschillende dingen gevraagd die met elkaar in tegenspraak lijken te zijn. Is de gedeputeerde bereid lid e en f samen te voegen? Er moet dan in staan dat alle inspanningen onder het regime van vrijstelling en ontheffing die succesvol zijn geweest en die geleid hebben tot het voorkomen van schade, worden meegewogen bij het bepalen of er een nieuwe ontheffing wordt gegeven. Goed beheer ten tijde van een ontheffing moet worden meegeteld. Mevrouw Koning vindt dat niet gewacht mag worden op toename van de populatie en de schade voordat men mag ingrijpen.
In art. 3.4.2 lid k staat dat bij een faunabeheerplan de beheermaatregelen een aanduiding bevatten welk wettelijk belang wordt gediend en of er sprake is van een publiek dan wel privaat doel en welke organisatie hierbij belanghebbend is. Het CDA vindt dit te ver voeren. De wet is duidelijk de grond waarop kan worden overgegaan op populatiebeheer. Daarnaast zijn rechtsbeginselen van private en publieke partijen gelijk. Kan de gedeputeerde dit aanpassen?
Naar aanleiding van de inspraak van de heer Over vraagt mevrouw Koning of het klopt dat alle dieren die afgeschoten worden, geregistreerd moeten worden. Waarom is dit nodig?

Mevrouw **Van Langen** (VVD) zegt dat in de provincie Noord-Holland rond de 2.000 jagers actief zijn. De politiek heeft buitengewoon veel aandacht voor de jacht en de ganzen staan regelmatig op de agenda. De combinatie van een van de grootste ganzenpopulaties in combinatie met een van de grootste luchthavens ter wereld en twee greenports gericht op de agrarische sector, zorgen voor een bron van spanning. De schadeontwikkeling van ganzen voor wat betreft de landbouw is in Noord-Holland het grootst en gaat richting de 6 mln. De VVD maakt zich zorgen dat met de eisen die nu aan de FBE worden gesteld, die zich moet ontwikkelen tot een wetenschappelijk bureau en dat de jagers onbetaalde ambtenaren worden. De VVD vraagt zich af of de regels realistisch zijn omdat hogere wetgeving stelt dat jagers niet hoeven te voldoen aan de extra regels van de provincie.
Het jaarverslag moet binnen drie maanden worden gepubliceerd, terwijl de huidige termijn al lastig haalbaar is en er bovendien meer eisen aan het jaarverslag worden gesteld. Waarom wordt wat betreft de oppervlakte van 5.000 ha. niet aangesloten bij de oppervlakte die nodig is voor het faunabeheerplan? Welke extra regels worden door de provincie gesteld bovenop de wettelijke vereisten? Hoe haalbaar, uitvoerbaar en handhaafbaar zijn die regels als de hogere wetgever stelt dat jagers alleen gegevens hoeven te verstrekken die ze nu al vrijwillig verstrekken? Er wordt ook nog gevraagd om cijfermatige rapportages van de toepassing van alternatieve middelen. Langzamerhand hebben agrariërs een dagtaak aan de preventie. Hoe ziet de gedeputeerde dit? Als de FBE aan bepaalde regels niet kan voldoen, hoe sterk staat de provincie dan als de toestemming om te jagen wordt aangevochten? Is dit juridisch getoetst?

De heer **Pieterman** (50PLUS) constateert dat de rol van de FBE's belangrijk wordt. 50PLUS heeft gevragen gesteld over de kosten van een nieuw op te richten platform en de mogelijkheden die natuurorganisaties hebben wanneer ze adviezen geven aan een FBE en de FBE die naast zich neerlegt. 50PLUS heeft uit de antwoorden geconcludeerd dat de provincie hier oog voor heeft en dit in de gaten zal houden. De heer Pieterman vraagt of er een jaarlijkse evaluatie komt over de manier waarop de FBE's werken en of er klachten zijn.

De heer **Klein** (CU-SGP) heeft als de indruk dat de verordening een goede afweging van belangen biedt. Er worden duidelijke eisen gesteld, ook aan de rapportage, met een focus op populatiebeheer en schadebestrijding. Hij is benieuwd in hoeverre de eisen zijn veranderd ten opzichte van de oude verordening en of er zicht is op de uitvoerbaarheid ervan. Dit moet geen papieren tijger worden.

Mevrouw **Pels** (GroenLinks) zegt dat er preventieve interventies zijn opgenomen en dat daarover geschreven moet worden in het plan. Er moeten verwachtingen gegeven worden over de mogelijke schade en hoe men die gaat oplossen, maar niet over bijvoorbeeld de te verwachten preventieve interventies en de voortgang daarin.

De heer **Van Liere** (PvdD) bedankt de voorzitter voor zijn coulance en de PVV voor de spreektijd. Hij verwijst naar de discussienota Dieren Dichtbij. Daarin staan een aantal voorstellen die de PvdD middels amendementen zal inbrengen. Hij zal deze versturen zodat ze in de fractievergaderingen meegenomen kunnen worden. De gedeputeerde heeft al gereageerd op de discussienota, dus de heer Van Liere kan diens reactie wel voorspellen. Er staat nog één voorstel open, dat om ook de verwachte effectiviteit van maatregelen onderdeel te laten zijn van de eisen in het faunabeheerplan. GS vinden dit een goed idee en hebben dit overgenomen. De PvdD constateert dat dit gebeurd is met betrekking tot de vrijstellingen, maar zou dit ook graag bij de ontheffing zien. Is dit een bewuste keuze en zo ja, waarom?

De heer **Bond** (ged.) antwoordt dat de laatste vraag schriftelijk beantwoord zal worden.
De opschaling naar de 7.500 ha voor WBE's leidt ertoe dat men van 27 naar 15 WBE's gaat. Dit is een pittige operatie, want bij sommige WBE's krijgen mensen die al generaties actief zijn in een bepaald perceel te maken met een vergroting en andere jagers. Dit is in goed overleg met de WBE's gegaan en die hebben gezegd dat ze dit kunnen behappen.
Alle partijen vragen of de FBE het aankan. De gedeputeerde zegt hierop dat de provincie erbovenop zal moeten zitten en moet bekijken of de FBE voldoende geld heeft om alle extra taken uit te voeren en of het kan qua werkdruk. De gedeputeerde zei al dat hij bezig is met een samenwerkingsverband van Landsdeel West om efficiënter te werken m.b.t. onderzoeken e.d. Het wordt voor de FBE een pittige klus.
Het jaarverslag van de FBE moet binnen een bepaalde periode bij de provincie zijn. Dit heeft te maken met de geest van de nieuwe wet; er moet maatschappelijke verantwoordelijkheid afgelegd worden voor het beheren van dieren en voor preventieve maatregelen. De gedeputeerde vindt drie maanden een redelijke termijn. Als men politiek goed wil evalueren, zijn actuele jaarverslagen nodig. Hij wil niet weer een jaarverslag over 2014 in 2016 ontvangen, want dan kunnen de aanbevelingen niet uitgevoerd worden. PS en GS hebben daar een verantwoordelijkheid in. Er is aan de voorzitter van de FBE expliciet gevraagd of met de huidige middelen kan worden gedaan wat er extra gevraagd wordt. Daar komt nog een antwoord op, maar met de huidige middelen zal dit lastig worden.

> Mevrouw **Van Langen** (VVD) zegt dat de termijn nu onder maatschappelijke druk langer is geworden. Als alles wat beter op orde is, kan de termijn altijd nog naar 1 april. Waarom gaat men niet tijdelijk naar 1 juni?

De heer **Bond** (ged.) benadrukt dat het niet alleen om de maatschappelijke verantwoordelijkheid gaat, maar ook om het feit dat de provincie moet kunnen evalueren of de FBE's wat betreft personeel en geld op orde zijn. Als uit de reactie van de FBE's blijkt dat er meer geld nodig is, komt de gedeputeerde terug bij PS.

> Mevrouw **Van Langen** (VVD) vraagt of een overgangstermijn mogelijk is. Zij kan zich voorstellen dat dit zeker het eerste jaar niet haalbaar is.

De heer **Bond** (ged.) zegt dat het om een wet gaat die per 1 januari 2017 in werking treedt. De verlening van de termijn van het jaarverslag vindt hij te gemakkelijk. Hij doet het liever in één keer goed, want in de evaluatie is afgesproken dat men wil gaan voor een kwalitatief goede FBE. Als dit geld gaat kosten, moet dat goed onderbouwd worden.
Het CDA had het over de preventieve inzet van middelen. Het gaat echter om de inzet van nieuwe preventieve middelen. Als dit niet goed wordt bijgehouden, kan ook niet gemonitord worden of die goed werken of niet. Anders wordt het geld misschien in verkeerde dingen geïnvesteerd.
De koppeling van art. 3.4.2 lid d en f wordt uitgezocht. Over lid k merkt de gedeputeerde dat dit gaat over voor wie geregistreerd wordt. Dit is enorm belangrijk voor de onderbouwing van het beleid.
Mevrouw Van Langen heeft het over extra regels voor de WBE, maar de gedeputeerde ziet die niet. Er wordt juist geprobeerd om door de vrijstellingslijst en het faunabeheerplan zaken te versimpelen. Dit betekent minder bureaucratie. De rapportage heeft een maatschappelijk doel en moet inzichtelijk zijn. Uit de evaluatie blijkt dat ook.
De cijfermatige toepassing van de preventieve middelen heeft te maken met de balans tussen het doden van dieren en het inzetten van preventieve middelen om dat te voorkomen.

> Mevrouw **Van Langen** (VVD) vindt dat er wel extra regels worden opgelegd. Het Rijk zegt namelijk dat wat vrijwillig gemeld wordt, geregistreerd kan worden en dat de jager aan de extra rapportages niet hoeven mee te werken.

> Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) vraagt of als er gebruikgemaakt wordt van de laser, een nieuw middel, dan ook alle dieren geteld moeten worden en of dat handig is.

De heer **Bond** (ged.) antwoordt op de vraag van mevrouw Van Langen dat dit moet. Of het bij alle preventieve middelen moet, zal de gedeputeerde uitzoeken. Hij heeft begrepen dat het gebruik van nieuwe middelen in het begin gemonitord moet worden en daarna niet meer.
De gedeputeerde begrijpt de vraag van de VVD over de juridische toets niet. Die kan namelijk pas gedaan worden na het afgeven van een vergunning of ontheffing. Hij wil een lans breken voor de FBE's, want Noord-Holland doet het de afgelopen jaren ontzettend goed. Er zijn maar twee vergunningen bij de rechter onderuitgegaan. Dat is niet slecht.
De CU-SGP vroeg naar de verschillen met de vorige wetgeving. Dat zijn: meer inzet op preventie, meer maatschappelijke verantwoording en meer bevoegdheden voor de provincie.
Andere organisaties op het gebied van natuur- en milieubescherming zijn benaderd, maar tot nu toe heeft er nog niet één gezegd dat ze in de FBE willen plaatsnemen. De gedeputeerde heeft twee instanties persoonlijk benaderd met de vraag om aan te schuiven. Een persoon wilde wel, maar werd door het bestuur teruggefloten. Dit heeft te maken met de achterban. Over de adviesrol denkt men na. De provincie kan de organisaties niet wettelijk verplichten deel te nemen.

TWEEDE TERMIJN
Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) merkt op dat art. 3.4.2. lid k gaat over duurzaam populatiebeheer en dat de wet duidelijk is wanneer daartoe overgegaan kan worden. Zij vraagt waarom dit nog omschreven moet worden.

De heer **Bond** (ged.) antwoordt dat het hierbij niet gaat om het wettelijk belang, maar om de doelen die men wil bereiken en voor wie.

Mevrouw **Van Langen** (VVD) vindt zeker dat de FBE's het geweldig doen, maar zij vraagt zich af of als zij niet aan de regels kunnen voldoen, de provincie geen grote kans maakt om juridisch onderuit te gaan. Zij is bang dat dit gebeurt omdat de lat steeds hoger wordt gelegd.

De heer **Pieterman** (50PLUS) vraagt of er een jaarlijkse evaluatie komt van de manier waarop de FBE's werken en of er klachten zijn.

Mevrouw **Pels** (GroenLinks) vraagt of er meer over de mogelijkheden voor de provincie in het faunabeheerplan kan worden opgenomen, omdat er wel over een voorspelling van mogelijke schade wordt gesproken maar niet over de mogelijke middelen.

De heer **Bond** (ged.) vraagt of mevrouw Van Langen haar vragen op schrift wil stellen. Hij hoort graag welke extra eisen zij denkt dat de provincie in relatie tot andere provincies oplegt aan de FBE. De provincie volgt hierin echt de wet. Wel voelt de provincie zich verantwoordelijk, omdat zij de FBE betaalt. De provincie wil dat het kwalitatief goede en wetenschappelijk onderbouwde onderzoeken zijn en dan is het logisch dat de FBE zegt dat dit geld gaat kosten.

> Mevrouw **Van Langen** (VVD) zal de vragen schriftelijk stellen. Het gaat haar vooral om de risico's die de provincie bij de rechter loopt als een FBE niet aan de ambities kan voldoen. Het doel wordt dan niet bereikt.

De heer **Bond** (ged.) zegt dat dit aan de wetgever is. Hij meent dat dan de VVD-fractie in de Kamer meer haar best had moeten doen om dit in de wet op te nemen. De provincie kan niets veranderen aan de wettelijke eisen.
De evaluatie is recent. De aanbevelingen zijn overgenomen en een van de onderdelen is dat de FBE tijdig een jaarverslag stuurt zodat de provincie goed kan monitoren en snel feedback kan geven. Dat is ook voor de FBE gunstig.
De gedeputeerde vraagt of mevrouw Pels haar vraag schriftelijk wil stellen.

De **voorzitter** concludeert dat de verordening als bespreekstuk naar PS gaat. Er is een aantal antwoorden per mail toegezegd. Het verzoek is om dit via de griffie te laten verlopen.
Vier van de vijf voorstellen zullen in PS worden besproken en één is onder voorbehoud geen bespreekstuk in afwachting van de beantwoording van de vragen van de heer Van Liere.

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	De Groot (SP)		Bond	Wet Natuurbescherming Verordening vrijstellingen schadeveroorzakende soorten	Blijven de spelregels zoals ze nu zijn, voorafgaand aan het verwijderen of doden van dieren in bijlage 3 bestaan? Blijven de gemeenten verantwoordelijk voor het toetsen op grond van de (nu) Wet Natuurbescherming van ruimtelijke ingrepen en werkzaamheden in de openbare ruimte als onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing? Blijft het ministerie van LNV het bevoegd gezag voor wat betreft de beoordeling van de ruimtelijke onderbouwing op nadelige gevolgen voor flora en fauna? Of mogen de in de lijst genoemde diersoorten zonder meer en in elk seizoen verwijderd of gedood worden?	*Bijlage 3 van de verordening heeft betrekking op de vrijstelling in het kader van ruimtelijke ingrepen en bestendig beheer. Onder de op dit moment vigerende Flora- en faunawet is dit een landelijke vrijstelling onder bevoegdheid van de minister. Met de Wet natuurbescherming gaat deze bevoegdheid over van het ministerie naar de provincies. Ontheffingen in dit kader (voor soorten die niet op de vrijstellingslijst staan) worden op dit moment nog aangevraagd bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Vanaf het moment van in werking treden van de Wet natuurbescherming wordt dit gedaan bij de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord, aan wie wij als provincie de uitvoering van onze groene taken hebben uitbesteed, of bij een gemeente. De voorliggende vrijstellingslijst is een voortzetting van de huidige lijst van het ministerie, met uitzondering*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						van de hermelijn, bunzing en wezel. De dieren die op de lijst staan mogen het gehele jaar verwijderd of gedood worden indien sprake is van een ruimtelijke ingreep. Daarbij is uiteraard de zorgplicht altijd van toepassing.
2	De Groot (SP)		Bond	Wet Natuurbescherming Verordening vrijstellingen schadeveroorzakende soorten	Veel gemeenten hebben, omdat er nu eenmaal veelvuldig ruimtelijke ingrepen nodig zijn, een Gedragscode Flora- en Faunawet opgesteld. Voorheen werden deze getoetst en al dan niet goedgekeurd door het ministerie van LNV. Heeft de (nu) Wet Natuurbescherming als gevolg dat de gemeenten hun huiswerk moeten gaan over doen en een Gedragscode Wet Natuurbescherming moeten gaan opstellen? Krijgt de provincie als gevolg van de Wet Natuurbescherming een (nieuwe) taak ten opzichte van de gemeenten voor wat betreft de ruimtelijke ingrepen?	*Gemeenten hebben inderdaad, net als provincies, een gezamenlijke Gedragscode Flora- en faunawet opgesteld. Het is correct dat deze gedragscodes met inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming dienen te worden geactualiseerd. Via het overgangsrecht kunnen de huidige gedragscodes nog wel gebruikt worden, maar wil een gemeente of provincie gebruik maken van de volledige reikwijdte van een gedragscode, dan dient deze aangepast te worden op de nieuwe wet. Vaststelling van gedragscodes blijft een bevoegdheid van de minister. Voor de laatste vraag verwijzen wij naar ons antwoord onder vraag 1.*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
3	De Groot (SP)		Bond	Wet Natuurbescherming Verordening vrijstellingen schadeveroorzakende soorten	Volgens artikel 4 van de Verordening vrijstellingen schadeveroorzakende soorten mag de eigenaar of grondgebruiker handelingen verrichten. Ik begrijp dat die handelingen in de eerste plaats gaan om iets bouwen, slopen, maaien of kappen. Maar wat zijn de handelingen die de eigenaar of grondgebruiker mag verrichten met de dieren uit bijlage 3? Mag hij ze (laten) doden als hem dat zo uitkomt? Of moet hij ze (laten) verjagen van de grond waarmee hij iets wil? Of hoeft mag hij simpelweg zijn ding gaan doen zonder daarmee rekening te hoeven houden met de dieren uit bijlage 3?	*De handelingen die verricht mogen worden zijn al die handelingen die nodig zijn om een ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van een gebied te realiseren, ofwel het uitvoeren bestendig beheer of onderhoud zoals gespecificeerd onder artikel 4, lid 1, onderdeel a en b van de verordening. Hetzelfde is op dit moment het geval voor vrijgestelde soorten. Daarbij dient wel rekening te worden gehouden met de zorgplicht, zoals beschreven in artikel 1.10 van de Wet natuurbescherming.*
4	De Groot (SP)		Bond	Wet Natuurbescherming Verordening vrijstellingen schadeveroorzakende soorten	In punt 3 van artikel 4 van de Verordening vrijstellingen schadeveroorzakende soorten worden de permanente luchthavens genoemd. De lijst van bijlage 3 bevat, mijns inziens, geen soorten die schadelijk kunnen zijn voor het vliegverkeer. Waarom is punt 3 in het artikel opgenomen?	*In artikel 4, lid 1, onderdeel b wordt gesproken over het bestendig beheer of onderhoud van verschillende objecten, waaronder vliegvelden. Het gaat er hierbij dus niet om of een soort een gevaar vormt voor de veiligheid van het vliegverkeer, maar of een soort aanwezig is op het moment dat beheer of onderhoud wordt gepleegd aan een vliegveld. Bijvoorbeeld in het geval een*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						beheerder onderhoud pleegt in of om een landingsbaan op Schiphol.
5	De Groot (SP)		Bond	Wet Natuurbescherming Verordening vrijstellingen schadeveroorzakende soorten	Als het gaat om ruimtelijke ingrepen ontbreekt volgens mij een lijst met plantensoorten. Bestaat er in de Wet Natuurbescherming ook een lijst van vrijgestelde planten? Of juist een lijst met planten waarvan het verboden is die te 'ruimen'? Als een en ander bestaat, waar liggen dan de taken van de provincie (PS en GS)?	*Veel planten genieten bescherming via de Europese habitatrichtlijn, welke is uitgewerkt in artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming. Daarnaast heeft de minister nog een aantal plantsoorten aangewezen die via de Wet natuurbescherming onder het Nederlandse beschermingsregime vallen, welke te vinden zijn in Bijlage 1 van de Wet natuurbescherming, onderdeel B. Bescherming van deze planten is geregeld in artikel 3.10, lid 1, onderdeel c van de Wet natuurbescherming. Voor planten hebben wij geen vrijstellingslijst aan Uw staten voorgesteld, omdat de bij wet beschermde soorten niet veelvoorkomend zijn. Provinciale Staten hebben echter wel de bevoegdheid om dergelijke vrijstellingslijst op te stellen. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd om in individuele gevallen ontheffing*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						te verlenen, *waarmee de bescherming wordt opgeheven.*
6	De Groot (SP)		Bond	Wet Natuurbescherming Verordening Faunabeheer	Gisteren bracht ik in de commissie NLM naar voren (bij de Verordening Faunabeheer): *Jammer dat jagers overigens alleen op vrijwillige basis gegevens behoeven te verstrekken aan de faunabeheereenheid. De SP denkt dat hierdoor weer onverkwikkelijke toestanden zullen ontstaan.* De gedeputeerde antwoordde dat het niet het geval was dat jagers alleen op vrijwillige basis gegevens behoeven te verstrekken. In dit verband verwijs ik naar de 'Inhoudelijke toelichting per regelgevend document' dat gisteren bij de stukken zat (bladzijde 8/26 eerste alinea, tweede stukje cursief gedrukte tekst en naar de motie van de Tweede Kamerleden Rudmer Heerema en Leenders (hier de link https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-33348-53.html). In de toelichting op deze motie staat onder Onderdeel III: *Vanwege van het globale karakter van het faunabeheerplan voor de jacht en de schadebestrijding door grondgebruikers waarin dit amendement voorziet, is het niet nodig om wildbeheereenheden te verplichten om aan faunabeheereenheden gegevens te verstrekken die door een faunabeheereenheid nodig worden geacht.*	*De aanname dat een wildbeheereenheden geen of alleen op vrijwillige basis gegevens afschotgegevens hoeven te verstrekken is onjuist. Indien een jager ondersteunend afschot pleegt op basis van een vrijstelling, dient hij conform artikel 5, lid 3 van de Verordening vrijstellingen soorten uiterlijk een maand na uitvoering te rapporteren. Hiermee wordt invulling gegeven aan een mogelijkheid van Uw staten om zeker te stellen dat gegevens worden aangeleverd. Indien populatiebeheer wordt gepleegd op basis van een ontheffing, stelt een faunabeheereenheid eisen aan de afschotrapportage via een machtiging die aan een wildbeheereenheid of jager wordt verstrekt. Tenslotte wordt al het afschot dat gepleegd wordt op basis van een*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					Deze in het wetsvoorstel opgenomen verplichting (voorgesteld artikel 3.13, derde lid) vervalt daarom op grond van dit amendement. De op grond van het voorgestelde artikel 3.12a te verstrekken gegevens van jachtaktehouders over de dieren die zij hebben gedood volstaan. Hiermee vervalt een belangrijke bron van potentiële regeldruk voor de jagers. Vraag: In de Verordening Faunabeheer worden onder 3.4.3 eisen gesteld aan het Faunabeheerplan t.a.v. bestrijding van schade. Dit is een veelomvattende lijst waaraan een Faunabeheerplan moet voldoen. In sommige punten worden zelfs kwantitatieve gegevens gevraagd. Hoe kan een Faunabeheerplan op de gewenste en beschreven wijze worden opgesteld en uitgevoerd als wildbeheereenheden (de jagers) geen gegevens behoeven te verstrekken over de dieren die ze hebben gedood? Is een Faunabeheerplan op deze wijze nog wel betrouwbaar? Wat zijn de mogelijkheden voor PS om de betrouwbaarheid van het Faunabeheerplan te vergroten nu de jagers uitsluitend vrijwillig gegevens behoeven te verstreken aan de faunabeheereenheden?	*wildlijst aan het eind van het jachtseizoen vanuit iedere wildbeheereenheid aan een faunabeheereenheid gerapporteerd. Rapportage door jagers vindt bovendien plaats via het digitale faunaregistratiesysteem van de Faunabeheereenheid, dat dwingende termijnen aanhoudt voor rapportage.*
7	Koning (CDA)		Bond	Wet natuurbesch	Artikel 3 Directe schadebestrijding - Bij directe schadebestrijding mag volgens artikel 3.9 uitsluitend	*Een vrijstelling is het instrument bedoeld voor verjaging op het*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
				erming Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland	gebruik gemaakt worden van geweer en hond. Dit is te beperkt. Waarom sluit u het gebruikt van lokmiddelen en een lokfluit uit? Dit wordt gebruikt om dieren die op een bepaald perceel zitten op goede afstand van het geweer te krijgen. Dit is handig voor het efficient verjagen door ondersteunend afschot met een kleiner kans op verwonden. Er is een beperking tot het aantal gedode dieren per verjagingsactie dus u hoeft niet bang te zijn dat een jager heel veel dieren zal doden. Daarbij is het bereik van een hagelgeweer maar een fractie van de grote van een schadeperceel. Het geweer bereikt ongeveer 35 meter heb ik me laten vertellen. Is Gedeputeerde bereid dit artikel aan te passen en het lokfluitje toe te staan. De staatssecretaris heeft op vragen van de SGP aangegeven dat het niet de bedoeling is deze middelen te verbieden voor vrijgestelde soorten. Dus het lijkt mij onlogisch dat GS in Noord-Holland het wel verbied.	*moment dat een dier zich op of nabij een perceel met kwetsbare gewassen bevindt, eventueel met ondersteunend afschot. Het is niet logisch om lokmiddelen in te zetten bij het gebruik van een vrijstelling, omdat daarmee dieren juist naar een gewas toegelokt worden – iets wat een agrariër ten allen tijde zou willen vermijden. Wij achten de inzet van lokmiddelen dus alleen opportuun bij het gebruik van een ontheffing, waarbij het doel is de populatie van een bepaalde soort terug te brengen*
8	Koning (CDA)		Bond	Wet natuurbescherming Verordening Faunabehee	Punt bij artikel 2,4 in de verordening faunabeheer Noord-Holland over het jaarlijks verslag van het faunabeheer schrijft voor dat Het jaarlijks verslag van een faunabeheereenheid in ieder geval de volgende gegevens bevat: b. cijfermatige rapportages van de	*Deze vraag vergt een politieke afweging en kan derhalve niet als technische vraag beantwoord woorden. U kunt deze vraag stellen tijdens de PS*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
				r	toepassing van preventieve en alternatieve middelen; GS overvraagt hier. Dit is nagenoeg onmogelijk. grondgebruikers hoeven op dit ogenblik niet te rapporteren. Alleen bij een verzoek om schadevergoeding wordt gevraagd om een rapportage. Hoe gaat dit ingevuld worden en wie gaat dit doen? Stel: teler A onderbreekt zijn werk. Gaat dieren verjagen met een quad. Gaat vervolgens weer aan het werk. Wie maant hem om te registreren? Wat zijn de sancties bij niet registreren? Kortom Rapportage kan, maar cijfermatig onderbouwing is vaak onmogelijk. Rapportage Teler A heeft regelmatig ganzen verjaagd met een quad. Zou moeten volstaan. Is gedeputeerde bereid dit aan te passen? Volgens mij was hier de toezegging dat het alleen voor nieuwe preventieve maatregelen zou gelden en dat het bijhouden dan tijdelijk is. Klopt dat? Kan dat dan opgenomen worden in de tekst?	*vergadering.*
9	Koning (CDA)		Bond	Wet natuurbescherming Verordening Faunabeheer	**In Artikel 3.4.2** over de Eisen aan een faunabeheerplan vraagt u in het artikel over duurzaam beheer van **populaties** onder 3,4,2 d en f twee verschillende dingen die met elkaar in tegenspraak lijken te zijn. Onverminderd artikel 3.4.1 bevat een faunabeheerplan indien sprake is van duurzaam beheer van populaties, tevens: a. ….	*Er is geen sprake van dat door succesvol beheer geen ontheffing meer mogelijk zou zijn. Effectief gebruik van een ontheffing of vrijstelling kan aangetoond worden onder f. Onder 'handelingen' hoeven niet alleen preventieve maatregelen te*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					c. een onderbouwing van de noodzaak van een duurzaam beheer van populaties van de in onderdeel b bedoelde diersoorten, waaronder een onderbouwing van de schade aan de belangen als bedoeld in artikel 3.1 van deze verordening; d. een beschrijving van de mate waarin de in onderdeel c bedoelde belangen in de 6 jaren voorafgaand aan het ter goedkeuring indienen van het faunabeheerplan zijn geschaad; ***Alle inspanningen onder het regiem van vrijstelling en ontheffing die succesvol zijn geweest en die geleid hebben tot het voorkomen van schade worden dus niet meegewogen. Zelfs de door PNH uitgegeven ontheffingen die succesvol (geen of weinig schade) zijn gebleken worden niet meegewogen. Dan krijg je situatie dat je moet wachten op schade: Eerst schade, achteraf schieten. FBE kan dus nooit een succesvol beheer voeren. Want als dit beleid succesvol is, is er geen of weinig schade.*** f. per diersoort en gewas een beschrijving van de handelingen die in de 6 jaren voorafgaand aan het ter goedkeuring indienen van het faunabeheerplan zijn verricht om het schaden van de in het tweede lid bedoelde belangen te voorkomen, alsmede, voor zover	*vallen maar ook gebruikmaking van de ontheffingen of vrijstelling in de voorgaande 6 jaren. Deze twee artikelen zijn dus niet in tegenspraak met elkaar. Met andere woorden: het is niet of/of maar en/of - indien er op het een niets te melden is, dan mogelijk op het andere wel.*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					daarover redelijkerwijs kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een beschrijving van de effectiviteit van die handelingen; De vraag is dus of GS bereidt is punt d en f samen te voegen of d te laten vervallen zodat duidelijk is dat alle inspanningen onder het regiem van vrijstelling en ontheffing die succesvol zijn geweest en die geleid hebben tot het voorkomen van schade wel worden meegewogen. Bij het bepalen of een nieuwe ontheffing zal worden gegeven. Goed beheer ten tijde van een ontheffing moet worden meegeteld. Het mag niet zo zijn dat gewacht wordt op toename van de populatie en toename van schade voordat mag schieten. Als er 6 jaar beheerd is en dreigende schade is afgewend dan moet het regiem van vrijstelling en ontheffing gehandhaafd blijven om te voorkomen dat er schade ontstaat.	
10	Koning (CDA)		Bond	Wet natuurbescherming verordening Faunabeheer	3.4.2 k. Bij k staat dat een faunabeheerplan bevat: per beheermaatregel een aanduiding welk wettelijk belang, als bedoeld in artikel 3.3, vierde lid en 3.8, vijfde lid van de wet, deze activiteit dient, waarbij wordt aangegeven of sprake is van het behartigen van een publiek dan wel	*U vraagt hier of GS bereid is een artikel aan te passen, waardoor het per definitie geen technische vraagt betreft. Deze vraag vergt een politieke afweging en kan derhalve niet*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					privaat doel en welke organisaties hierbij belanghebbend zijn. In een Faunabeheerplan proberen belangen te beschrijven en organisaties, naar hun aard, benoemen die dan belanghebbend zouden zijn is allereerst ongepast. Rechtsbeginselen van private en publieke partijen zijn gelijk. De wet is duidelijk over welke belangen het gaat, het onderscheidenlijk toeschrijven aan organisatie en belanghebbenden is bijna onmogelijk en bovenal onwenselijk omdat het risico op een omissie groot is. Is GS bereid dit artikel aan te passen?	*als technische vraag beantwoord woorden. U kunt deze vraag stellen tijdens de PS vergadering.*
	Uit het verslag					
	D66		Bond		Pagina 6 […]**Mevrouw Zaal** deed een suggestie voor een rassenlijst. De gedeputeerde vindt dit een interessante suggestie. Hij zal bekijken hoe die lijst eruit moet zien in relatie tot het genoemde maatwerk en het dynamisch beheer.[…]	*wij zijn voorstander van het gebruik van autochtoon plantmateriaal bij herplant.* *Dit is de reden dat wij onder artikel 4 de leden d en e hebben opgenomen in de Verordening houtopstanden. Hierin is opgenomen dat geen gebruik wordt gemaakt van een aantal exotische plantsoorten, en andere soorten die een gevaar vormen voor de biodiversiteit te*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						plaatste. Ook hebben wij daar bepaald dat verjonging met inheemse soorten de voorkeur geniet, waarbij per definitie sprake is van autochtoon materiaal. Bij natuur- en terreinbeherende organisaties is het gebruik van autochtoon materiaal in natuurgebieden een belangrijk thema, dat veel aandacht krijgt. Wij vertrouwen erop dat deze organisaties hier dus op juiste wijze mee omgaan en vinden een algehele verplichting tot het gebruik van een rassenlijst te verstrekkend.
	GroenLinks		Bond		Pagina 6 […]De heer **Kramer** (GroenLinks) vraagt hoe het zit met d genoemde 5 ha. De heer **Bond** (ged.) zegt toe dat dit wordt uitgezocht. […]	*een boskern, of oude boskern, is een begrip uit de bosbouwkunde. Het betreft een actuele groeiplaats van bomen en struiken, meestal oud hakhoutbos, waarbij bomen afstammelingen zijn van de autochtone flora. Een dergelijke boskern moet van een bepaalde omvang zijn voor een bepaalde substantie. In onze definitie hebben wij de ondergrens gesteld op 5 ha.*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
	SP		Bond		Pagina 11 […] Mevrouw **De Groot** (SP) zegt dat dit wel in de verordening vrijstelling schadeveroorzakende soorten staat. De heer Bond (ged.) licht toe dat de één een toets voor ruimtelijke ingrepen en de ander een toets voor gewasschade is. Als mevrouw De Groot de vraag mailt, zal hij daar schriftelijk op antwoorden. […]	*de vrijstellingsverordening bevat meerdere vrijstellingen. Een daarvan is de vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling, een andere is vrijstelling bij (dreigende) gewasschade. Een ecologische toets is alleen van toepassing en verplicht voor een initiatiefnemer voordat hij een ruimtelijke ontwikkeling aangaat. Een ecologische toets is dus niet van toepassing op een vrijstelling bij (dreigende) gewasschade.*
	PvdD		Bond		Pagina 12 […] De heer **Van Liere** (PvdD) denkt dat een aantal dingen door elkaar loopt. Een vrijstelling is een vrijstelling en die geldt voor een bepaalde categorie en niet voor een persoon. Er moet wel gemeld worden, maar men hoeft niet aan te tonen dat het noodzakelijk is dat een vrijstelling toegepast wordt. De preventieve middelen zijn voorgeschreven in het kader van het Faunafonds, maar dit is geen toets voor de vrijstelling. De heer **Bond** (ged.) vindt dat de heer Van Liere de commissie op het verkeerde been zet. Het zit in elkaar	*in de vrijstellingsverordening is wel degelijk onder artikel 3, lid 6 bepaald dat: "de handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden, voor zover het kwetsbare gewassen betreft, uitsluitend [worden] uitgevoerd in aanvulling op het in werking hebben van tenminste twee preventieve middelen." De toepassing van preventieve middelen bij kwetsbare gewassen wordt dus wel degelijk voorgeschreven in de*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					zoals hij het zegt. Hij zal de commissie dit toesturen. […]	*vrijstellingsverordening.*
	GroenLinks		Bond		Pagina 12 […] Mevrouw Pels (GroenLinks) krijgt graag ook een schriftelijke reactie op haar vraag over de beantwoording van vraag 24.4 om zeker te weten dat alles goed is geregeld. De heer **Bond** (ged.) constateert dat het om een technische vraag gaat en dat hij die graag op schrift krijgt om schriftelijk te kunnen antwoorden. […]	*de verwarring hierbij is ontstaan doordat een onderscheid wordt gemaakt tussen kwetsbare en niet-kwetsbare gewassen. Bij kwetsbare gewassen geldt wel een verplichte toepassing van twee preventieve middelen, bij niet-kwetsbare gewassen geldt dit niet. De redenatie hierachter is als volgt: werende middelen werken voornamelijk goed als ze enigszins nieuw zijn voor de te verjagen diersoort. Zouden werende middelen op alle gewassen verplicht zijn dan staan in een heel groot deel van Noord-Holland vlaggen en toeters. Dat zorgt er voor dat de te verjagen diersoorten zo veel in aanraking komen met de werende middelen dat deze aan effectiviteit verliezen. Daarom is er voor gekozen deze middelen alleen op kwetsbare gewassen te*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						verplichten. Op die manier kunnen de middelen gericht ingezet worden op de plekken waar ze het meest nodig zijn.
	PvdD		Bond		Pagina 15 […] De heer **Van Liere** (PvdD) bedankt de voorzitter voor zijn coulance en de PVV voor de spreektijd. Hij verwijst naar de discussienota Dieren Dichtbij. Daarin staan een aantal voorstellen die de PvdD middels amendementen zal inbrengen. Hij zal deze versturen zodat ze in de fractievergaderingen meegenomen kunnen worden. De gedeputeerde heeft al gereageerd op de discussienota, dus de heer Van Liere kan diens reactie wel voorspellen. Er staat nog één voorstel open, dat om ook de verwachte effectiviteit van maatregelen onderdeel te laten zijn van de eisen in het faunabeheerplan. GS vinden dit een goed idee en hebben dit overgenomen. De PvdD constateert dat dit gebeurd is met betrekking tot de vrijstellingen, maar zou dit ook graag bij de ontheffing zien. Is dit een bewuste keuze en zo ja, waarom? De heer **Bond** (ged.) antwoordt dat de laatste vraag schriftelijk beantwoord zal worden. […]	*Op dit punt heeft de fractie van de Partij voor de Dieren een amendement aangenomen. Tijdens de behandeling van de verordeningen in Provinciale Staten lichten wij dit punt inhoudelijk toe en zullen wij aangeven of wij het amendement ontraden of ondersteunen.*
	CDA		Bond		Pagina 15	*Zie beantwoording vraag 9*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					[…] De heer **Bond** (ged.) zegt dat het om een wet gaat die per januari 2017 in werking treedt. De verlening van de termijn van het jaarverslag vindt hij te gemakkelijk. Hij doet het liever in één keer goed, want in de evaluatie is afgesproken dat men wil gaan voor een kwalitatief goede FBE. Als dit geld gaat kosten, moet dat goed onderbouwd worden. Het CDA had het over de preventieve inzet van middelen. Het gaat echter om de inzet van nieuwe preventieve middelen. Als dit niet goed wordt bijgehouden, kan ook niet gemonitord worden of die goed werken of niet. Anders wordt het geld misschien in verkeerde dingen geïnvesteerd. De koppeling van art. 3.4.2 lid d en f wordt uitgezocht. Over lid k merkt de gedeputeerde dat dit gaat over voor wie geregistreerd wordt. Dit is enorm belangrijk voor de onderbouwing van het beleid. […]	
	VVD		Bond		Pagina 16 […] De heer **Bond** (ged.) antwoordt op de vraag van mevrouw Van Langen dat dit moet. Of het bij alle preventieve middelen moet, zal de gedeputeerde uitzoeken. Hij heeft begrepen dat het gebruik van nieuwe middelen in het begin gemonitord moet worden en daarna niet meer.	*Zie antwoord vraag 8*

Openstaande vragen wet Natuurbescherming n.a.v. cie NLM, 26-09.2016						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					[…]	

Besluitnr. 62A

van Provinciale Staten van Noord-Holland tot vaststelling van de Verordening faunabeheer Noord-Holland.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 6 september 2016, met kenmerk 836711;

gelet op artikel 143 van de Provinciewet;

gelet op artikel 3.12, negende lid, artikel 3.14, tweede lid, van de Wet natuurbescherming;

overwegende dat het wenselijk is regels vast te stellen ter borging van de continuïteit van de Faunabeheereenheid, faunabeheerplannen en wildbeheereenheden;

Besluiten vast te stellen:

Verordening faunabeheer Noord-Holland

Hoofdstuk 1 Begripsbepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In deze regeling en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. *wet*: Wet natuurbescherming
b. *terreinbeherende organisatie*: publiekrechtelijke of privaatrechtelijke organisatie die het beheer van natuur- of recreatiegebieden in haar statuten als doelstelling heeft opgenomen;

Hoofdstuk 2 Faunabeheereenheden

Artikel 2.1 Eisen aan een faunabeheereenheid

Aanvullend op de eisen gesteld in artikel 3.12, tweede lid, van de wet voldoet een faunabeheereenheid aan de volgende eisen:

a. Bij of krachtens de statuten van de faunabeheereenheid worden de rechten en plichten opgenomen die de bij de faunabeheereenheid aangesloten jachthouders hebben met betrekking tot de uitoefening van de aan de faunabeheereenheid toekomende bevoegdheden, onderscheidenlijk de aan de faunabeheereenheid toegestane handelingen.
b. De binnen het werkgebied van de faunabeheereenheid gelegen gronden waarop de in de faunabeheereenheid samenwerkende jachthouders gerechtigd zijn tot de jacht:
   1°. zijn gelegen in Noord-Holland;
   2°. hebben een gezamenlijke oppervlakte van ten minste 7.500 hectare;
   3°. vormen ten minste 75% van de totale oppervlakte van het werkgebied van de faunabeheereenheid en;
   4°. zijn zo veel mogelijk aaneengesloten.
c. Het werkgebied van een faunabeheereenheid strekt zich niet uit tot het gebied waarover zich de zorg van een andere faunabeheereenheid uitstrekt.

Artikel 2.2 Bestuurssamenstelling

1. In het bestuur van een faunabeheereenheid zit ten minste een vertegenwoordiger vanuit ieder van de volgende collectieven van jachthouders of jachtaktehouders werkzaam binnen het werkgebied van de betreffende faunabeheereenheid:

a. agrariërs;
b. particuliere grondeigenaren;
c. terreinbeherende organisaties;
d. verenigingen van jagers.

2. Een faunabeheereenheid nodigt in ieder geval de volgende organisaties uit bij haar vergaderingen aanwezig te zijn en hen te adviseren:
   a. Dierenbescherming;
   b. Faunabescherming;
   c. Vogelbescherming.

Artikel 2.3 Werkzaamheden en activiteiten

1. Een faunabeheereenheid is verantwoordelijk voor de coördinatie van de uitvoering van de door haar vastgestelde faunabeheerplannen.
2. Een faunabeheereenheid is verantwoordelijk voor de informatievoorziening aan de achterban van alle in haar bestuur vertegenwoordigde organisaties over ten minste de aan de faunabeheereenheid toekomende bevoegdheden, onderscheidenlijk de aan de faunabeheereenheid toegestane handelingen en actuele regelgevende en ecologische ontwikkelingen op het gebied van faunabeheer.

Artikel 2.4 Jaarlijks verslag

1. Het jaarlijks verslag van een faunabeheereenheid bevat in ieder geval de volgende gegevens:
   a. cijfermatige rapportages over de uitvoering van iedere geldende vrijstelling, aan een faunabeheereenheid verleende ontheffing, aan een faunabeheereenheid verleende opdracht en de jacht, waarin opgenomen de aantallen gedode dieren en behandelde eieren en nesten, onderverdeeld naar diersoort, naar wildbeheereenheid en naar Natura 2000-gebied;
   b. cijfermatige rapportages van de toepassing van preventieve en alternatieve middelen;
   c. voor iedere in het faunabeheerplan beschreven diersoort telcijfers en op basis hiervan een analyse van populatietrends;
   d. een rapportage met trends die aangeven wat de verbanden zijn tussen de uitvoeringsgegevens verstrekt op grond van de onderdelen a en b en de ontwikkeling van populaties op grond van onderdeel c;
   e. een overzicht van populatieontwikkelingen die een risico kunnen vormen voor de belangen bedoeld in artikel 3.3, vierde lid, onderdeel b, onder 1 ° tot en met 4 °, artikel 3.8, vijfde lid, onderdeel b, onder 1 ° tot en met 3 ° en artikel 3.10, tweede lid, onderdeel b tot en met h, van de wet of die een risico vormen voor de gunstige staat van instandhouding van een soort.
2. Het jaarverslag wordt uiterlijk binnen drie maanden na afloop van het verslagjaar door een faunabeheereenheid op haar website gepubliceerd.

Hoofdstuk 3 Faunabeheerplannen

Artikel 3.1 Doelstelling faunabeheerplan

Een faunabeheerplan bevat:

a. een beschrijving van het planmatig, doelmatig, gecoördineerd en duurzaam beheer van populaties van in het wild levende dieren;
b. een beschrijving van de planmatige, doelmatige, gecoördineerde en duurzame bestrijding van schade veroorzaakt door in het wild levende dieren en
c. een rapportage van de uitoefening van de jacht.

Artikel 3.2 Reikwijdte faunabeheerplan

Een faunabeheerplan geldt voor ten minste 5.000 hectare van het gehele werkgebied van de faunabeheereenheid.

Artikel 3.3 Geldigheidsduur faunabeheerplan

Een faunabeheerplan heeft een geldigheidsduur van ten hoogste 6 jaren.

Artikel 3.4.1 Eisen aan een faunabeheerplan - algemeen

1. Een faunabeheerplan bevat ten minste de volgende gegevens:
    a. de omvang van het werkingsgebied van het faunabeheerplan;
    b. een kaart waarop de begrenzing van het werkingsgebied van het faunabeheerplan is aangegeven,
2. Een faunabeheerplan voldoet voorts aan het navolgende:
    a. er is sprake van een heldere en logische opbouw van het plan;
    b. resultaten, gevolgtrekkingen en conclusies zijn logisch, herleidbaar en op wetenschappelijk verantwoorde en kritische wijze tot stand gekomen;
    c. er is sprake van een ter zaken doende lijn van argumentatie, heldere en logische relaties worden gelegd en conclusies en resultaten worden in een breder kader geplaatst;
    d. in het plan gebruikte gegevens zijn gevalideerd en op kloppende en congruente wijze overgenomen uit de gebruikte bronnen;
    e. gebruikte telgegevens van voorgaande jaren zijn gebaseerd op een gevalideerde telmethode en zijn gecontroleerd door de verschillende partijen in het bestuur van een faunabeheereenheid, in samenspraak met de rechtstreeks aan het bestuur adviserende partijen als bedoeld in artikel 2.2, tweede lid;
    f. relevante wetenschappelijke literatuur is gebruikt om conclusies te ondersteunen;
    g. bronvermeldingen en referenties zijn conform wetenschappelijke richtlijnen op heldere en gestructureerde wijze vermeld en een literatuurlijst is aanwezig.

Artikel 3.4.2 Eisen aan een faunabeheerplan – duurzaam beheer van populaties

Onverminderd artikel 3.4.1 bevat een faunabeheerplan indien sprake is van duurzaam beheer van populaties, tevens:

a. een beschrijving van de wijze waarop de planmatigheid en de coördinatie van de uitvoering van het duurzaam beheer van populaties is gewaarborgd;
b. kwantitatieve gegevens over de populatie van de diersoorten ten aanzien waarvan een duurzaam beheer noodzakelijk wordt geacht, met inbegrip van gegevens over de aanwezigheid van de populaties in het betrokken gebied gedurende het jaar;
c. een onderbouwing van de noodzaak van een duurzaam beheer van populaties van de in onderdeel b bedoelde diersoorten, waaronder een onderbouwing van de schade aan de belangen als bedoeld in artikel 3.1 van deze verordening;
d. een beschrijving van de mate waarin de in onderdeel c bedoelde belangen in de 6 jaren voorafgaand aan het ter goedkeuring indienen van het faunabeheerplan zijn geschaad;
e. de gewenste stand van de in onderdeel b bedoelde diersoorten;
f. per diersoort en gewas een beschrijving van de handelingen die in de 6 jaren voorafgaand aan het ter goedkeuring indienen van het faunabeheerplan zijn verricht om het schaden van de in het tweede lid bedoelde belangen te voorkomen, alsmede, voor zover daarover redelijkerwijs

kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een beschrijving van de effectiviteit van die handelingen;
g. per diersoort een beschrijving van de aard, omvang en noodzaak van de handelingen die zullen worden verricht om de gewenste stand, bedoeld in onderdeel e, te bereiken;
h. voor zover het faunabeheerplan betrekking heeft op het beheer van edelherten, damherten, reeën of wilde zwijnen, een beschrijving van het voedselaanbod, de relatie tussen dit voedselaanbod en de grootte van de populatie van de betrokken dierensoorten alsmede de mogelijkheden van uitwisseling met aangrenzende terreinen;
i. een beschrijving van de plaatsen in het werkgebied van de faunabeheereenheid waar en de perioden in het jaar waarin de in onderdeel g bedoelde handelingen zullen plaatsvinden;
j. bepalingen over de voorwaarden waaronder het mogelijk is om gebruik te maken van een aan de faunabeheereenheid verleende ontheffing op gronden van jachthouders die niet bij de faunabeheereenheid zijn aangesloten, mits die gronden binnen het werkgebied van de faunabeheereenheid vallen en voor zover die gronden plaatsen als bedoeld in onderdeel i omvatten waar planmatig beheer noodzakelijk is;
k. per beheermaatregel een aanduiding welk wettelijk belang, als bedoeld in artikel 3.3, vierde lid en 3.8, vijfde lid van de wet, deze activiteit dient, waarbij wordt aangegeven of sprake is van het behartigen van een publiek dan wel privaat doel en welke organisaties hierbij belanghebbend zijn.

Artikel 3.4.3 Eisen aan een faunabeheerplan - bestrijding van schade

Onverminderd artikel 3.4.1 bevat een faunabeheerplan indien sprake is van schadebestrijding, tevens:

a. een beschrijving van de wijze waarop de planmatigheid en de coördinatie van de uitvoering van schadebestrijding is gewaarborgd;
b. kwantitatieve gegevens over de populatie van de diersoorten ten aanzien waarvan sprake is van schadebestrijding door grondgebruikers met inbegrip van gegevens over de aanwezigheid van de populaties in het betrokken gebied gedurende het jaar;
c. een onderbouwing van de noodzaak van schadebestrijding van de in onderdeel b bedoelde diersoorten, waaronder een onderbouwing van de schade aan de belangen als bedoeld in artikel 3.1 van deze verordening;
d. een beschrijving van de mate waarin de in onderdeel c bedoelde belangen in de 6 jaren voorafgaand aan het ter goedkeuring indienen van het faunabeheerplan zijn geschaad;
e. per diersoort en gewas een beschrijving van de handelingen die in de 6 jaren voorafgaand aan het ter goedkeuring indienen van het faunabeheerplan, zijn verricht om het schaden van de in onderdeel b bedoelde belangen te voorkomen, alsmede, voor zover daarover redelijkerwijs kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een beschrijving van de effectiviteit van die handelingen;
f. een beschrijving van de gunstige staat van instandhouding en hoe deze gewaarborgd wordt;
g. per diersoort een beschrijving van de aard, omvang en noodzaak van de handelingen die zullen worden verricht om de schade zoals bedoeld in onderdeel c te voorkomen dan wel te beperken;
h. voor zover daarover kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn, een onderbouwde inschatting van de verwachte effectiviteit van de in onderdeel g bedoelde handelingen;
i. een beschrijving van de wijze waarop de effectiviteit van de voorgenomen handelingen zal worden bepaald;
j. een beschrijving van de plaatsen in het werkgebied van de faunabeheereenheid waar en de perioden in het jaar waarin de in onderdeel g bedoelde handelingen zullen plaatsvinden;
k. bepalingen over de voorwaarden waaronder het mogelijk is om gebruik te maken van een aan de faunabeheereenheid verleende ontheffing op gronden van jachthouders die niet bij de faunabeheereenheid zijn aangesloten, mits die gronden binnen het werkgebied van de faunabeheereenheid vallen en voor zover die gronden plaatsen als bedoeld in het tiende lid omvatten waar planmatig beheer noodzakelijk is;
l. per beheermaatregel een aanduiding welk wettelijk belang, zoals uiteengezet in artikel 3.3, vierde lid en 3.8, vijfde lid van de wet, deze activiteit dient, waarbij wordt aangegeven of sprake is van het behartigen van een publiek belang dan wel een privaat belang en welke organisaties hierbij belanghebbend zijn;

m. een gestructureerd plan waarin de inzet van passende en doeltreffende preventieve maatregelen wordt beschreven waarmee schade wordt voorkomen.

Artikel 3.4.4 Eisen aan een faunabeheerplan – uitoefening jacht

Onverminderd artikel 3.4.1 bevat een faunabeheerplan, met betrekking tot de uitoefening van de jacht, tevens:

a. kwantitatieve gegevens over de populatieontwikkeling van de diersoorten ten aanzien waarvan de uitoefening van de jacht plaatsvindt;
b. een overzicht van de gerealiseerde afschotgegevens per diersoort in de looptijd van het voorgaande faunabeheerplan.

Artikel 3.5 Regels ten aanzien van doormachtigen van ontheffingen

1. Aan een toestemming als bedoeld in artikel 3.17, derde lid, van de wet worden in ieder geval de voorwaarden verbonden die zijn verbonden aan de ontheffing of opdracht waarop die toestemming ziet. Er kan niet worden afgeweken van de aan de ontheffing of opdracht verbonden voorwaarden.
2. In het geval van verlening van een toestemming als bedoeld in het eerste lid wordt onverwijld een afschrift van de inhoud verzonden aan Gedeputeerde Staten.

Artikel 3.6 Inzage in rapportagesysteem

Een faunabeheereenheid verschaft Gedeputeerde Staten op eerste verzoek inzage in haar registratiesysteem.

Hoofdstuk 4 Wildbeheereenheden

Artikel 4.1 Minimale oppervlakte

Het werkgebied van een wildbeheereenheid heeft een oppervlakte van tenminste 7.500 hectare.

Artikel 4.2 Samenwerking tussen wildbeheereenheden en terreinbeherende organisaties

Een wildbeheereenheid organiseert een platform waarin de relevante in haar werkgebied gelegen terreinbeherende organisaties en grondeigenaren ten minste twee keer per jaar samenkomen om af te stemmen hoe uitvoering van het faunabeheerplan plaatsvindt.

Artikel 4.3 Begrenzing

1. De begrenzing van een wildbeheereenheid wordt door de desbetreffende wildbeheereenheid vastgesteld en aangegeven op een kaart.
2. Het werkgebied van een wildbeheereenheid strekt zich niet uit tot een gebied waarover zich de zorg van een andere wildbeheereenheid uitstrekt.
3. Een wildbeheereenheid kan, in afstemming met andere betrokken wildbeheereenheden, de begrenzingen van haar werkgebied wijzigen.

4. De betrokken wildbeheereenheden informeren Gedeputeerde Staten schriftelijk indien sprake is van het wijzigen van een begrenzing zoals bedoeld in het derde lid.
5. Door tussenkomst van Gedeputeerde Staten van de provincie of provincies waarin het desbetreffende gebied is gelegen wordt de begrenzing van het werkgebied van een wildbeheereenheid bekendgemaakt in het provinciaal blad.

Artikel 4.4 Informatieoverdracht

Het secretariaat van een wildbeheereenheid informeert de leden van de wildbeheereenheid op adequate wijze over de uitvoering van de aan de wildbeheereenheid toegestane handelingen, regelgevende en ecologische feiten en ontwikkelingen op het gebied van faunabeheer.

Hoofdstuk 5 Bijzondere situaties

Gedeputeerde staten kunnen in bijzondere situaties in individuele gevallen besluiten om geen toepassing te geven aan, dan wel af te wijken van, een of meerdere bepalingen van deze verordening, voor zover toepassing van die bepalingen, gelet op de betrokken belangen, zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Hoofdstuk 6 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 6.1 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming) (Stb. 2016, 34) in werking treedt.

Artikel 6.3 Titel

Deze verordening wordt aangehaald als Verordening faunabeheer Noord-Holland.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten van Noord-Holland,

, voorzitter.

, statengriffier.

Toelichting

Korte voorgeschiedenis

Het beheer van fauna in Nederland werd tot de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming voor het belangrijkste deel geregeld in de Flora- en faunawet (2002) en het op die wet gegronde Besluit faunabeheer (2000). Wet en Besluit bepaalden welke regels gesteld werden aan faunabeheereenheden, hun faunabeheerplannen en aan wildbeheereenheden. Met de Wet natuurbescherming hebben Provinciale Staten op dit beleidsterrein meer regelgevende bevoegdheden gekregen, waarbij de wetgever een aantal kaders heeft gesteld. Voor de Provinciale verordening faunabeheer Noord-Holland heeft het huidige Besluit faunabeheer als uitgangspunt gediend. Daar waar vanuit dat een regionaal perspectief nodig werd geacht zijn aanvullend daarop nadere regels gesteld.

Context van de Provinciale verordening faunabeheer

Wettelijke context

De Wet natuurbescherming vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. De Flora- en faunawet was tot op heden het wettelijke kader waarin, tezamen met enkele hieronder vallende besluiten, alles ten aanzien van faunabeheer geregeld werd. Naast de Wet natuurbescherming zijn ook het op deze wet gebaseerde Besluit natuurbescherming en de Regeling natuurbescherming van belang bij de uitvoering van het faunabeheer. De Wet natuurbescherming geeft provincies de ruimte om, daar waar zij dat noodzakelijk achten, aanvullende regels te stellen aan faunabeheereenheden, hun faunabeheerplannen en aan wildbeheereenheden.

Provinciale context

Op basis van de Wet natuurbescherming zullen naast de Provinciale verordening faunabeheer twee separate verordeningen gelden: de Provinciale verordening vrijstelling schadeveroorzakende soorten en de Provinciale verordening houtopstanden. Daarnaast is de invulling van een aantal bevoegdheden van Gedeputeerde Staten uitgewerkt in de Beleidsregels Wet natuurbescherming.

Reikwijdte

De Provinciale verordening faunabeheer geeft regels waaraan de in Noord-Holland werkzame faunabeheereenheid dient te voldoen. Die regels zien op de organisatie, de werkwijze en de taken van de faunabeheereenheid en op de inhoud van de door hem op te stellen faunabeheerplannen. Tevens worden in deze verordening enige regels gesteld aan de organisatie en de werkwijze van de in Noord-Holland werkzame wildbeheereenheden.

Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 1

Artikel 1.1

In artikel 1.1 zijn een aantal in de verordening veel gebruikte begrippen gedefinieerd.

Hoofdstuk 2 Faunabeheereenheden

Artikel 3.12, negende lid van de Wet natuurbescherming geeft aan Provinciale Staten de bevoegdheid om bij verordening regels stellen waaraan de in hun provincie werkzame faunabeheereenheden en de door hen vastgestelde faunabeheerplannen moeten voldoen. Hoofdstuk 2 van deze verordening bevat deze regels.

Artikel 2.1

Dit artikel bevat een aantal algemene regels waaraan een faunabeheereenheid moet voldoen. Deze regels zien op de organisatie en het geografische werkgebied van de faunabeheereenheid. Het eerste tot en met het derde lid van dit artikel zijn inhoudelijk ongewijzigd overgenomen uit het Besluit faunabeheer. Een faunabeheereenheid bepaalt zelf in haar statuten hoe zij de besluitvorming binnen haar bestuur inricht.

Artikel 2.2

De wet stelt in artikel 3.12, negende lid, sub d dat provinciale staten regels kunnen stellen aan de vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd in het bestuur van een faunabeheereenheid. De uitwerking hiervan vindt plaats in dit artikel. In de wet wordt een keuze gemaakt voor een betrokkenheid van een breder spectrum aan maatschappelijke organisaties bij het bestuur van een faunabeheereenheid dan het geval was onder de Flora- en faunawet (2002). Ingezet wordt op een transparante besluitvorming met breed maatschappelijk draagvlak. Dit is concreet gemaakt in artikel 3.12, tweede lid van de wet, dat stelt dat in ieder geval jachthouders en maatschappelijke organisaties die het doel behartigen van een duurzaam beheer van populaties van in het wild levende dieren binnen het werkgebied van een faunabeheereenheid vertegenwoordigd kunnen zijn in het bestuur. Met de inwerkingtreding van de wet is daarnaast sprake van opheffing van het Faunafonds, waarin voorheen een brede maatschappelijke vertegenwoordiging gezeteld was met een wettelijk verankerde adviesrol op o.m. faunabeheerplannen. Met het verdwijnen van het Faunafonds is ook deze externe adviesrol vervallen. Deze parallelle ontwikkelingen dragen allen bij aan een grotere noodzaak tot verbreding van het debat op regionaal niveau en dus een verbreding van het bestuur van een faunabeheereenheid. Reeds op grond van artikel 3:12, tweede lid van de wet dient de FBE in ieder geval in zijn bestuur op te nemen vertegenwoordigers van jachthouders en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties die het doel behartigen van een duurzaam beheer van populaties. Op grond van artikel 3.12, negende lid, sub d van de wet zijn in het eerste lid van artikel 2.2 van deze verordening de verschillende jachthouders en jachtaktehouders nader uiteengezet die zitting zullen hebben in het FBE-bestuur. Gezien de uitleg van de staatssecretaris in de Memorie van Antwoord van 26 oktober 2015 (EK, 2015-2016, 33 348, D, op pagina 40-41), beschouwen wij organisaties die ‘de belangen van de natuur of dieren behartigen’ niet als ‘maatschappelijke organisaties die het doel behartigen van een duurzaam beheer van populaties’. Om toch te bevorderen dat organisaties die de belangen van dieren behartigen in de mogelijkheid worden gesteld advies te leveren aan het bestuur van een faunabeheereenheid is op grond van artikel 3.12, tweede lid en artikel 3.12, negende lid, sub d van de wet in het tweede artikellid bepaald dat een faunabeheereenheid in ieder geval de drie in het artikellid genoemde organisaties uitnodigt aanwezig te zijn bij haar vergaderingen, en hen te adviseren. Deze organisaties kunnen een belangrijke bijdrage leveren als het gaat om bijvoorbeeld innovaties op het gebied van de inzet van preventieve middelen. De in het tweede artikellid genoemde organisaties hebben nadrukkelijk geen zitting in het bestuur van de betreffende

faunabeheereenheid en zodoende maken zij geen deel uit van diens formele besluitvormingsproces.

Artikel 2.3

In dit artikel zijn een aantal eisen gesteld aan de werkzaamheden en activiteiten van een faunabeheereenheid. De legitimiteit van een faunabeheereenheid vloeit primair voort uit het feit dat met het samenwerkingsverband van een breed spectrum aan regionale partijen betrokken bij het beheer van fauna sprake kan zijn van een gecoördineerde en planmatige werkwijze. Vanuit dergelijk collectief kan een duurzaam beheer van populaties van in het wild levende dieren, de bestrijding van schadeveroorzakende dieren door grondgebruikers en een juiste uitoefening van de jacht worden georganiseerd. Dit is wezenlijk anders dan de situaties waarin een directe ontheffing bij gedeputeerde staten door een individuele partij wordt aangevraagd waarmee schade op lokaal niveau kan worden bestreden. Coördinatie van de uitvoering van haar faunabeheerplannen is in dat licht een belangrijke verantwoordelijkheid van de faunabeheereenheid, zoals beschreven onder het eerste lid. Gezien haar centrale positie en toegang tot informatie op verschillende niveaus is de faunabeheereenheid bij uitstek de organisatie die alle partijen informeert over ontwikkelingen op het gebied van faunabeheer. Van belang daarbij is dat sprake is van een efficiënte uitwisseling van kennis en informatie tussen een faunabeheereenheid en andere partijen.

Artikel 2.4

Artikel 3.12, achtste lid van de wet stelt dat een faunabeheereenheid jaarlijks verslag uitbrengt van de uitvoering van het faunabeheerplan aan gedeputeerde staten waarin de faunabeheereenheid werkzaam is. Artikel 3.13 van de wet stelt voorts dat een faunabeheereenheid in dit verslag ook afschotgegevens verstrekt over de aantallen dieren die alle jachtaktehouders in het kader van de jacht hebben gedood. In het eerste lid van artikel 2.4 van de verordening zijn nadere regels beschreven waaraan dit jaarlijks verslag moet voldoen. De subonderdelen a en b van dit artikel betreffen de cijfers die op basis van uitvoeringsgegevens en tellingen verstrekt worden, sub c betreft de ontwikkeling van populaties en sub d betreft het leggen van verbanden tussen de leden 1 tot en met 4, wat tot inzichten zou moeten leiden in de effectiviteit van maatregelen. Het aanleveren van de gevraagde gegevens in dit artikel wordt noodzakelijk geacht omdat a) gedeputeerde staten op basis van deze gegevens inzicht krijgen in populatieontwikkelingen en schade aan belangen, b) hiermee een goede beoordeling kan plaatsvinden van de uitvoering van het faunabeheerplan en gebruik van ontheffingen en zodat c) voor een faunabeheereenheid een solide basis ontstaat voor een toekomstig bij gedeputeerde staten ter goedkeuring aan te bieden faunabeheerplan. Om te voorkomen dat populaties groeien tot moeilijk te controleren niveaus waardoor bij wet genoemde belangen in het geding komen, is het daarnaast op basis van deze gegevens mogelijk explosieve groei of afname in een vroegtijdig stadium te signaleren. Om deze ontwikkelingen helder in beeld te krijgen is onder artikel 2.4 onderdeel e toegevoegd. Tenslotte bevat het artikel 2.4 onder het tweede lid een eis die betrekking heeft op de termijn waarop het jaarverslag door een faunabeheereenheid op haar website wordt geplaatst.

Hoofdstuk 3 Faunabeheerplannen

Artikel 3.12, negende lid van de wet stelt dat provinciale staten bij verordening regels stellen waaraan in hun provincie werkzame faunabeheereenheden en hun faunabeheerplannen voldoen.

Dit hoofdstuk ziet op de regels ten aanzien van faunabeheerplannen. De wet is in bepaalde opzichten voldoende concreet ten aanzien van dit onderwerp en daar waar geen ruimte bleek voor nadere provinciale invulling zijn deze wettelijke kaders niet overgenomen in de verordening.

Artikel 3.1

In artikel 3.1 is de doelstelling van het faunabeheerplan uiteengezet. In de wet wordt onder artikel 3.12, derde, vierde en vijfde lid een aantal inhoudelijke regels aan het faunabeheerplan gesteld. De bepaling onder het eerste lid beschrijft op gestructureerde wijze onze interpretatie van hetgeen een faunabeheerplan zou moeten bevatten.

Artikel 3.2

Gezien het feit dat een faunabeheerplan ziet op het planmatig beheer van populaties, is het van belang dat sprake is van een minimale oppervlakte waarop dit redelijkerwijze mogelijk is. In het Besluit faunabeheer werd hierbij een minimale oppervlakte van 5.000 hectare aangehouden en wij continueren deze eis op beleidsneutrale wijze.

Artikel 3.3

Een faunabeheerplan heeft in Noord-Holland een geldigheidsduur van maximaal 6 jaar. Deze maximale geldigheidsduur, één jaar langer dan onder de Flora- en faunawet, sluit aan bij de reguliere periode die bij plannen – zoals Natura 2000 beheerplannen - in het natuurbeleid wordt aangehouden. Het is in dit kader een geaccepteerde termijn waarbinnen beheer kan worden uitgevoerd en er voldoende tijd is om dat beheer te monitoren en vervolgens plannen eventueel te herzien.

Artikelen 3.4.1 tot en met 3.4.4

De artikel 3.4.1 tot en met 3.4.4 bevatten de eisen die gesteld worden aan een faunabeheerplan. In artikel 3.4.1, eerste lid zijn een tweetal algemene eisen gesteld aan het werkingsgebied van een faunabeheerplan, dit betreft een ongewijzigde continuering van het gestelde in het voormalig Besluit Faunabeheer. In het tweede lid van dit artikel is een set kwaliteitseisen opgenomen die moeten garanderen dat een faunabeheerplan altijd op een heldere en logische manier zijn opgebouwd, met herleidbare, gevalideerde en kloppende gegevens, leidend tot een deugdelijke lijn van argumentatie en gevolgtrekkingen. Het is van groot belang dat bij het opstellen van een faunabeheerplan gebruik wordt gemaakt van zo veel mogelijk beschikbare en actuele wetenschappelijke data, relevante jurisprudentie en recente telgegevens, die zijn gebaseerd op een gevalideerde telmethode. Het is vervolgens cruciaal dat deze data in het faunabeheerplan congruent is met geciteerde bronnen en op de juiste manier wordt geïnterpreteerd en gestructureerd, teneinde te komen tot een heldere, doorwrochte en empirische argumentatielijn ten aanzien van o.m. de gunstige staat van instandhouding, de populatieontwikkeling van soorten en het al dan niet toepasbaar zijn van redelijke alternatieven. Immers, bij beoordeling van het faunabeheerplan en hieruit voortvloeiende ontheffingsaanvragen door zowel de provincie als bevoegd orgaan, als wel bij beoordeling van eventuele bezwaar- en beroepszaken door een rechter, vindt toetsing plaats conform een standaard die vergelijkbaar is met die waaraan wetenschappelijke werken dienen te voldoen. Dit is tevens in lijn met de intentie van de wetgever, op te maken uit het feit dat in artikel 3.12, tweede lid van de wet wordt gesteld dat op

uitnodiging van het bestuur van de faunabeheereenheid wetenschappers op het gebied van faunabeheer deelnemen aan de vergaderingen van het bestuur en het bestuur adviseren. De artikelen 3.4.2 tot en met 3.4.4 voorzien in de eisen die aan een faunabeheerplan worden gesteld. Deze eisen zijn gebaseerd op de eisen zoals die gesteld werden in het Besluit faunabeheer. Gezien het feit dat het faunabeheerplan voornamelijk ziet op het beheer van populaties, maar ook deels op directe schadebestrijding op basis van ontheffingen, op het stellen van kaders voor de uitvoering van de provinciale vrijstellingen en de uitvoering van de jacht, is een onderscheid gemaakt tussen de regels die ten aanzien van de betreffende uitvoeringsactiviteiten gelden bij de opstelling van een faunabeheerplan. Op grond van artikel 3.4.2, onderdeel k en artikel 3.4.3, onderdeel l maakt het faunabeheerplan inzichtelijk in welk kader van de bij wet genoemde belangen het beheer uitgevoerd wordt en welke partijen hierbij precies belanghebbend zijn. In lijn met artikel 3.12, vierde lid van de wet is onder 3.4.3, onderdeel m de eis gesteld dat een faunabeheerplan ook inzicht geeft in de toepassing van passende en doeltreffende preventieve maatregelen waarmee schade kan worden voorkomen. Advisering door een breder scala aan maatschappelijke organisaties aan het bestuur van een faunabeheereenheid, zoals beschreven in artikel 2.2, draagt bij aan de kwaliteit en toepasbaarheid van de voorgestelde maatregelen. Artikel 3.4.3 ziet op de zogenaamde vrijstelling. De aard van een vrijstelling is in de Wet natuurbescherming veranderd. Waar het onder de Flora- en faunawet mogelijk was om zonder plan schadebestrijding uit te voeren onder een vrijstelling, bepaalt artikel 3.12, eerste lid van de wet dat dit beheer wordt uitgevoerd overeenkomstig een faunabeheerplan. In de wet worden geen aanvullende regels gesteld aan de wijze waarop dit dient te gebeuren. Wij achten het van belang dat bij schadebestrijding op vrijgestelde soorten een planmatig en doelmatig plan als onderdeel van een faunabeheerplan wordt opgesteld, zodat de gunstige staat van instandhouding van soorten wordt gewaarborgd.

Ingevolge artikel 3.12, eerste lid van de wet vindt de uitoefening van de jacht plaats overeenkomstig het faunabeheerplan. Dit betekent dat het faunabeheerplan aandacht dient te besteden aan de jacht. Artikel 3.4.4 stelt hieromtrent enkele regels, waarbij wij in acht hebben genomen het door de Tweede Kamer op 25 juni 2015 amendement 107 van de leden Heerema en Leenders. Voor de uitoefening van de jacht fungeert het faunabeheerplan als koepel. Het is aan de grondgebruikers om binnen het kader van het faunabeheerplan te bepalen wat aan schadebestrijding nodig is en op welke wijze de jacht daarin een rol speelt. Op basis van de op grond van artikel 3.13 van de wet verplicht door jagers te overleggen afschotgegevens en de op grond van artikel 2.4 van deze regeling te verstrekken gegevens over bijvoorbeeld wildtrends, wordt in het faunabeheerplan richting gegeven aan de nodige inspanningen. Afschotgegevens worden zoals gesteld in artikel 2.4, derde lid, jaarlijks verstrekt via het jaarlijks verslag. In het aan gedeputeerde staten ter goedkeuring voor te leggen faunabeheerplan worden vervolgens deze gegevens voor de looptijd van het vorige faunabeheerplan, zijnde de zes voorgaande jaren geaggregeerd tot een totaalrapportage.

Artikel 3.5

In artikel 3.17, derde lid van de wet is bepaald dat een faunabeheereenheid schriftelijk toestemming kan geven aan een wildbeheereenheid of aan anderen om uitvoering te geven aan een aan de faunabeheereenheid afgegeven ontheffing. Dit wordt in de praktijk doormachtigen genoemd. Omdat het gaat om ontheffingen die door gedeputeerde staten zijn afgegeven worden enkele basale eisen gesteld aan het geven van de bedoelde toestemming door de faunabeheereenheid. Om te komen tot volledige helderheid en transparantie is onder het eerste lid bepaald dat in de tekst van een dergelijke toestemming in ieder geval die voorwaarden worden genoemd zoals die aan de ontheffing zijn verbonden en dat niet kan worden afgeweken van de aan de ontheffing of opdracht verbonden voorwaarden. In het tweede lid is bepaald dat gedeputeerde staten een afschrift ontvangen zodra op basis van een nieuw verkregen ontheffing

voor het eerst aan een ander toestemming wordt gegeven om die ontheffing uit te voeren. Op deze wijze kunnen gedeputeerde staten het gestelde onder het tweede en derde lid toetsen.

Artikel 3.6

Het is van belang dat gedeputeerde staten vanuit haar toezichthoudende- en handhavende bevoegdheid direct en op ieder moment inzage heeft in de meest actuele zaken op het gebied van faunaregistratie. Het is daarom van belang dat het systeem waarin dit bijgehouden wordt ten alle tijden toegankelijk is voor provinciale medewerkers die namens gedeputeerde staten belast zijn met deze taak.

Hoofdstuk 4 Wildbeheereenheden

Wildbeheereenheden hebben met de Wet natuurbescherming een grotere verantwoordelijkheid in het faunabeheer gekregen dan onder de Flora- en faunawet. In artikel 3.14, eerste lid van de wet wordt de aard en organisatievorm van wildbeheereenheden beschreven. In artikel 3.14, tweede lid van de wet is bepaald dat provincies regels kunnen stellen waaraan de in hun provincie werkzame wildbeheereenheden moeten voldoen. De artikelen onder dit hoofdstuk van de verordening voorzien in deze regels.

Artikel 4.1

Noord-Holland kent een relatief groot aantal wildbeheereenheden in vergelijking tot andere provincies in Nederland. In artikel 3.14, eerste lid worden wildbeheereenheden expliciet verantwoordelijk voor de uitvoering van het faunabeheerplan van een faunabeheereenheid. Om tot een adequate, planmatige en gecoördineerde uitvoering en administratie te komen is het van belang dat een wildbeheereenheid zowel qua ledenaantal als werkgebied van substantiële omvang is. Om dit te garanderen stellen wij aan de oppervlakte van het werkgebied van een ondergrens van 7.500 hectare. Met deze oppervlakte zou het aantal wildbeheereenheden in Noord-Holland door opschaling uitkomen op ongeveer 15. Voorts beschouwen wij als positieve consequenties van deze minimumeis en de daarmee gepaarde afname van het aantal wildbeheereenheden dat hiermee a) sprake is van toenemende efficiëntie, b) sprake is van een afname van bestuurlijke drukte op uitvoeringsniveau, c) ruimte ontstaat voor een professionaliseringsslag en d) sprake is van minder administratieve last bij de betrokken faunabeheereenheid.

Artikel 4.2

Op grond van artikel 3.14 van de wet zijn jachthouders met een jachtakte verplicht om zich te organiseren in een wildbeheereenheid. Personen van terreinbeherende organisaties kunnen dergelijke jachthouders met een jachtakte zijn. In dat geval is deze medewerker vaneen terreinbeherende organisatie op grond van de wet verplicht zich bij een wildbeheereenheid aan te sluiten. Geografisch gezien is het totaal van alle werkgebieden van de wildbeheerheden in Noord-Holland provinciedekkend. Consequentie hiervan is dat de terreinen van terreinbeherende organisaties altijd gelegen zijn in het werkgebied van een wildbeheereenheid. Om, conform artikel 3.14, eerste lid van de wet, tot een gecoördineerde uitvoering van het faunabeheerplan te komen, is het zodoende van belang dat wildbeheereenheden en terreinbeherende organisaties hierin ook op organisatieniveau nauw samenwerken. In artikel 4.2 is daarom een verplichting

opgenomen tot de organisatie van een platform door een wildbeheereenheid waarin zij ten minste twee keer per jaar met de relevante terreinbeherende organisaties en grondeigenaren afstemming voeren over de coördinatie van de uitvoering van het faunabeheerplan. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om (natuur)terreinbeherende organisaties of waterschappen. Wij achten het van belang dat afstemming op deze wijze niet alleen op direct en individueel veldniveau, maar ook op een breder collectief niveau goede afstemming en samenwerking plaatsvindt.

Artikel 4.3

Dit artikel ziet op de wijze waarop begrenzingen van wildbeheereenheden zijn vastgelegd en beschrijft de procedure waarmee begrenzingen aangepast kunnen worden.

Artikel 4.4

Gezien de belangrijke verantwoordelijkheid in de uitvoering van faunabeheerplannen die wildbeheereenheden met de wet hebben gekregen, is het van belang dat sprake is van professionele secretariaten die zorg dragen voor optimale coördinatie op lokaal niveau. Een belangrijk aspect hierbij is de informatieoverdracht naar de leden van de wildbeheereenheid. Dit artikel stelt daarom dat het secretariaat een plicht heeft om haar leden op adequate wijze te informeren over regelgevende en ecologische feiten en ontwikkelingen op het gebied van faunabeheer.

Uitgegeven op [DATUM],

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Besluitnr. 62B

van Provinciale Staten van Noord-Holland tot vaststelling van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 6 september 2016, met kenmerk 836711;

Gelet op de artikelen 3.3, tweede lid, 3.8, tweede lid, 3.10, tweede lid, 3.15, derde lid en 3.16, derde lid, van de Wet natuurbescherming;

Overwegende dat het wenselijk is vrijstellingen te verlenen van verboden ter bescherming van soorten dieren op grond van de Wet natuurbescherming;

Besluiten vast te stellen:

Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

a. *de wet*: de Wet natuurbescherming;
b. *gronden*: gronden gelegen in de provincie Noord-Holland;
c. *kwetsbaar gewas:* de onder '*landbouw*' en *'vollegrondsgroenteteelt'* beschreven teelten, met uitzondering van niet kwetsbare gewassen;
d. *niet kwetsbaar gewas:* weide-, hooi- of graszaadpercelen waarvan het grasgewas minimaal zes maanden oud is en granen en graszaad tot afrijping (uiterlijk 1 juni);
e. *landbouw:* akkerbouw, weidebouw, veehouderij, pluimveehouderij, tuinbouw - daaronder begrepen fruitteelt en het kweken van bomen, bloemen en bloembollen - en elke andere vorm van bodemcultuur in Nederland;
f. *opstal*: opstal gelegen in de provincie Noord-Holland;
g. *preventief middel*: middel dat kan worden ingezet om de in het geding zijnde belangen te beschermen zonder de betrokken dieren te doden of te verwonden;
h. *schade aan gewassen*: schade aan bedrijfsmatige teelt van landbouwgewassen;
i. *vollegrondsgroenteteelt:* de teelt in open grond van groentegewassen.

Hoofdstuk 2 Vrijstellingen

Artikel 2 Nestbehandeling vogels

1. Van het verbod in artikel 3.1, tweede en derde lid, van de wet is vrijgesteld het door de grondgebruiker op de bij hem in gebruik zijnde gronden, dan wel in of aan door hem gebruikte opstallen, ter voorkoming van in het lopende of daarop volgende jaar dreigende schade op deze gronden, in of aan deze opstallen, of in het omringende gebied, nesten en eieren van de in bijlage 1 aangewezen soorten rapen, opzettelijk vernielen en

beschadigen, en wegnemen ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen als bedoeld in artikel 3.3, vierde lid, onderdeel b, onder 3°, van de wet.
2. Van het verbod in artikel 3.5, derde en vierde lid, van de wet is vrijgesteld het door de grondgebruiker op de bij hem in gebruik zijnde gronden, dan wel in of aan door hem gebruikte opstallen, ter voorkoming van in het lopende of daarop volgende jaar dreigende schade op deze gronden, in of aan deze opstallen, of in het omringende gebied, eieren van brandganzen (*Branta leucopsis*) rapen, opzettelijk vernielen en beschadigen en wegnemen en de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen te beschadigen of te vernielen ter voorkoming van ernstige schade aan gewassen als bedoeld in artikel 3.8, vijfde lid, onderdeel b, onder 2°, van de wet.

Artikel 3 Directe schadebestrijding

1. Van het verbod van artikel 3.1, eerste lid, en artikel 3.10, eerste lid, onderdeel a, van de wet is vrijgesteld het door de grondgebruiker op de bij hem in gebruik zijnde gronden, dan wel in of aan door hem gebruikte opstallen, ter voorkoming van in het lopende of daarop volgende jaar dreigende schade op deze gronden, in of aan deze opstallen, opzettelijk doden van de in bijlage 2 aangewezen soorten ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen als bedoeld in artikel 3.3, vierde lid, onderdeel b, onder 3°, van de wet.
2. Van het verbod van artikel 3.5, eerste en tweede lid, van de wet is vrijgesteld het door de grondgebruiker op de bij hem in gebruik zijnde gronden, dan wel in of aan door hem gebruikte opstallen, ter voorkoming van in het lopende of daarop volgende jaar dreigende schade op deze gronden, in of aan deze opstallen, opzettelijk verstoren en doden van brandganzen (*Branta leucopsis*) ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen als bedoeld in artikel 3.3, vierde lid, onderdeel b, van de wet.
3. De in het eerste en tweede lid genoemde soorten worden op grond van eerste en tweede lid slechts gedood ter ondersteuning van verjaging.
4. De handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden uitsluitend uitgevoerd ter voorkoming van de, per soort in bijlage 2 benoemde, schades.
5. De handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden uitsluitend uitgevoerd in de, per soort in bijlage 2 benoemde, periode.
6. De handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden, voor zover het kwetsbare gewassen betreft, uitsluitend uitgevoerd in aanvulling op het in werking hebben van tenminste twee preventieve middelen.
7. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing indien de door de grondgebruiker gebruikte gronden, dan wel in of aan door hem gebruikte opstallen zijn gelegen in, door Gedeputeerde Staten aangewezen rustgebieden.
8. Totdat rustgebieden zijn aangewezen door Gedeputeerde Staten geldt voor foerageergebieden, zoals genoemd in het zevende lid, een geldigheidsperiode van 1 november tot 1 april.
9. Bij de handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid wordt uitsluitend gebruik gemaakt van het geweer en eventueel een hond zoals genoemd in artikel 3.9 van het Besluit natuurbescherming.
10. Van het verbod als bedoeld in 3.16, eerste lid, onder a van het Besluit natuurbescherming zijn vrijgesteld de handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid vanaf één uur voor zonsopkomst tot één uur na zonsondergang uit te voeren.
11. De handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden uitsluitend uitgevoerd op de percelen waarop schade is ontstaan, dreigt te ontstaan of de direct daaraan grenzende percelen of wateren.
12. Gedode dieren worden voor het verlaten van het veld opgeruimd.
13. Voor zover de handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden uitgevoerd, worden op de percelen waarop schade is ontstaan, dreigt te ontstaan of de direct daaraan grenzende percelen of wateren, per verjaagactie:

a. niet meer dan vier dieren per ingezet geweer gedood. Als de te verjagen dieren zijn verdreven, wordt een verjaagactie geacht te zijn beëindigd en vangt een nieuwe verjaagactie aan.
b. maximaal vijf geweerdragers ingezet.

Artikel 4 Ruimtelijke inrichting of bestendig beheer

1. Van de verboden als bedoeld in artikel 3.10, eerste lid, onderdelen a en b, van de wet wordt vrijstelling verleend voor het verrichten van handelingen door de eigenaar of de grondgebruiker in het kader van:
    a. de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied;
    b. het bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of in het kader van natuurbeheer.
2. De in het eerste lid bedoelde vrijstelling is van toepassing op de diersoorten genoemd in bijlage 3 bij deze verordening.
3. De vliegvelden genoemd in het eerste lid onder b betreffen permanente luchthavens zoals bedoeld in de artikelen 8.43, eerste en tweede lid, 8.70, eerste lid, of 10.15 van de Wet luchtvaart, en permanente luchthavens zoals bedoeld in de artikelen 8.64, eerste lid, 8.77, eerste lid, of 10.39, eerste lid van de Wet luchtvaart.

Hoofdstuk 3 Voorschriften en beperkingen

Artikel 5 Melding en rapportage

1. Direct voorafgaand aan de uitvoering van de in de artikelen 2, 3 en 4 bedoelde handelingen maakt de eigenaar of grondgebruiker of degene aan wie namens hem conform artikel 3.15, zevende lid, van de wet toestemming is verleend, hiervan melding met gebruikmaking van een door Gedeputeerde Staten beschikbaar gesteld elektronisch meldingsformulier;
2. Wijzigingen van het conform eerste lid gemelde worden voorafgaand aan de uitvoering elektronisch gemeld via een door Gedeputeerde Staten beschikbaar gesteld elektronisch meldingsformulier;
3. Uiterlijk een maand na uitvoering wordt door de grondgebruiker of degene aan wie namens hem, conform artikel 3.15, zevende lid van de wet, toestemming is verleend, aan een faunabeheereenheid gerapporteerd over de uitvoering van de handelingen onder vermelding van de locatie, de afschotcijfers of aantal behandelde nesten en eieren en de data waarop uitvoering van de handelingen heeft plaatsgevonden;
4. Uitvoering van de in de artikelen 2 en 3 bedoelde handelingen vindt plaats overeenkomstig het daartoe door Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland vastgestelde, door Gedeputeerde Staten conform artikel 3.12, zevende lid, van de wet goedgekeurd faunabeheerplan.

Hoofdstuk 4 Slotbepalingen

Artikel 6 Intrekking

De Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet Noord-Holland 2014 wordt ingetrokken.

Artikel 7 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming) (Stb. 2016, 34), in werking treedt.

Artikel 8 Titel

Deze verordening wordt aangehaald als Verordening vrijstelling soorten Noord-Holland.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten van Noord-Holland,

, voorzitter.

, statengriffier.

Bijlage 1 – Soorten als bedoeld in artikel 2 van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland (nestbehandeling)

Nederlandse naam	Wetenschappelijke naam
Brandgans*	*Branta leucopsis*
Grauwe gans*	*Anser anser*
Knobbelzwaan	*Cygnus olor*
Kolgans*	*Anser albifrons*

*Inclusief iedere gans die niet voor 100% alle kenmerken vertoont van één van de wilde diersoorten grauwe gans, brandgans, kolgans en rietgans.

Bijlage 2 – Soorten als bedoeld in artikel 3 van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland (directe schadebestrijding)

Nederlandse naam	Wetenschappelijke naam	Soort schade	Periode
Brandgans*	*Branta leucopsis*	Grasland, graan, suikerbieten, graszaad, maïs, aardappelen en vollegrondsgroenten in bedrijfsmatige teelt	Gehele jaar met uitzondering van overjarig grasland in de periode van 1 november tot 1 maart
Brandgans*	*Branta leucopsis*	Kwetsbare gewassen	Vanaf 1 november tot 1 maart
Ekster	*Pica pica*	Fruit in bedrijfsmatige teelt	Vanaf 15 juni tot beëindigen van de oogst, en in ieder geval eindigend op 15 november
Gaai	*Garrulus glandarius*	Appel- en perenbomen in bedrijfsmatige teelt	Vanaf 15 juni tot beëindigen van de oogst, en in ieder geval eindigend op 15 november
Grauwe gans*	*Anser anser*	Grasland, graan, suikerbieten, graszaad, maïs, aardappelen en vollegrondsgroenten in bedrijfsmatige teelt	Gehele jaar met uitzondering van overjarig grasland in de periode van 1 november tot 1 maart
Grauwe gans*	*Anser anser*	Kwetsbare gewassen in bedrijfsmatige teelt	Vanaf 1 november tot 1 maart
Knobbelzwaan	*Cygnus olor*	Grasland, graszaad, graan, mais en groenten in bedrijfsmatige teelt	Gehele jaar
Kolgans*	*Anser albifrons*	Grasland, graan, suikerbieten, graszaad, maïs, aardappelen en vollegrondsgroenten in bedrijfsmatige teelt	Gehele jaar met uitzondering van overjarig grasland in de periode van 1 november tot 1 maart
Kolgans*	*Anser albifrons*	Kwetsbare gewassen in bedrijfsmatige teelt	Vanaf 1 november tot 1 maart
Meerkoet	*Fulica atra*	Grasland en graan in bedrijfsmatige teelt	Vanaf 1 oktober tot 1 juni
Spreeuw	*Sturnus vulgaris*	Fruitbomen in bedrijfsmatige teelt	Vanaf 1 juli tot beëindigen van de oogst, en in ieder geval eindigend op 1 november
Wilde eend	*Anas platyrhynchos*	Graan in bedrijfsmatige teelt	Vanaf 1 juli tot 15 augustus

*Inclusief iedere gans die niet voor 100% alle kenmerken vertoont van één van de wilde diersoorten grauwe gans, brandgans en kolgans.

Bijlage 3 – Soorten als bedoeld in artikel 4 van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland (ruimtelijke ingrepen)

Nederlandse naam	Wetenschappelijke naam
Zoogdieren	
Aardmuis	*Microtus agrestis*
Bosmuis	*Apodemus sylvaticus*
Dwergmuis	*Micromys minutus*
Dwergspitsmuis	*Sorex minutus*
Egel	*Erinaceus europaeus*
Gewone bosspitsmuis	*Sorex araneus*
Haas	*Lepus europeus*
Huisspitsmuis	*Crocidura russula*
Konijn	*Oryctolagus cuniculus*
Ondergrondse woelmuis	*Pitymys subterraneus*
Ree	*Capreolus capreolus*
Rosse woelmuis	*Clethrionomys glareolus*
Tweekleurige bosspitsmuis	*Sorex coronatus*
Veldmuis	*Microtus arvalis*
Vos	*Vulpes vulpes*
Woelrat	*Arvicola terrestris*

Amfibieën	
Bruine kikker	*Rana temporaria*
Gewone pad	*Bufo bufo*
Kleine watersalamander	*Triturus vulgaris*
Meerkikker	*Rana ridibunda*
Middelste groene kikker	*Rana esculenta*

Toelichting

Korte voorgeschiedenis

Zowel op grond van de Flora- en faunawet als in de nieuwe Wet natuurbescherming (hierna: wet) is het mogelijk om, ter bescherming van de in de wet genoemde belangen, vrijstelling te verlenen van de verschillende verboden uit deze wetten.

Op grond van de Flora- en faunawet waren deze vrijstellingen in de "*Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet Noord-Holland 2014*" opgenomen waarvan de laatste versie op 22 september 2014 is vastgesteld.

In deze verordening werd onder andere het opzettelijk verontrusten en onklaar maken van eieren van diverse vogelsoorten, onder voorwaarden, vrijgesteld ter voorkoming van landbouwschade. Hiernaast was het doden van spreeuwen ter voorkoming van schade aan fruitbomen en doden van eenden ter voorkoming van schade aan granen, onder voorwaarden, vrijgesteld.

Naast de hierboven beschreven vrijstellingen waren er een groot aantal ontheffingen van kracht die het grondgebruikers mogelijk maakte om schade te bestrijden en te voorkomen. Onder de gelding van de wet zal de voorkoming en bestrijding van schade door grondgebruikers niet meer door middel van een ontheffing maar door middel van een vrijstelling worden toegestaan.

Ten tijde van de Flora- en faunawet was er een door de Minister verleende vrijstelling van kracht waarmee een aantal verboden van de wet niet van toepassing waren voor algemeen voorkomende soorten bij het uitvoeren van ruimtelijke ingrepen. Daarnaast was er een vrijstelling welke was gekoppeld aan diverse gedragscodes. Het eerste onderwerp is met de invoering van de wet een bevoegdheid geworden van de provincie terwijl het tweede deel bij de minister blijft.

Wettelijke context

De wet kent drie beschermingsregimes:

1. De bescherming van vogels die onder de Vogelrichtlijn vallen (artikel 3.1);
2. De bescherming van dieren en planten die in de verschillende bijlagen van de Habitatrichtlijn (artikel 3.5), het Verdrag van Bonn en Bern zijn genoemd en;
3. De bescherming van dieren die worden genoemd in de bijlage van de wet (artikel 3.10).

In artikel 3.15, lid 6, van de wet wordt bepaald dat de te bestrijden, door vogels aangerichte, schade (beschermingsregime 1) uitsluitend betrekking heeft op belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij, wateren, of schade aan flora of fauna. Voor diersoorten die worden genoemd in de bijlagen van de Habitatrichtlijn, het Verdrag van Bonn en Bern (beschermingsregime 2) geldt dat de te bestrijden schade uitsluitend betrekking heeft op schade aan de wilde flora of fauna, of natuurlijke habitats of, ernstige schade aan met name de gewassen, veehouderijen, bossen, visgronden, wateren of andere vormen van eigendom. Voor de bestrijding van schade veroorzaakte door de in de bijlage bij de wet genoemde soorten (beschermingsregime 3) wordt schade aan de in artikel 3.10 van de wet genoemde belangen aangewezen als schade waarvoor een vrijstelling kan worden verleend.

De wet geeft de Minister, op grond van artikel 3.15, lid 2, ook de bevoegdheid om een landelijk geldende vrijstelling te verlenen. Met artikel 3.1 van de Regeling natuurbescherming heeft de minister een dergelijke vrijstelling afgegeven voor de soorten Canadese gans, houtduif, kauw, zwarte kraai, konijn en vos. Hiermee is het de grondgebruiker mogelijk gemaakt om op de door

hem gebruikte gronden onder meer gewasschade, actueel en dreigend, te bestrijden door middel van doden, vangen en opzettelijk verstoren.

Het verstoren van vogels (beschermingsregime 1) is in beginsel, op grond van artikel 3.1, eerste lid, verboden. Dit verbod geldt echter niet wanneer de verstoring niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort, zo bepaalt artikel 3.1, vijfde lid van de wet. Vrijstelling van het verstoringsverbod is in dergelijke gevallen dus niet nodig. Uitzondering hierop is de brandgans aangezien deze soort ook onder beschermingsregime 2 valt. Voor deze soort geldt daarom niet de uitzondering dat ze verstoord mogen worden wanneer de verstoring niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding.

Provinciale context

De wet hanteert een systematiek waarin de vrijstelling het primaire instrument is waarmee provincies de bestrijding van schadeveroorzakende soorten door grondgebruikers mogelijk kan maken. Dit blijkt onder andere uit de Memorie van toelichting (pagina 230: "*In de gevallen dat de vrijstelling voor schadebestrijding door de grondgebruiker en de jacht (zie hierna) onvoldoende soelaas bieden, kunnen gedeputeerde staten ontheffing verlenen voor populatiebeheer met het oog op de belangen waarvoor in het kader van de onderscheiden beschermingsregimes kan worden afgeweken van de verboden op onder meer het vangen en doden van dieren*" en pagina 239: "*Het zijn de provincies die bevoegd zijn voor de verlening van vrijstellingen voor schadebestrijding door grondgebruikers (voorgesteld artikel 3.14, derde lid), voor de verlening van ontheffingen voor populatiebeheer en voor het geven van opdrachten voor populatiebeheer en voor bestrijding van verwilderde ganzen en exoten (voorgestelde artikelen 3.15 en 3.16).*

Provinciale staten hebben op grond van de artikelen 3.3, 3.8 en 3.10 van de wet dan ook de bevoegdheid om, wanneer aan een aantal voorwaarden is voldaan, bij verordening vrijstelling te verlenen van de verschillende in de wet genoemde verboden. Deze Verordening vrijstelling soorten is hiervan de uitwerking.

Op grond van de Verordening vrijstellingen soorten wordt het grondgebruikers mogelijk gemaakt om, wanneer aan de voorwaarden in de verordening is voldaan, schade veroorzaakt door een aantal in het wild levende diersoorten te voorkomen en bestrijden. Deze verordening is een voortzetting van het beleid op grond van de Flora- en faunawet. Onder de oude wet was ook nestbehandeling van de in de voorliggende verordening opgenomen vogelsoorten vrijgesteld. Daarnaast waren er een groot aantal ontheffingen op basis van de Flora- en faunawet van kracht die het voor grondgebruikers mogelijk maakten om schade veroorzaakt door een aantal veel voorkomende diersoorten te bestrijden middels aan verjaging ondersteunend afschot.

Artikel 3.8 van de wet geeft provinciale staten de bevoegdheid een vrijstelling te verlenen ter voorkoming van schade veroorzaakt door soorten die onder beschermingsregime 2 vallen. Hiervan wordt in deze verordening, met uitzondering van de brandgans, geen gebruik gemaakt. Dit vanwege het feit dat de diersoorten die onder beschermingsregime 2 vallen in Noord-Holland geen zodanige schade veroorzaken die rechtvaardigt dat voor deze diersoorten een algemene afwijking van het wettelijke beschermingsregime aangewezen is.

Aanvullend op de met deze verordening verleende vrijstellingen hebben Gedeputeerde Staten op grond van de artikelen 3.3, 3.8 en 3.10 van de wet tevens de eigenstandige bevoegdheid om ontheffingen of opdrachten te verlenen.

Toelichting per diersoort

Van de in deze verordening opgenomen diersoorten is de afgelopen jaren vast komen te staan dat ze in de in Noord-Holland, in sommige gevallen op specifieke gewassen, veelvuldig schade veroorzaken, dat de maatregelen niet zorgen voor een verslechtering van de staat van instandhouding en dat er geen andere bevredigende oplossingen voorhanden zijn.

Brandgans (*Branta leucopsis*)

Schade

In de periode 2009-2013 werd er gemiddeld ca. € 139.000,- aan schade uitgekeerd per jaar. Hierbij was zeer duidelijk een toename zichtbaar samenhangend met de groei van de standpopulatie maar ook de schadecijfers in de winter namen exponentieel toe (van ca. € 30.000,- in 2009 tot ca. € 190.000,- in 2013)[1]. Ingrijpen in de overwinterende populatie (populatiebeheer) is ongewenst en ineffectief. Verjagen met ondersteunend afschot is daarmee het enige middel om weren en verjagen te intensiveren. Met de toename in schade is het mogelijk maken van gebruik van het geweer ter ondersteuning aan verjaging dan ook noodzakelijk.

Staat van instandhouding

De overzomerende populatie van brandganzen bedroeg in 2014 in Noord-Holland ca. 22.000 ganzen[2]. In Noord-Holland maakte de populatie het afgelopen decennium een groei door, waarbij de aanwas sinds 2011 jaarlijks zo rond de 30-40% lag. Door een samenstel van maatregelen is de populatie in 2015 teruggebracht tot 7700 getelde brandganzen[3]. Wanneer de ondergrens van 7000 wordt bereikt, worden de populatiebeperkende maatregelen opgeschort. Gezien het groeipotentieel van de populatie en de beperkte invloed van aan verjaging ondersteunend afschot hoeft voor de gunstige staat van instandhouding niet te worden gevreesd.

Andere bevredigende oplossingen

Brandganzen komen in de gehele provincie voor en veroorzaken schade op veel voorkomende gewassen zoals overjarig grasland. Er is gebleken dat enkel verjagen onvoldoende effect sorteert omdat er gewenning optreedt. Door het geweer ondersteunend bij verjagen in te zetten is de terugkeertijd langer gebleken en bleek er tevens meer sprake van een lerend vermogen, waarbij de ganzen gebieden opzochten waar verstoring niet of minder aan de orde was.
Nestbehandeling – het onklaar maken van eieren en nesten om te voorkomen dat de kuikens uit het ei komen - is op zichzelfstaand geen bevredigende oplossing, omdat dit hoogstens lokaal aanwasbeperkend is. Nu schade ook optreedt door overwinterende vogels en effecten van nestbehandeling op zichzelf staand onvoldoende zijn kan nestbehandeling niet als andere bevredigende oplossing worden gezien.

Ekster (*pica pica*)

Schade

Eksters komen overal in Noord-Holland voor. Schade aan gewassen concentreert zich echter rondom fruitboomgaarden, en betreft met name schade aan appels en peren. In de periode 2009-2013 werd er gemiddeld ca. € 9500,- aan schade uitgekeerd per jaar[4]. Qua absoluut schadebedrag is dit niet zoveel wanneer vergeleken met provinciebreed schade veroorzakende soorten zoals de verschillende ganzensoorten. Dit komt echter doordat de schade zich slechts regionaal voordoet. Gemiddeld bedroeg de schade € 994,- per geval van belangrijke schade. Hierbij was soortgelijke schadebestrijding reeds mogelijk. Bij het uitblijven van schadebestrijding zal de schade naar verwachting dan ook meer bedragen. De schade zal bij het voorgestelde beheer in de toekomst niet aanmerkelijk toenemen - de territoriums zijn ook nu al bezet en dat

[1] Faunafonds, schadecijfers 2009-2013.
[2] Zomertellingen 2011-2014 LNH, uit Ganzenbeheerplan Noord-Holland 2015-2020, p. 24.
[3] Zomertelling LNH, 2015
[4] Faunafonds, schadecijfers 2009-2013.

zal niet wijzigen bij eventuele populatiegroei- tenzij gewasprijzen flink stijgen en/of het areaal fruitbomen wordt uitgebreid.

Staat van instandhouding
De broedpopulatie van eksters bedraagt landelijk ca. 40.000 tot 60.000 broedparen[5], daarvan verblijven er ca. 4000 tot 8000 in Noord-Holland[6] . Hoewel de landelijke populatie sterk afnam tussen 1980 en 2000, is deze inmiddels het laatste decennium stabiel. In Noord-Holland maakte de populatie juist een groei door. Met de beperking in locatie (uitvoering enkel bij schade aan fruitbomen) en tijd (tijdens groei en oogstperiode) wordt meteen een geografische beperking opgelegd en een beperking in tijd. Hiermee is de vrijstelling niet beschikbaar simpelweg waar eksters voorkomen, maar enkel daar waar en wanneer er ook schade dreigt. Voor de gunstige staat van instandhouding hoeft bij het voortzetten van hetzelfde kader voor schadebestrijding dan ook niet te worden gevreesd.

Andere bevredigende oplossingen
Eksters leven in paren en zijn zeer territoriaal. Enkel verjagen volstaat daardoor niet, omdat de vogels na verjaging terug zullen keren naar hun territorium.
Nestbehandeling – het onklaar maken van eieren om te voorkomen dat de kuikens uit het ei komen - is geen bevredigende oplossing, omdat de schadeperiode (wanneer het fruit afrijpt) niet overlapt met de periode waarin er sprake is broedsel (maart-mei). Nestbehandeling zou dan hoogstens aanwas- en daarmee mogelijk populatiebeperkend zijn. Dat is niet gewenst, noch noodzakelijk.
Het vernielen van nesten heeft tevens geen zin, aangezien ekster direct in het territorium een ander nest zullen maken, op een veiligere locatie. Hierdoor wordt juist de kans op het succesvol grootbrengen van jonge eksters in het territorium groter, en is de kans op schade tevens groter nu meer ekster in het territorium zullen verblijven tijdens de kwetsbare periode.

Gaai (Garrulus glandarius)
Schade
Gaaien zijn het talrijkst in bosrijke gebieden maar komen overal in Noord-Holland voor. De gaai ontbreekt alleen in de meest boomloze landschappen. Gaaien gebruiken boomgaarden in het open landschap als stapsteen en bosenclave, erfbeplanting in het buitengebied, windsingels en bomenrijen langs wegen als verbindingscorridors. Schade aan gewassen concentreert zich rondom fruitboomgaarden, en betreft met name schade aan appels en peren.
In de periode 2009-2013 werd er gemiddeld ca. € 5000,- aan schade uitgekeerd per jaar[7]. Qua absoluut schadebedrag is dit niet zoveel wanneer vergeleken met provincie breed schade veroorzakende soorten zoals de verschillende ganzensoorten. Dit komt echter doordat de schade zich slechts regionaal voordoet. Gemiddeld bedroeg de schade € 1090,- per geval van belangrijke schade. Voorkomen van schade door gaaien door aan verjaging ondersteunend afschot is pas mogelijk sinds 2 april 2014.
De schade zal bij het voorgestelde beheer in de toekomst niet aanmerkelijk toenemen - de territoriums zijn ook nu al bezet en dat zal niet wijzigen bij eventuele populatiegroei- tenzij gewasprijzen flink stijgen en/of het areaal fruitbomen wordt uitgebreid.

Staat van instandhouding
De broedpopulatie van gaaien bedraagt landelijk ca. 40.000 tot 60.000 broedparen[8], daarvan verblijven er ca. 2500-4500 in Noord-Holland[9]. De landelijke populatie nam licht toe tussen 1980 en 2010. In Noord-Holland maakte de populatie ook een groei door, tussen 1990 en 2010

[5] SOVON, via http://www.vogelbescherming.nl/vogels_kijken/vogelgids/zoekresultaat/detailpagina/ g/vogel/40/tab/Aantal
[6] Atlas broedvogels Noord-Holland, 2005-2010.
[7] Faunafonds, schadecijfers 2009-2013.
[8] SOVON, via http://www.vogelbescherming.nl/vogels_kijken/vogelgids/zoekresultaat/detailpagina/ g/vogel/46/tab/Aantal
[9] Atlas broedvogels Noord-Holland, 2005-2010.

verdubbelde de populatie. Met de beperking in locatie (uitvoering enkel bij schade aan fruitbomen) en tijd (tijdens groei en oogstperiode) wordt meteen een geografische beperking opgelegd en een beperking in tijd. Hiermee is de vrijstelling niet beschikbaar simpelweg waar gaaien voorkomen, maar enkel daar waar en wanneer er ook schade dreigt. Voor de gunstige staat van instandhouding hoeft bij het lokaal uitvoeren van schadebestrijding dan ook niet te worden gevreesd.

Andere bevredigende oplossingen
Gaaien zijn eerder solitair dan groeps-/paarvormend maar verblijven delen van het jaar wel in broedparen, soms met concurrerende gaaien. Hierbij zijn ze gebiedsvast. Enkel verjagen volstaat daardoor niet, omdat de vogels na verjaging terug zullen keren.
Nestbehandeling – het onklaar maken van eieren om te voorkomen dat de kuikens uit het ei komen - is geen bevredigende oplossing, omdat de schadeperiode (wanneer het fruit afrijpt) niet overlapt met de periode waarin er sprake is broedsel (april-mei). Nestbehandeling zou dan hoogstens aanwas- en daarmee mogelijk populatiebeperkend zijn. Dat is niet gewenst, noch noodzakelijk.
Het vernielen van nesten heeft tevens geen zin, aangezien gaaien direct in hun gebied een ander nest zullen maken, op een veiligere locatie. Hierdoor wordt juist de kans op het succesvol grootbrengen van jonge gaaien in het territorium groter, en is de kans op schade tevens groter nu meer gaaien in het territorium zullen verblijven tijdens de kwetsbare periode.

Grauwe gans (*Anser anser*)
Schade
In de periode 2009-2013 werd er gemiddeld ca. € 2.000.000,- aan schade uitgekeerd per jaar. Hierbij was zeer duidelijk een toename zichtbaar samenhangend met de groei van de standpopulatie maar ook de schadecijfers in de winter verdubbelden (van ca. € 1.323.360,- in 2009 tot ca. € 2.823.940,- in 2013)[10]. Ingrijpen in de overwinterende populatie is ongewenst en ineffectief. Verjagen met ondersteunend afschot is daarmee het enige middel om de schadebestrijding te intensiveren. Met de toename in schade is het mogelijk maken van gebruik van het geweer ter ondersteuning aan verjaging dan ook noodzakelijk.

Staat van instandhouding
De overzomerende populatie van brandganzen bedroeg in 2014 in Noord-Holland ca. 22.000 ganzen[11]. In Noord-Holland maakte de populatie het afgelopen decennium een groei door, waarbij de aanwas sinds 2011 jaarlijks zo rond de 30-40% lag. Door een samenstel van maatregelen is de populatie in 2015 teruggebracht tot 7700 getelde brandganzen. Wanneer de ondergrens van 7000 wordt bereikt, worden de populatiebeperkende maatregelen opgeschort. Gezien het groeipotentieel van de populatie en de beperkte invloed van aan verjaging ondersteunend afschot hoeft voor de gunstige staat van instandhouding niet te worden gevreesd.

Andere bevredigende oplossingen
Grauwe ganzen komen in de gehele provincie voor en veroorzaken schade op veel voorkomende gewassen zoals overjarig grasland. Er is gebleken dat enkel verjagen onvoldoende effect sorteert omdat er gewenning optreedt. Door het geweer ondersteunend bij verjagen in te zetten is de terugkeertijd langer gebleken en bleek er tevens sprake van een lerend vermogen, waarbij de ganzen gebieden opzochten waar verstoring niet of minder aan de orde was.
Nestbehandeling – het onklaar maken van eieren en nesten om te voorkomen dat de kuikens uit het ei komen - is op zichzelfstaand geen bevredigende oplossing, omdat dit hoogstens lokaal aanwasbeperkend is. Nu schade ook optreedt door overwinterende vogels en effecten van nestbehandeling op zichzelf staand onvoldoende zijn kan nestbehandeling niet als andere bevredigende oplossing worden gezien.

[10] Faunafonds, schadecijfers 2009-2013.
[11] Zomertelling LNH, 2015

Knobbelzwaan (*Cygnus olor*)

Schade

Knobbelzwanen komen in een groot deel van Noord-Holland talrijk voor; enkel op Texel, de polders Haarlemmermeer en Wieringermeer en in de duinen nauwelijks tot niet[12]. Schade aan gewassen en dan met name grasland (ca. 90%) treedt vrijwel provinciebreed op, uitgezonderd de genoemde gebieden waar knobbelzwanen niet broeden. In de periode 2009-2013 werd er gemiddeld ca. € 30.000,- aan schade uitgekeerd per jaar[13]. Opvallend is dat schades vooral ontstaan in de eerste 4-6 maanden van het jaar. Hierbij was soortgelijke schadebestrijding reeds mogelijk, maar ontstaat vermoedelijk nog steeds schade omdat de dan territoriale paren steeds terugkeren. Aan verjaging ondersteunend afschot kan dan de verjaging effectiever maken. In de tweede helft van het jaar wordt er ook wel schade gemeld, maar deze is veel lager, vermoedelijk omdat de groepen knobbelzwanen die dan zijn teruggekeerd van de plassen en meren zich beter laten verjagen.

Staat van instandhouding

De populatie van knobbelzwanen maakte sinds de jaren 90 een gestage groei door, waarbij de groei rond 2005 is af gaan vlakken en er nu een lichte afname van de populatie is waar te nemen. De broedpopulatie van knobbelzwanen bedraagt landelijk ca. 6000 broedparen, daarvan verblijven er ca. 1200-1400 in Noord-Holland[14]. Daarnaast is er ook nog sprake van een overwinterende populatie, die voor Noord-Holland ca. 7000-1000 vogels bedraagt. De populatie is gegroeid onder een regime waarin gelijke of verdergaande mogelijkheden bestonden voor schadebestrijding. Voor de gunstige staat van instandhouding hoeft bij het voortzetten van deze schadebestrijding dan ook niet te worden gevreesd.

Andere bevredigende oplossingen

Knobbelzwanen leven tijdens het broeden in paren en zijn zeer territoriaal. Enkel verjagen volstaat daardoor niet, omdat de vogels na verjaging terug zullen keren naar hun territorium. Na de broedperiode houden knobbelzwanen zich in groepen op. Verjaging lijkt dan effectiever te zijn.

Nestbehandeling – het onklaar maken van eieren en nesten om te voorkomen dat de kuikens uit het ei komen - is op zichzelfstaand geen bevredigende oplossing, omdat dit hoogstens lokaal aanwasbeperkend is. Nu schade ook optreedt door overwinterende vogels en effecten van nestbehandeling op zichzelf staand onvoldoende zijn kan nestbehandeling niet als andere bevredigende oplossing worden gezien.

Kolgans (*Anser albifrons*)

Schade

In de periode 2009-2013 werd er gemiddeld ca. € 312.000,- aan schade uitgekeerd per jaar. Hierbij was het met name de winterperiode waarin schade optrad (gemiddeld ca. € 299.000,- tegenover ca. € 13.000,- zomerschade). Hierbij was een toename zichtbaar van ca. 213.000,- in 2009 tot ca. € 371.000,- in 2013[15]. Ingrijpen in de overwinterende populatie (populatiebeheer) is ongewenst en ineffectief. Verjagen met ondersteunend afschot is daarmee het enige middel om de schadebestrijding te intensiveren. Met de toename in schade is het mogelijk maken van gebruik van het geweer ter ondersteuning aan verjaging in de winterperiode dan ook noodzakelijk.

Staat van instandhouding

[12] SOVON, via http://www.vogelbescherming.nl/vogels_kijken/vogelgids/zoekresultaat/detailpagina/q/vogel/116/tab/Aantal
[13] Faunafonds, schadecijfers 2009-2013.
[14] Atlas broedvogels Noord-Holland, 2005-2010.
[15] Faunafonds, schadecijfers 2009-2013.

Van de overzomerende populatie van kolganzen werden in 2014 slechts 11 ganzen geteld[16]. Eerdere jaren zagen het aantal beneden de 80 vogels blijven. In Noord-Holland is de kolgans dan ook geen broedvogel van betekenis. Om te voorkomen dat hier zich een broedpopulatie vestigt – zoals eerder gebeurd is met brandgans – is nestbehandeling gewenst. Wanneer we het hebben over de Noord-Hollandse populatie kolganzen betreft het echter overwinterende ganzen. Omdat het hier overwinterende vogels betreft en gezien de beperkte invloed van aan verjaging ondersteunend afschot hoeft voor de gunstige staat van instandhouding niet te worden gevreesd.

Andere bevredigende oplossingen
Kolganzen komen gedurende de winter in de gehele provincie voor en veroorzaken provinciebreed schade. Er is gebleken dat enkel verjagen onvoldoende effect sorteert omdat er gewenning optreedt. Door het geweer ondersteunend bij verjagen in te zetten is de terugkeertijd langer gebleken en bleek er tevens sprake van een lerend vermogen, waarbij de ganzen gebieden opzochten waar verstoring niet of minder aan de orde was.
Nestbehandeling – het onklaar maken van eieren en nesten om te voorkomen dat de kuikens uit het ei komen - is op zichzelfstaand geen bevredigende oplossing, omdat dit hoogstens lokaal aanwasbeperkend is. Nu schade met name optreedt door overwinterende ganzen kan nestbehandeling niet als andere bevredigende oplossing worden gezien.

Meerkoet
Schade
Meerkoeten komen met name in grote getallen voor in de lager gelegen, waterrijke provincies, waaronder Noord-Holland. Hoewel de populatie omvangrijk is, blijft de schade beperkt. Op basis van de Provinciale vrijstelling (2009 en 2014) was verjaging van meerkoeten reeds toegestaan. Tevens waren er ontheffingen geldig voor aan verjaging ondersteunend afschot ter voorkoming van schade aan landbouwgewassen. Dit is effectief gebleken; schademeldingen zijn incidenteel, gemiddeld circa € 2600,- per jaar in de periode 2009-2013[17], tegenover > € 76.000 in 2002. Vanwege het schadepotentieel – meerkoeten kunnen vraat- en verslempingschade veroorzaken aan met name grasland en granen vooral in de winter en het voorjaar[18] - is voortzetting van de ingezette schadebestrijding gewenst. Bij uitblijven van deze mogelijkheid zal de schade naar verwachting weer toenemen.

Staat van instandhouding
De landelijke broedpopulatie van de meerkoet bedroeg in 1998-2000 130.000-180.000 broedparen. Sinds de jaren ’60 nam de populatie toe, waarna sinds half jaren ’90 een langzame afname zichtbaar werd[19]. De populatie is echter nog steeds zeer omvangrijk, waarbij deze in Noord-Holland circa 15.000-20.000 telt[20]. Aangezien de populatie stabiel is en het hier enkel om aan verjaging ondersteunend afschot gaat hoeft voor de gunstige staat van instandhouding niet te worden gevreesd.

Andere bevredigende oplossingen
Afschermen van gewassen is gezien de omvang van schadepercelen en de beperkingen die dit oplevert voor (de oogst van) de gewassen niet mogelijk. Enkel verjagen is onvoldoende om schade te beperken omdat gewenning optreedt en de terugkeertijd kort is.

Spreeuw (*Sturnus vulgaris*)
Schade

[16] Zomertelling LNH, 2015
[17] Faunafonds, schadecijfers 2009-2013.
[18] Handreiking Faunaschade 2009, Faunafonds
[19] SOVON, via http://www.vogelbescherming.nl/vogels_kijken/vogelgids/zoekresultaat/detailpagina/q/vogel/142/tab/Aantal
[20] Atlas broedvogels Noord-Holland, 2005-2010.

Spreeuwen komen overal in Noord-Holland voor, in mindere mate in de Haarlemmermeer en de Noord-kop. Schade kan optreden aan kiemend graan, mais en fruit (o.a. kersen, appels en peren). Op basis van de Provinciale vrijstelling (2009 en 2014) was schadebestrijding in relatie tot de bedrijfsmatige teelt van fruit in de kwetsbare periode reeds mogelijk. Tevens waren enkele ontheffingen geldig, verleend aan individuele grondgebruikers. Dit blijkt effectief; schademeldingen buiten dit kader zijn incidenteel. Vanwege het schadepotentieel – spreeuwen kunnen (pik)schade veroorzaken aan vele soorten gewassen [21] – is voortzetting van deze schadebestrijding gewenst.

Staat van instandhouding
De broedpopulatie van spreeuwen bedroef in 1998-2000 500.000-900.000 broedparen[22]. Hoewel de landelijke broedpopulatie van 1990-2000 aanmerkelijk daalde, is deze het laatste decennium inmiddels stabiel. Voor de gunstige staat van instandhouding hoeft bij het voortzetten van hetzelfde kader voor schadebestrijding dan ook niet te worden gevreesd.

Andere bevredigende oplossingen
Spreeuwen verplaatsen zich bij het foerageren in grote zwermen. Bij verjaging vliegen de vogels op maar keren snel terug. Gewenning aan bijvoorbeeld knalapparaten treedt snel op. Enkel verjagen volstaat daardoor niet, omdat de vogels na verjaging terug zullen keren naar hun territorium. Afschermen van gewassen is gezien de omvang van schadepercelen en de beperkingen die dit oplevert voor (de oogst van) de gewassen tevens niet mogelijk. Nestbehandeling is gezien de populatiegrootte en het broedgedrag ineffectief en kan daarmee niet als andere bevredigende oplossing worden beschouwd.

Wilde eend (*Anas platyrhynchos*)
Schade
Wilde eenden komen in heel Noord-Holland voor. Het behouden van een goede wildstand wordt reeds mogelijk gemaakt door openstelling van de jacht. Buiten de jachtperiode treedt echter – voornamelijk - schade op in gelegerd graan en incidenteel aan overige kwetsbare gewassen en overjarig grasland. Met de beperking in locatie (uitvoering enkel bij dreigende schade aan graan) en tijd (tijdens kwetsbare periode) wordt meteen een geografische beperking opgelegd en een beperking in tijd. Hiermee is de vrijstelling niet beschikbaar simpelweg waar wilde eenden voorkomen, maar enkel daar waar en wanneer er ook schade dreigt. Dit is gezien het beperkte aantal gevallen van getaxeerde belangrijke schade succesvol gebleken. Omdat het hier een voortzetting van de mogelijkheden tot schadebestrijding betreft zal de schade naar verwachting niet toenemen. Bij uitblijven van deze mogelijkheden zal de schade naar verwachting toenemen.

Staat van instandhouding
De landelijke populatie van wilde eend is omvangrijk met schattingen tussen de 350.000 en 500.000[23], waarvan zo'n 35.000 tot 75.000 in Noord-Holland[24]. De populatie vertoont sinds 1990 een dalende trend. Over het algemeen genomen is de populatie dusdanig groot en weerbaar dat er, ook met voortzetting van de beperkte mogelijkheden tot schadebestrijding, niet gevreesd hoeft te worden voor de gunstige staat van instandhouding.

Andere bevredigende oplossingen
Wilde eenden richten zich naar waar geschikte gewassen staan. Lokaal alternatieve gewassen kweken vormt dan ook geen andere bevredigende oplossing. Het verjagen op zichzelf staand sorteert onvoldoende effect door gewenning.

---

[21] Handreiking Faunaschade 2009, Faunafonds.
[22] SOVON, via http://www.vogelbescherming.nl/vogels_kijken/vogelgids/zoekresultaat/detailpagina/q/vogel/208/tab/Aantal
[23] SOVON, via http://www.vogelbescherming.nl/vogels_kijken/vogelgids/zoekresultaat/detailpagina/q/vogel/244/tab/Aantal
[24] Atlas broedvogels Noord-Holland, 2005-2010.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

In artikel 1 zijn omschrijvingen van begrippen opgenomen die in de diverse bepalingen in de verordening worden gehanteerd.

Artikel 2

Met dit artikel wordt gebruik gemaakt van de bevoegdheid op grond van artikel 3.3, lid 2, van de wet.

Het is in beginsel verboden om nesten en eieren van vogels te verwijderen die vallen onder de bescherming van de wet. Ter voorkoming en bestrijding van schade aan de in de wet genoemde belangen kan het nuttig zijn om dergelijke handelingen toch toe te staan. Dit artikel voorziet in het vrijstellen van de zogenaamde “nestbehandeling. Door middel van nestbehandeling wordt het aantal uit te komen eieren beperkt en hierdoor schade aan gewassen voorkomen. PS achten het nodig om voor een aantal soorten de nestbehandeling toe te staan. Het betreft hier een aantal vogelsoorten die in de gehele provincie schade aan de in de wet genoemde belangen veroorzaken en waarvan duidelijk is dat de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is.

In bijlage 1 van de verordening zijn de soorten brandgans, grauwe gans, knobbelzwaan, kolgans en rietgans aangewezen als vogels waarvan vast staat dat ze schade veroorzaken en waarvan de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is, of door dit besluit in het geding komt.

Het vrijstellen van de nestbehandeling voor deze soorten is een voortzetting van de onder de Flora- en faunawet geldende provinciale vrijstelling.

Omdat de brandgans zowel onder de bescherming van de Vogelrichtlijn als het verdrag van Bonn valt en er voor deze soort dus een extra verbod van kracht is, is om nestbehandeling toch mogelijk te maken, het 2e lid opgenomen.

Artikel 3

Artikel 3 voorziet in het vrijstellen van handelingen waardoor grondgebruikers dieren mogen doden ter voorkoming en bestrijding van belangrijke schade aan bedrijfsmatige teelten. Dit doden mag uitsluitend gebeuren ter ondersteuning van de verjaging, in bepaalde periodes en ter voorkoming van schade aan bepaalde gewassen.

Lid 1

De vrijstelling heeft tot doel het mogelijk maken van het bestrijden van schade aan landbouwgewassen door middel van, aan verjaging ondersteunend, afschot. In bijlage 2 zijn de soorten opgenomen waarvan de afgelopen jaren duidelijk is geworden dat ze aan specifieke gewassen in Noord-Holland veelvuldig schade veroorzaken. Omdat niet alle soorten aan alle gewassen in het gehele jaar schade veroorzaken is er voor gekozen de vrijstelling per soort te specificeren. Uit de schadehistorie blijkt in welke periode welke gewassen kwetsbaar zijn. Hierop zijn de kolommen “Soort schade” en “Periode” gebaseerd.

Lid 2

Omdat de brandgans (*Branta leucopsis*) onder twee verschillende beschermingsregimes valt is, om ondersteunend afschot toch mogelijk te maken, het 2e lid opgenomen

Lid 3

In beginsel moet worden geprobeerd dieren die schade veroorzaken te verjagen. Om deze verjaging zo effectief mogelijk te laten zijn is het bij deze verjaging, op grond van deze vrijstelling, toegestaan een aantal soorten te doden. Deze vrijstelling is dus niet bedoeld voor het terugbrengen in aantal van populaties van soorten. Mocht dit voor bepaalde diersoorten wel nodig worden geacht dan kunnen daar de instrumenten “ontheffing” en “opdracht” voor worden ingezet.

Lid 4

Aangezien de vrijstelling uitsluitend bedoeld is voor de bestrijding en voorkoming van schade door grondgebruikers is een koppeling met de schadegevoelige gewassen per diersoort opgenomen. In bijlage 2 is per diersoort benoemd voor welke schades, in welke periodes, de verschillende vrijstellingen gebruikt mogen worden.

Lid 5

Aangezien de vrijstelling uitsluitend bedoeld is voor de bestrijding en voorkoming van schade door grondgebruikers is een koppeling met de periode waarin afschot per diersoort opgenomen.

Lid 6

Het doden van dieren mag uitsluitend als er geen andere bevredigende oplossing voorhanden is. Naar ons oordeel is dat voor de genoemde soorten het geval. Wel blijft het naar ons oordeel nodig en nuttig om het voorkomen van de soorten op de schadepercelen tot een minimum te beperken door het toepassen van twee preventieve middelen. Punt van aandacht bij het inzetten van preventieve middelen is de gewenning die bij de dieren kan optreden. Als er gewenning op treed zijn de middelen niet meer effectief. Wanneer op alle gewassen (bijvoorbeeld ook gras) altijd werende middelen staat zal op grotere schaal bekeken de effectiviteit van de maatregelen afnemen. Er daarom er voor gekozen om als voorwaarde op te nemen dat tenminste twee preventieve middelen in werking moeten zijn op percelen met kwetsbare gewassen. Hierbij kan gedacht worden aan de middelen welke staan genoemd in de Handreiking Faunaschade van het Faunafonds.

Lid 7

Nederland heeft internationaal een grote rol in de opvang van ganzen die in de winter uit noordelijker gelegen gebieden naar het zuiden trekken. Om in de winter de schade buiten foerageergebieden te verminderen, werd voorheen ingezet op verjaging naar foerageergebieden. Uit de landelijke evaluatie van dit beleid (LNV/Alterra, 2009) en telrapportages tot 2010/2011 (Faunafonds/Sovon) blijkt dat dit uitgangspunt van enerzijds opvangen en anderzijds verjagen, door versnippering van de foerageergebieden en een te gering verschil van rust binnen en onrust buiten de foerageergebieden, niet effectief en efficiënt is. Naar aanleiding van deze evaluatie wordt nu geconcentreerd op de ligging van rustgebieden om de effectiviteit te maximaliseren.

Wij zullen in Noord-Holland rustgebieden aanwijzen voor overwinterende ganzen. Door rustgebieden aan te wijzen bieden wij bescherming en voedsel aan trekganzen en kunnen deze dieren (grauwe, kol-, brand- en rotganzen) voldoende conditie opbouwen om aan de trek terug te beginnen. Om dit te bereiken is afschot ter ondersteuning van verjaging binnen de begrenzing van de foerageer/rustgebieden niet toegestaan.

Lid 8

Zolang nog geen rustgebieden zijn aangewezen mag, om toch voor de in Nederland overwinterende ganzen voldoende rust te bieden, van deze vrijstellingen geen gebruik gemaakt

worden binnen de huidige foerageergebieden. Hiervoor geldt de periode waarin Nederland als overwinteringsgebied gebruikt wordt door de verschillende ganzensoorten.

Lid 9

Op grond van artikel 3.3, vijfde lid van de wet moet in de vrijstelling worden benoemd welke middelen, installaties of methoden voor het vangen of doden gebruikt mogen worden bij de uitvoering. Wij achten het geweer het meest effectieve middel. De hond mag uitsluitend worden gebruikt voor het apporteren van de geschoten dieren en mag niet als dodingsmiddel worden ingezet.

Lid 10

In beginsel is het, op grond van artikel 3.16 van het Besluit natuurbescherming, niet toegestaan het geweer te hanteren voor zonsopkomst en na zonsondergang. Echter, dieren worden vaak bij het aanbreken van de dag (voor zonsopkomst) al actief aangezien het dan op veel dagen al deels licht is. Het tegenovergestelde geldt voor de zonsondergang; ook kort na de zonsondergang zijn dieren vaak nog actief. Om effectief schade te kunnen voorkomen is het naar ons oordeel nuttig dat er, wanneer voldoende licht beschikbaar, ook in deze periodes (vanaf één uur voor zonsopkomst tot één uur na zonsondergang) gebruik gemaakt kan worden van de vrijstelling.

Lid 11

Aangezien deze vrijstelling dient ter voorkoming en bestrijding van schade aan landbouwgewassen zal de uitvoering voornamelijk plaatsvinden op de percelen met de te beschermen gewassen. Afhankelijk van de lokale situatie kan voor de praktische uitvoering van de schadebestrijding daarnaast nodig zijn om op direct aangrenzende percelen of wateren gebruik te maken van de vrijstelling. Het gaat daarbij niet om het bestrijden van schade op die aangrenzende percelen of wateren maar om het gebruik van het geweer vanaf die percelen of wateren om op het schadeperceel schade te voorkomen.

Lid 12

Dode dieren kunnen een bron zijn van ziekten. Het in het veld achterlaten van de gedode dieren achten wij dan ook een risico. Wij achten het daarom van belang dat gedode dieren bij het verlaten van het veld opgeruimd worden.

Lid 13

Het is van belang te waarborgen dat de gunstige staat van instandhouding van de diersoorten die met deze vrijstelling worden vrijgesteld niet in het geding komt. Aangezien de vrijstelling als doel heeft het “aan verjaging ondersteunend afschot” mogelijk te maken en niet het beperken van populaties van dieren tot doel heeft, achten wij het doden van maximaal vier dieren met maximaal vijf geweerdragers per verjaagactie afdoende. Dit stelt grondgebruikers in staat het afschot in te zetten ter ondersteuning van de verjaging zonder dat, door afschot van grote aantallen dieren, eventueel de gunstige staat van instandhouding in het geding kan komen.

Artikel 4

Op grond van artikel 3.10 van de wet is het mogelijk om de bescherming van bepaalde diersoorten (opgesomd in de Bijlage bij de Wet natuurbescherming) op te heffen door middel van een ontheffing of een vrijstelling. Met artikel 3.10 van de wet wordt het mogelijk gemaakt om die bescherming op te heffen om redenen die onder meer verband houden met ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden of verband houden met onder meer het bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen. Met artikel 4 van de verordening wordt een dergelijke vrijstelling gegeven.

De diersoorten waarop de vrijstelling ten behoeve van ruimtelijke ingrepen ziet worden genoemd in de bijlage 2 behorende bij de verordening. Het betreft diersoorten waarvoor onder de gelding van de Flora- en faunawet, op basis van het Besluit vrijstelling beschermde dier en plantensoorten en de Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora- en faunawet, reeds een vrijstelling gold.

De vliegvelden ten behoeve waarvan op grond van deze vrijstelling bestendig beheer en onderhoud kan worden uitgevoerd betreffen de luchthaventerreinen in de provincie waarvoor op grond van de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit, dan wel een luchthavenregeling geldt .

Artikel 5

In artikel 5 is de meldings- en rapportageplicht opgenomen. Deze zijn opgenomen zodat we een goed beeld kunnen houden van op welke manier er van de vrijstelling gebruikt wordt gemaakt en de vrijstelling niet zorgt voor een verslechtering van de desbetreffende soort.

Ook zijn hier een aantal artikelen opgenomen die helderheid verschaffen over wie de vrijstelling mag gebruiken en wordt de link met het Faunabeheerplan vastgelegd.

Voordat er tot uitvoering van de vrijstelling overgegaan mag worden moet de intentie tot uitvoering aan de provincie worden gemeld. Dit zodat we als bevoegd gezag op de hoogte zijn van het gebruik van de door ons verleende vrijstelling en de mogelijkheid hebben tot (steekproefsgewijze) controle. In de melding zal de eigenaar, de grondgebruiker of degene aan wie namens hem, conform artikel 3.15 zevende lid van de wet, toestemming is verleend, aangeven wanneer er waar uitvoert zal worden op grond van de vrijstelling. Eventuele latere wijzigingen van dit voornemen moeten ook worden doorgegeven.

Ter controle op de gunstige staat van instandhouding van de soort en in verband met de evaluatie van de toegepaste werkwijze is het van belang dat de grondgebruiker, aan het einde van de periode van uitvoering rapporteert. Op deze manier houden we zicht op hoe veel en op welke locaties de vrijstelling wordt gebruikt. Eveneens maakt dit eventueel benodigde aanpassingen mogelijk.

Artikel 6

Dit artikel voorziet in het intrekken van de vrijstelling die op grond van de Flora- en faunawet van kracht was.

Artikel 7

De verordening treedt in werking op het moment dat de wet in werking treedt.

Artikel 8

In dit artikel wordt de citeertitel van de verordening weergegeven.

Uitgegeven op [DATUM],

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Besluitnr. 62C

van Provinciale Staten van Noord-Holland tot vaststelling van de Verordening tegemoetkoming schade Noord-Holland.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 6 september 2016, met kenmerk 836711;

gelet op de artikelen 118 en 143 van de Provinciewet;

gelet op artikel 6.1 van de Wet natuurbescherming;

overwegende dat de Wet natuurbescherming op 1 januari 2017 in werking treedt;

overwegende dat het wenselijk is om regels te stellen aan het indienen van een aanvraag om een tegemoetkoming in schade aangericht door natuurlijk in het wild levende beschermde diersoorten als bedoeld in artikel 6.1, eerste lid, onderdeel a en b van de Wet natuurbescherming en de taxatie van deze schade;

Besluiten vast te stellen:

Verordening tegemoetkoming schade Noord-Holland

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. *de wet:* de Wet natuurbescherming;
b. *aanvrager:* de grondgebruiker die een aanvraag om tegemoetkoming in faunaschade op grond van artikel 6.1 van de wet indient;
c. *BIJ12:* uitvoeringsorganisatie van de gezamenlijke provincies, zijnde onderdeel van de Vereniging Interprovinciaal Overleg;
d. *taxateur:* een taxateur die werkzaam is voor een door BIJ12 aangewezen taxatiebureau of een consulent faunazaken van BIJ12.

Artikel 2 De aanvraag om tegemoetkoming

1. Een aanvraag om een tegemoetkoming als bedoeld in artikel 6.1 van de wet wordt door de aanvrager uitsluitend langs elektronische weg bij BIJ12 ingediend op een daartoe vastgesteld formulier met bijlagen.
2. De aanvraag wordt ingediend uiterlijk binnen 7 werkdagen nadat de aanvrager de schade heeft geconstateerd.
3. Schade die niet binnen 7 werkdagen na constatering door de aanvrager op het in het eerste lid vermelde formulier met bijlagen bij BIJ12 is ingediend, komt niet voor een tegemoetkoming in aanmerking.

Artikel 3 Taxatie van de schade

1. De aanvrager zal het gewas, de teelt of de producten, waarop de aanvraag om tegemoetkoming betrekking heeft, niet eerder oogsten of anderszins van zijn bedrijf afvoeren, dan nadat de schade definitief is getaxeerd door de taxateur.
2. Indien de aanvrager opmerkingen over het formulier 'bevestiging taxatie grondgebruiker' kenbaar wil maken, zendt hij zijn reactie binnen acht werkdagen per e-mail of per post naar BIJ12.

Artikel 4 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming) (Stb. 2016, 34) in werking treedt.

Artikel 5 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als Verordening tegemoetkoming schade Noord-Holland.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten van Noord-Holland,

, voorzitter.

, statengriffier.

Toelichting

Algemeen

Artikel 6.1 van de wet bepaalt dat Gedeputeerde Staten in voorkomende gevallen tegemoetkomingen verlenen in geleden schade door natuurlijk in het wild levende:

a. vogels van vogelsoorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn, of

b. dieren die worden genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern, bijlage I bij het Verdrag van Bonn of de bijlage, onderdeel a, bij deze wet.

Ter invulling van deze bevoegdheid stellen Gedeputeerde Staten beleidsregels vast.

In IPO-verband hebben de gezamenlijke provincies ervoor gekozen het verlenen van tegemoetkomingen in faunaschade te mandateren aan de uitvoeringsorganisatie BIJ12. Uit oogpunt van efficiëntie is een landelijke uitvoering met één loket en gebundelde kennis te prefereren. Daarnaast wordt uniformiteit in de uitvoering en rechtsgelijkheid over heel Nederland nagestreefd. In een afzonderlijk besluit worden de bevoegdheden met betrekking tot het verlenen van tegemoetkomingen gemandateerd aan BIJ12.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 2

In artikel 2 wordt de elektronische wijze van indiening van een aanvraag om tegemoetkoming in schade veroorzaakt door natuurlijk in het wilde levende beschermde diersoorten geregeld. Op grond van artikel 4:1 Algemene wet bestuursrecht moet de voorwaarde van elektronische indiening van een aanvraag bij wettelijk voorschrift worden geregeld.

Vereist is dat de schade zo spoedig mogelijk (binnen 7 werkdagen) bij BIJ12 wordt gemeld. BIJ12 is dan in de gelegenheid een taxateur ter plaatse een onderzoek naar de schadeveroorzakende diersoorten en de omvang van de schade te laten instellen. Een consulent faunazaken van BIJ12 kan dan ook adviseren hoe verdergaande schade kan worden voorkomen of beperkt. Aanvragen die later dan 7 werkdagen na constatering van de schade zijn ingediend worden afgewezen. Onder werkdagen worden verstaan: maandag tot en met vrijdag met uitzondering van algemeen erkende feestdagen als bedoeld in de Algemene termijnenwet.

Artikel 3

Artikel 3 regelt in samenhang met de beleidsregels de wijze waarop de schade wordt vastgesteld. BIJ12 heeft een raamovereenkomst met taxatiebureaus die schade veroorzaakt door in het wild levende beschermde dieren taxeren.

De taxateur zal zijn bevindingen direct na de eindtaxatie bij de grondgebruiker achter laten of deze zo spoedig mogelijk toesturen. Voorzien is in de mogelijkheid dat de aanvrager zijn opmerkingen over de taxatie kan vermelden, dat de taxateur die opmerkingen van commentaar voorziet en dat de aanvrager kennis kan nemen van het commentaar van de taxateur.

Uitgegeven op [DATUM],

Namens Provinciale Staten van Noord-Holland,

H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Besluitnr. 62D

van Provinciale Staten van Noord-Holland tot vaststelling van de Verordening Natura 2000-gebieden Noord-Holland.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 6 september 2016, met kenmerk 837611;

Overwegende dat Provinciale Staten op grond van artikel 2.9, derde lid van de Wet natuurbescherming een verordening kunnen vaststellen op grond waarvan het verbod, bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, niet van toepassing is op aangewezen categorieën van projecten, onderscheidenlijk andere handelingen;

Gelet op artikel 2.9, derde lid van de Wet natuurbescherming;

Besluiten vast te stellen:

Verordening Natura 2000-gebieden Noord-Holland

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

a. *gebruiker van een melding:* geadresseeerde van een geaccepteerde melding;
b. *wet*: Wet Natuurbescherming;
c. *ontheffing tijdelijk en uitzonderlijk gebruik*: ontheffing voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart;
d. *paraplu ontheffing helikopters*: een parapluontheffing voor één of meerdere starts en/of landingen van bemande helikopters buiten stiltegebieden en (de kritische afstanden rond) Natura 2000-gebieden (zoals vermeld in bijlage 1). Per terrein geldt een maximumgebruik van 2 starts en 2 landingen (2x2) per dag;
e. *locatiegebonden ontheffing helikopters:* locatiegebonden ontheffing voor bemande helikopters, bedoeld voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein ten behoeve van evenementen en projecten;
f. *locatiegebonden ontheffing overige luchtvaartuigen*: locatiegebonden ontheffing voor luchtvaartuigen niet zijnde bemande helikopters, bedoeld voor één of meerdere starts en/of landingen op één en hetzelfde terrein;
g. *melding:* melding in het kader van het vuurwerkbesluit als bedoeld in artikel 3B.4 onderdeel 4 van de regels met betrekking tot consumenten- en professioneel vuurwerk (Vuurwerkbesluit);
h. *gebruiker van een ontheffing tijdelijk en uitzonderlijk gebruik:* de geadresseerde van een ontheffing tijdelijk en uitzonderlijk gebruik;
i. *ontbrandingstoestemming*: toestemming als bedoeld in hoofdstuk 3b van het Vuurwerkbesluit;
j. *gebruiker van een ontbrandingstoestemming*: de geadresseerde van een ontbrandingstoestemming.

Artikel 2 Beweiden en bemesten

1. Het verbod, bedoeld in artikel 2.7, tweede lid, van de wet, is niet van toepassing op:
   a. het weiden van vee;
   b. het op of in de bodem brengen van meststoffen.

Artikel 3 Tijdelijk en uitzonderlijk gebruik helikopters of andere luchtvaartuigen

Het verbod als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid van de wet is niet van toepassing op het gebruik van een ontheffing tijdelijk en uitzonderlijk gebruik indien het gebruik van deze ontheffing plaatsvindt op of van terreinen die verder van Natura 2000-gebieden zijn gelegen dan de vastgestelde kritische afstanden zoals opgenomen in Bijlage 1 van deze verordening, waarbij:
a. voor het gebruik van een paraplu ontheffing helikopters de vastgestelde kritische afstanden gelden zoals opgenomen in Bijlage 1 van deze verordening.
b. voor het gebruik van een locatiegebonden ontheffing helikopters en het gebruik van een locatiegebonden ontheffing overige luchtvaartuigen de vastgestelde kritische afstanden gelden zoals opgenomen in kolom 2 van de tabellen in Bijlage 1 van deze verordening.

Artikel 4 Ontbrandingstoestemming of melding

Het verbod als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid van de wet is niet van toepassing op het gebruik van een ontbrandingstoestemming of melding indien: het gebruik van deze ontbrandingstoestemming of melding plaatsvindt op een terrein dat verder van een Natura 2000-gebied is gelegen dan de vastgestelde kritische afstanden zoals opgenomen in Bijlage 2 van deze verordening.

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming) (Stb. 2016, 34), in werking treedt.

Artikel 6 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als Verordening Natura 2000-gebieden.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten van Noord-Holland,

, voorzitter.

, statengriffier.

Bijlage 1. Minimum afstanden voor helikopterstarts en -landingen nabij Natura 2000-gebieden[1].

De afstanden in onderstaande tabellen dienen in acht te worden genomen wanneer nabij Natura 2000-gebieden gebruik gemaakt wordt van een ontheffing tijdelijk en uitzonderlijk gebruik.

Tabel 1 geldt voor het gebruik van deze ontheffing binnen de periode 15 februari-31 augustus. Tabel 2 geldt voor het gebruik van de ontheffing buiten die periode. De afstanden in onderstaande tabellen zijn in meters.

Tabel 1. Starts en landingen tijdens het broedseizoen (15 februari - 31 augustus)

Gebied	Kritische afstanden paraplu ontheffing helikopters (in meters)	Kritische afstanden locatiegebonden ontheffing helikopters en overige luchtvaartuigen (in meters)
Duinen en Lage Land Texel	2150	2150
Polder Zeevang	2150	2150
Abtskolk & De Putten	250	2150
Waddenzee	2150	2150
Noordzeekustzone	2150	2150
IJsselmeer	2150	2150
Markermeer & IJmeer	2150	2150
Eemmeer & Gooimeer Zuidoever	2150	2150
Zwanenwater & Pettemerduinen	2150	2150
Eilandspolder	2150	2150
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	2150	2150
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	2150	2150
Naardermeer	2150	2150
Oostelijke Vechtplassen	2150	2150

Tabel 2. Starts en landingen buiten het broedseizoen (1 september - 14 februari)

Gebied	Kritische afstanden paraplu ontheffing helikopters (in meters)	Kritische afstanden locatiegebonden ontheffing helikopters en luchtvaartuigen (in meters)
Duinen en Lage Land Texel	250	250
Polder Zeevang	250	2150
Abtskolk & De Putten	250	2150
Waddenzee	250	2150
Noordzeekustzone	250	2150
IJsselmeer	250	2150
Markermeer & IJmeer	250	2150
Eemmeer & Gooimeer Zuidoever	250	2150
Zwanenwater & Pettemerduinen	250	2150
Eilandspolder	250	2150
Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	250	2150
Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	250	2150
Naardermeer	250	2150
Oostelijke Vechtplassen	250	2150

[1] De berekeningen die ten grondslag liggen aan deze tabel zijn te vinden in 'Kritische afstanden voor starten en landen van helikopters nabij Natura 2000-gebieden in Noord-Holland', een rapport van Bureau Waardenburg. Een digitale versie is op aanvraag beschikbaar.

Bijlage 2. Minimumafstanden voor het gebruik van een ontbrandingstoestemming of melding nabij Natura 2000-gebieden[2].

De afstanden in onderstaande tabel dienen in acht te worden genomen wanneer gebruik wordt gemaakt van een ontbrandingstoestemming of melding nabij Natura 2000-gebieden. De afstanden in onderstaande tabellen zijn in meters.

Tabel 1: Overzicht veilige afstanden (in meters) van Natura 2000-gebieden. Afstanden gelden voor drie categorieën: professioneel vuurwerk (donkergrijze kolom), consumentenvuurwerk (lichtgrijze kolom) en theatervuurwerk (witte kolom)

		Binnen broedseizoen (15 feb-31 aug)			Buiten broedseizoen (1 sept-14 feb)		
Gebiedsnummer	**N2000-gebied**						
1	Waddenzee	700	350	200	250	125	100
2	Duinen en Lage Land Texel	700	350	200	50	50	50
72	IJsselmeer	700	350	200	250	125	100
73	Markermeer & IJmeer	700	350	200	250	125	100
77	Eemmeer & Gooimeer Zuidoever	700	350	200	250	125	100
85	Zwanenwater & Pettemerduinen	700	350	200	250	125	100
89	Eilandspolder	700	350	200	250	125	100
90	Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder	700	350	200	250	125	100
92	Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske	700	350	200	250	125	100
93	Polder Zeevang	250	125	100	250	125	100
94	Naardermeer	700	350	200	250	125	100
95	Oostelijke Vechtplassen	700	350	200	250	125	100
162	Abtskolk & De Putten	50	50	50	250	125	100

[2] De berekeningen die ten grondslag liggen aan deze tabel zijn te vinden in 'Afwegingskader vuurwerkevenementen in Noord-Holland en de Natuurbeschermingswet' van 2 april 2014, een rapport van Bureau Waardenburg, rapportnummer 14-043. Een digitale versie is op aanvraag beschikbaar.

Toelichting

Algemeen

Wettelijke context

Op grond van artikel 2.9, derde lid van de Wet natuurbescherming hebben Provinciale Staten de bevoegdheid om een verordening vast te stellen op grond waarvan het verbod om zonder vergunning handelingen te verrichten die de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden kunnen verslechteren, niet van toepassing is op aangewezen categorieën van handelingen. Dit verbod is vervat in artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming.

Provinciale context

Op basis van de Wet natuurbescherming vigeren naast de Provinciale verordening gebiedsbescherming drie separate verordeningen: de Provinciale verordening vrijstelling schadeveroorzakende soorten, de Provinciale verordening faunabeheer en de Provinciale verordening houtopstanden. Daarnaast is de invulling van een aantal uit de Wet natuurbescherming voortvloeiende bevoegdheden van gedeputeerde staten uitgewerkt in de Beleidsregel Wet natuurbescherming.

De bevoegdheden van gedeputeerde staten op grond dan wel krachtens de Wet natuurbescherming hebben relaties met onder meer het door hen gevoerde beleid ten aanzien van de afgifte van zogenaamde TUG-ontheffingen op grond van de Wet luchtvaart en de afgifte van ontbrandingstoestemmingen en meldingen op grond van het Vuurwerkbesluit.

Reikwijdte

Met deze verordening bepalen Provinciale Staten dat voor een aantal categorieën van handelingen, verricht onder de in de verordening genoemde voorwaarden, geen vergunningplicht geldt op grond van artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming. Het gaat om de volgende categorieën:

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

In artikel 1.1 zijn een aantal in de verordening veel gebruikte begrippen gedefinieerd.

Artikel 2 Beweiden en bemesten

De vrijstelling van de vergunningplicht voor beweiden en bemesten is een voortzetting van de bestaande landelijke vrijstelling, zoals die was neergelegd in artikel 3a van het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998. De vrijstelling ziet op het weiden van alle soorten vee en het op of in de bodem brengen van meststoffen: dierlijke meststoffen, overige organische meststoffen en kunstmest.

Verwacht wordt dat de kwaliteit van habitats door beweiding of bemesting niet zal verslechteren. In het kader van de Meststoffenwet zijn de normen voor bemesten de afgelopen jaren al aanzienlijk aangescherpt. Zo kan er minder mest per hectare worden uitgereden en zijn de stikstofgebruiksnormen verlaagd. In het programma aanpak stikstof 2015-2021 is bovendien

rekening gehouden met de stikstofdepositie als gevolg van bestaande beweiding en bemesting, en vastgesteld dat deze depositie in het licht van de voorziene maatregelen in het programma niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de stikstofgevoelige habitats in de Natura 2000-gebieden die in het programma zijn opgenomen.

Artikel 3 Vergunningvrije afstanden bij tijdelijk en uitzonderlijk gebruik helikopters of andere luchtvaartuigen

Dit artikel heeft betrekking op het gebruik van ontheffingen voor tijdelijk en uitzonderlijk gebruik van een terrein als bedoeld in artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart. Het zijn de zogenaamde TUG-ontheffingen die door gedeputeerde staten op aanvraag worden afgegeven om het mogelijk te maken om met helikopters of andere luchtvaartuigen te starten en te landen op plekken die geen luchthaven zijn. Zonder een TUG-ontheffing is het ingevolge artikel 8a.51 van de Wet luchtvaart verboden om met een luchtvaartuig te starten of te landen op plekken die geen luchthaven zijn.

Het beleid met betrekking tot de afgifte van TUG-ontheffingen werd door gedeputeerde staten neergelegd in de *Beleidsregel TUG-starts en -landingen luchtvaartuigen op een terrein buiten een luchthaven*. In deze Beleidsregel TUG werd bepaald dat, wanneer de aangevraagde starts en landingen plaatsvonden op of van terreinen welke verder van Natura 2000-gebieden zijn gelegen dan vooraf vastgelegde kritische afstanden, de vergunningplicht op grond van artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 niet gold. Deze kritische afstanden zijn vastgesteld op basis van een door Bureau Waardenburg uitgevoerd onderzoek. De berekeningen die aan deze afstanden ten grondslag liggen zijn opgenomen in het door Bureau Waardenburg opgestelde rapport '*Kritische afstanden voor starten en landen van helikopters nabij Natura 2000-gebieden in Noord-Holland*'.

Met de Wet natuurbescherming is geen verandering gekomen in de reeds op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 geldende vergunningplicht voor handelingen die significante gevolgen kunnen hebben op de instandhoudingsdoelen voor Natura2000-gebieden. Deze vergunningplicht is in de Wet natuurbescherming opgenomen in artikel 2.7, tweede lid. Het door gedeputeerde staten op grond van de Beleidsregel TUG gevoerde beleid ten aanzien van deze vergunningplicht, wordt met deze Verordening vrijstellingen gebiedsbescherming omgezet in een vrijstelling van de vergunningplicht. Formeel betekent dit dat de in artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming opgenomen vergunningplicht onder de gelding van de Verordening vrijstellingen gebiedsbescherming niet geldt in de in deze verordening geregelde situaties.

Indien een start of een landing van een helikopter of luchtvaartuig, waarvoor een TUG-ontheffing is verkregen, plaatsvindt op of van terreinen welke verder van Natura 2000-gebieden zijn gelegen dan de in de Bijlage 1 van de Verordening genoemde afstanden, dan geldt niet de vergunningplicht van artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming.

In vergelijking met de Beleidsregel TUG gelden voor de na te noemen Natura 2000-gebieden geen afstandsbeperkingen meer omdat de bescherming van de voorheen Beschermde Natuurmonumenten met de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming is vervallen. Het betreft de voorheen beschermde natuurmonumenten gelegen binnen de Natura 2000-gebieden: Kennemerland-Zuid, Schoorlse Duinen, Polder Westzaan, Noordhollands Duinreservaat en Duinen Den Helder-Callantsoog.

Habitatsoorten zoals bijvoorbeeld meervleermuis en Noordse woelmuis, ondervinden geen effecten van het gebruik van een TUG-ontheffing omdat zij nachtactief zijn en een dergelijke ontheffing uitsluitend overdag wordt gebruikt. Habitatsoorten zoals vissen, insecten en gastropoda (o.a. nauwe korfslak, zeggenkorfslak) ondervinden op voorhand geen effecten van het gebruik van een TUG-ontheffing daar zij niet gevoelig zijn voor vliegverkeer.

In de verordening wordt uitgegaan van een onderscheid tussen binnen broedseizoen (15 februari-31 augustus) en buiten broedseizoen (1 september-14 februari). Dit is een generieke aanduiding die ten behoeve van de praktische uitvoerbaarheid wordt gehanteerd. De in de bijlage van de verordening opgenomen data zijn daarmee niet in alle gevallen identiek aan het broedseizoen van de betreffende vogelsoorten en/of het voorkomen van niet-broedvogelsoorten. De nu gehanteerde perioden en de daaraan gekoppelde afstandscriteria zijn echter in lijn met de specifieke kwetsbare periodes van de betreffende soorten.

In de verordening is geregeld dat de gebruiker van de TUG-ontheffing uiterlijk een week van tevoren door middel van een modelformulier aan gedeputeerde staten kenbaar moet maken dat er van een TUG-ontheffing gebruik gemaakt zal worden en waar dat zal gebeuren. Dit is van belang voor het toezicht op en de handhaving van de Wet natuurbescherming.

Artikel 4 Ontbrandingstoestemming of melding

Dit artikel ziet op het gebruik maken van de door gedeputeerde staten op grond van hoofdstuk 3b van het Vuurwerkbesluit afgegeven ontbrandingstoestemmingen of meldingen. Zonder een dergelijke ontbrandingstoestemming of melding is het verboden om evenementen of voorstellingen te laten plaatsvinden waarbij vuurwerk of pyrotechnische artikelen voor theatergebruik tot ontbranding worden gebracht.

Bij de verlening van ontbrandingstoestemmingen of meldingen voeren gedeputeerde staten het beleid dat er geen vergunning op grond van artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998 noodzakelijk is indien de locatie waar vuurwerk tot ontbranding wordt gebracht is gelegen buiten een kritische afstand ten opzichte van een Natura2000-gebied. Deze kritische afstanden zijn vastgesteld op basis van een door Bureau Waardenburg uitgevoerd onderzoek. De berekeningen die aan deze afstanden ten grondslag liggen zijn opgenomen in het door Bureau Waardenburg opgestelde rapport ‘Afwegingskader vuurwerkevenementen in Noord-Holland en de Natuurbeschermingswet’ van 2 april 2014 (rapportnummer 14-043).

Met de Wet natuurbescherming is geen verandering gekomen in de op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 geldende vergunningplicht voor handelingen die significante gevolgen kunnen hebben op de instandhoudingsdoelen voor Natura2000-gebieden. In de Wet natuurbescherming is deze vergunningplicht opgenomen in artikel 2.7, tweede lid. Het door gedeputeerde staten gevoerde beleid ten aanzien van deze vergunningplicht bij de gebruikmaking van ontbrandingstoestemmingen of meldingen, wordt met deze Verordening vrijstellingen gebiedsbescherming omgezet in een vrijstelling van de vergunningplicht. Formeel betekent dit dat de in artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming opgenomen vergunningplicht onder de gelding van de Verordening vrijstellingen gebiedsbescherming niet geldt in de in deze Verordening geregelde situaties.

Indien het gebruik van een ontbrandingstoestemming of melding plaatsvindt op een locatie welke verder van Natura 2000-gebieden is gelegen dan de in de Bijlage 2 genoemde afstanden, dan geldt niet de vergunningplicht van artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming.

In de verordening is geregeld dat de gebruiker van de ontbrandingstoestemming uiterlijk een week van tevoren door middel van een modelformulier aan gedeputeerde staten kenbaar moet maken dat er van een ontbrandingstoestemming of melding gebruik gemaakt zal worden en waar dat zal gebeuren. Dit is van belang voor het toezicht op en de handhaving van de Wet natuurbescherming.

De in eerder beleid ten aanzien van ontbrandingstoestemmingen of meldingen gehanteerde perioden voor “binnen broedseizoen” en “buiten broedseizoen” zijn in lijn gebracht met de perioden zoals geldend voor TUG-ontheffingen. De redenen daarvoor zijn hiervoor reeds besproken.

In vergelijking met het voorheen geldende beleid ten aanzien van ontbrandingstoestemmingen en meldingen gelden voor de na te noemen Natura 2000-gebieden geen afstandsbeperkingen meer omdat de bescherming van de voorheen beschermde natuurmonumenten met de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming is vervallen. Het betreft de voorheen beschermde natuurmonumenten in de Natura 2000-gebieden : Kennemerland-Zuid, Schoorlse Duinen, Polder Westzaan, Noordhollands Duinreservaat en Duinen Den Helder-Callantsoog.

Uitgegeven op [DATUM],

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Besluitnr. 62E

van Provinciale Staten van Noord-Holland tot vaststelling van de Verordening houtopstanden Noord-Holland.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 6 september 2016, met kenmerk 83711;

Gelet op artikel 143 van de Provinciewet en artikel 4.2 en 4.3 van de Wet natuurbescherming;

Besluiten vast te stellen:

Verordening houtopstanden Noord-Holland

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

a. boskern: een min of meer aaneengesloten houtsopstand met in totaal een oppervlakte vanaf circa vijf hectare bos;
b. rechthebbende: degene die krachtens eigendom of een beperkt recht genot heeft van de grond;
c. de wet: Wet natuurbescherming.

Artikel 2 Reikwijdte

1. Deze verordening is mede van toepassing op het vellen van geknotte populieren of wilgen als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel f, van de wet.
2. Gedeputeerde Staten kunnen het vellen van houtopstand als bedoeld in het eerste lid telkens voor vijf jaar verbieden ter bescherming van bijzondere natuur- of landschapswaarden.

Artikel 3 Melding bij vellen houtopstand

1. De melding bedoeld in artikel 4.2 van de wet wordt ten minste één maand doch niet langer dan één jaar voor de velling ingediend door elektronische toezending van een formulier aan gedeputeerde staten alsmede aan de rechthebbenden.
2. Gedeputeerde Staten stellen een formulier bedoeld in het eerste lid voor melding bij het vellen van houtopstanden beschikbaar.
3. Het formulier verlangt in elk geval dat een kadastrale omschrijving wordt gegeven van de percelen waar tot het geheel of gedeeltelijk vellen van de houtopstand wordt overgegaan.

Artikel 4 Eisen aan herbeplantingen

Om op bosbouwkundig verantwoorde wijze het herbeplanten bedoeld in artikel 4.3 van de wet uit te voeren, geldt dat:

a. de oppervlakte van de herbeplanting ten minste even groot is als de gevelde oppervlakte;

b. de aan te brengen herbeplanting kwalitatief en kwantitatief in een redelijke verhouding staan tot het gevelde of tenietgegane;
c. de nieuwe houtopstand kan, gelet op lokale ecologische omstandigheden, uitgroeien tot een volwaardige en duurzame houtopstand;
d. geen gebruik wordt gemaakt van sierheesters, tuinsoorten, invasieve exotische soorten en andere soorten die naar oordeel van Gedeputeerde Staten een gevaar vormen voor de natuurlijke biodiversiteit ter plaatse;
e. natuurlijke verjonging van de houtopstand bij inheemse soorten waar dat mogelijk is de voorkeur geniet;
f. bij de uitvoering van maatregelen tot herbeplanting de volgende technische eisen gelden:
1° inachtneming van de aanwezigheid van nesten, holen en andere verblijfsplaatsen van vogels en zoogdieren;
2° zeer terughoudend gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen en meststoffen;
3° het zo veel mogelijk intact houden van de bodemopbouw, waaronder mede begrepen het niet diepploegen of het rooien van wortels.

Artikel 5 Ontheffing voor herbeplanting op andere gronden

1. Gedeputeerde staten kunnen ontheffing verlenen van artikel 4.3, eerste en tweede lid, van de wet ten behoeve van herbeplanting op andere grond, en betrekken daarbij of:
a. de gevelde houtopstand een landschapselement of een andere houtopstand betreft met een belangrijke ecologische of landschappelijke functie;
b. hierdoor de oppervlakte van een boskern afneemt;
c. de betreffende houtopstand deel uit maakt van een instandhoudingsdoel als bedoeld in artikel 2.1, vierde lid, van de wet;
d. de betreffende houtopstand deel uitmaakt van een oude bosgroeiplaats zoals aangegeven op kaart 1 en de digitale verbeelding ervan.
2. Gedeputeerde Staten kunnen uitsluitend ontheffing verlenen indien:
a. de andere grond onbeplant is en ten aanzien waarvan geen verplichting tot herbeplanting geldt als bedoeld in artikel 4.3 van de wet;
b. op de andere grond geen verplichting voor natuurcompensatie geldt die is ontstaan uit hoofde van andere wet- en regelgeving of het gevolg is van een andere velling;
c. geen beschermde natuurwaarden en bijzondere landschappelijke waarden worden geschaad door de herbeplanting op deze andere grond.
d. de herbeplanting op andere grond op bosbouwkundig verantwoorde wijze wordt uitgevoerd als bedoeld in artikel 4.
3. In afwijking van het eerste lid kunnen gedeputeerde staten ontheffing verlenen ten behoeve van herbeplanting op andere grond indien de grond waarop de velling zal worden verricht of waarop zich de gevelde of teniet gegane houtopstand bevond, noodzakelijk is voor het uitvoeren van een werk overeenkomstig een vastgesteld bestemmingsplan waarmee een zwaarwegend maatschappelijk belang is gemoeid.
4. Onder een zwaarwegend maatschappelijk belang als bedoeld in het vorige lid wordt in ieder geval verstaan een aangelegenheid van nationale veiligheid of nationale of regionale infrastructuur, waarbij gebleken is dat er geen aanvaardbare alternatieve locaties of tracés zijn die de betrokken houtopstand niet of in mindere mate schaden en waarvoor geldt dat, bij onontkoombaarheid van de aantasting, deze aantasting zo minimaal mogelijk is.
5. In deze verordening wordt mede verstaan onder een bestemmingsplan:
a. een wijzigings- of uitwerkingsplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de Wet ruimtelijke ordening;
b. een beheersverordening, als bedoeld in artikel 3.38 van de wet;
c. buitenplanse vrijstellingen ex artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening die onder het overgangsrecht vallen;

d. een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 2°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht juncto artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht, of artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken en;
e. een inpassingsplan als bedoeld in artikel 3.26 of 3.28 van de Wet ruimtelijke ordening.

6. Gedeputeerde Staten kunnen kaart 1 en de digitale verbeelding daarvan als bedoeld in het eerste lid, onderdeel d, wijzigen.

Artikel 6 Provinciale vrijstellingen

De volgende activiteiten zijn vrijgesteld van het verbod bedoeld in de artikelen 4.2, eerste lid en 4.3, eerste, tweede en vijfde lid van de wet:
a. het kappen van verjongingsgaten indien deze niet groter zijn dan 3 maal de boomhoogte, met een maximum van 0,25 hectare en gezamenlijk niet meer oppervlakte beslaan dan 10% van het bosperceel en vindt maximaal 1 keer per 4 jaar plaats;
b. het vrijstellen van oevers van natuurlijke, bestaande vennen over een breedte van 30 meter gerekend vanaf bestaande gemiddelde voorjaarswaterlijn;
c. het door natuurlijke ontwikkelingen te niet gaan van houtopstanden bij vernatting door natuurlijke processen of vernatting als onderdeel van anti-verdrogingsmaatregelen;
d. maatregelen die plaatsvinden ter realisatie van het beheertype zoals dat voor de betreffende locatie is opgenomen op de ambitiekaart van het Natuurbeheerplan als bedoeld in artikel 2.1 van de Uitvoeringsregeling Natuur- en Landschapsbeheer Noord-Holland.

Artikel 7 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op het tijdstip waarop de Wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming) (Stb. 2016, 34) in werking treedt.

Artikel 8 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als Verordening houtopstanden Noord-Holland.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten van Noord-Holland,

, voorzitter.

, statengriffier.

Toelichting

Algemeen

Korte voorgeschiedenis

De bescherming van het houtareaal in Nederland werd tot de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming voor het belangrijkste deel geregeld in de Boswet (1963) en bijbehorende besluiten. Met de Wet natuurbescherming is een deel van de bevoegdheden op dit beleidsterrein overgedragen aan Provinciale staten. Met de Wet natuurbescherming hebben Provinciale Staten op dit beleidsterrein meer regelgevende bevoegdheden gekregen, waarbij de wetgever een aantal kaders heeft gesteld. Voor de Provinciale verordening faunabeheer Noord-Holland heeft de Boswet als basis gediend, maar is tegelijk gekozen voor een insteek waarbij hedendaagse principes in het natuurbeheer zoals ruimte voor dynamiek, kwaliteit en openheid ook een belangrijke rol spelen. Daar waar vanuit dat een regionaal perspectief nodig werd geacht zijn specifieke regels en vrijstellingen ingevoegd.

Context van de Provinciale Verordening Houtopstanden

Wettelijke context

De Wet natuurbescherming vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. De Boswet was tot op heden het wettelijke kader waarin, tezamen met enkele hieronder vallende besluiten, alles ten aanzien van het behoud van de kwantiteit aan en kwaliteit van boseareaal geregeld werd. Naast de Wet natuurbescherming zijn ook het op deze wet gebaseerde Besluit natuurbescherming en de Regeling natuurbescherming van belang bij de uitvoering van het faunabeheer. De Wet natuurbescherming geeft provincies de ruimte om, daar waar zij dat noodzakelijk achten, aanvullende regels te stellen aan de wijze waarop met houtopstanden en het vellen ervan wordt omgegaan.

Provinciale context

Op basis van de Wet natuurbescherming vigeren naast de Verordening Faunabeheer twee separate verordeningen: de Provinciale Verordening vrijstelling schadeveroorzakende soorten en de Provinciale Verordening Faunabeheer. Daarnaast is de invulling van een aantal bevoegdheden van Gedeputeerde Staten uitgewerkt in de Beleidsregels Wet natuurbescherming.

Reikwijdte

Het is conform artikel 4.2, eerste lid van de wet verboden een houtopstand geheel of gedeeltelijk te vellen of te doen vellen, met uitzondering van het periodiek vellen van griend- of hakhout, zonder voorafgaande melding daarvan bij gedeputeerde staten. In artikel 4.1 van de wet zijn de uitzonderingen beschreven waarbij het wel is toegestaan om zonder deze melding over te gaan tot het geheel of gedeeltelijk vellen van een houtopstand.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1

In artikel 1 zijn omschrijvingen van begrippen opgenomen die in de diverse bepalingen in de verordening worden gehanteerd en waarvan een goede omschrijving nodig is voor de toepasbaarheid van deze bepalingen.

Artikel 2

Artikel 4.1 van de Wet natuurbescherming bepaalt dat uit populieren of wilgen bestaande wegbeplantingen, beplantingen langs waterwegen en eenrijige beplantingen langs landbouwgronden niet vallen onder het regime van hoofdstuk 4 (Houtopstanden) van de wet. Artikel 4.6 van de Wet natuurbescherming laat de mogelijkheid open voor provincies om alsnog regels te stellen voor deze categorie houtopstand. In Noord-Holland kunnen populieren of wilgen langs lanen of wegen of waterwegen buiten de bebouwde echter een belangrijk beeldbepalend element in het landschap zijn. In de meeste gevallen gaat het hierbij om knotpopulieren of knotwilgen. Om zicht en sturing te houden op het voortbestaan van dergelijke deze kenmerkende landschappelijke elementen is in artikel 2 de reikwijdte van de verordening verbreed tot het vellen van geknotte populieren of wilgen. Dit betekent dat in het geval van het vellen hiervan altijd melding dient te worden gedaan.

In het tweede lid is een expliciete grondslag opgenomen om ook voor deze houtopstanden het vellen te kunnen verbieden. Voor overige houtopstanden staat deze bevoegdheid reeds in artikel 4.2, derde lid van de Wet natuurbescherming. In de Beleidsregel Wet natuurbescherming Noord-Holland is deze bevoegdheid nader uitgewerkt. Zie ook toelichting bij artikel 3 hierna.

Artikel 3

In artikel 3 zijn de voorwaarden beschreven waaraan een melding indien een initiatiefnemer voornemens is een houtopstand geheel of gedeeltelijk te vellen. De regels zijn qua strekking ongewijzigd overgenomen uit artikel 2 van de voormalige Boswet, met dien verschil dat de melding niet meer wordt gedaan bij de Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland maar bij gedeputeerde staten van Noord-Holland. Een andere actualisatie is dat de melding op elektronische wijze wordt gedaan, waar dat onder de boswet nog via analoge weg diende te geschieden.

Gedeputeerde staten kunnen het vellen van de houtopstand telkens voor ten hoogste vijf jaar verbieden (artikel 4.2, derde lid, van de Wet natuurbescherming) ter bescherming van bijzondere natuur- of landschapswaarden. Voor de populieren en wilgen is deze grondslag expliciet in artikel 2, tweede lid, van deze verordening opgenomen.

Gedeputeerde staten beoordelen bij een melding of de betreffende houtopstand bijzondere natuur- of landschapswaarden heeft. In beleidsregels kunnen gedeputeerde staten deze bevoegdheid nader invullen. Indien gedeputeerde staten oordelen dat er sprake is van een houtopstand met bijzondere natuur- of landschapswaarde, dan kunnen zij het vellen voor maximaal vijf jaar verbieden. Indien na deze termijn opnieuw gemeld wordt, kunnen gedeputeerde staten (steeds) opnieuw voor maximaal vijf jaar het vellen verbieden.

Artikel 4

Artikel 4.3, derde lid van de wet stelt dat provinciale staten bij verordening regels kunnen stellen aan de wijze van herbeplanting. In artikel 4 zijn deze regels uitgewerkt. Het doel van het geregelde in de artikelen 4.1 tot en met 4.9 in de wet is het duurzaam instandhouden van bossen. Een belangrijk doel daarbij is het behoud van de hoeveelheid bosareaal, maar het is ook van belang dat herplant op een dusdanig verantwoorde wijze wordt uitgevoerd dat sprake is van een duurzame instandhouding en ontwikkeling van houtopstanden. In artikel 4.3, tweede lid van de wet wordt daarom onder meer gesteld dat een rechthebbende herbeplanting die niet is aangeslagen binnen drie jaar vervangt. Gedeputeerde staten zien er door middel van controles en toezicht op toe of herbeplanting binnen de genoemde termijn daadwerkelijk aanslaat. De regels in artikel 4 van de verordening vormen een kader dat zou moeten leiden tot een op bosbouwkundige, duurzame wijze van herbeplanten waarmee de kans dat herplant aanslaat wordt gemaximaliseerd. De onderdelen a tot en met e bevatten daarbij de concrete overkoepelende regels waaraan de herplant dient te voldoen. In onderdeel f worden een aantal specifieke technische eisen uiteengezet die gelden bij de daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen tot herplant.

Artikel 5

Artikel 4.5 van de wet bepaalt dat gedeputeerde staten ontheffing kunnen verlenen van de plicht tot herplant op dezelfde locatie. In dat geval is het een initiatiefnemer toegestaan om herplant op andere gronden, dus op een andere locatie, te realiseren. Dit wordt ook wel compensatie genoemd. Provinciale Staten kunnen conform artikel 4.5 van de wet regels stellen waaraan herplant op andere grond dient te voldoen. In het eerste onderdeel van artikel 5 van de verordening wordt een aantal situaties benoemd die worden betrokken bij het beoordelen van een ontheffingsaanvraag voor herplant op andere grond. Het doel van deze regels is een verdere verschraling van het landschap of ecologische waarden tegen te gaan. Bij landschapselementen en kleine houtopstanden als bedoeld in onderdeel a moet gedacht worden aan houtwallen of –singels, lanen en kleine bosjes gelegen in het landelijk gebied. Het is aan het bevoegd gezag om te beoordelen of op deze bodems ook een kapverbod aan de orde kan zijn. De digitale verbeelding van de kaart met oude bosgroeiplaatsen zoals genoemd in onderdeel d is te vinden op onze provinciale website onder ‘interactieve kaarten’ en als bijlage 1 bij deze verordening.Vervolgens wordt in onderdeel 2 een aantal regels gesteld aan de locatie waar de herplant op andere grond plaatsvindt. Zo moet deze grond onbeplant zijn en mag er geen andere herplantplicht op deze grond berusten. Van stapeling mag geen sprake zijn, omdat hiermee immers de totale bosoppervlakte zou verkleinen. Dit geldt ook voor compensatieverplichtingen die ontstaan uit hoofde van andere wet- en regelgeving. Tenslotte mag beplanting van andere grond niet de daar aanwezige beschermde natuurwaarden en bijzondere landschappelijke waarden aantasten. Het bebossen van heideterreinen of andere hoogwaardige natuurterreinen is derhalve niet toegestaan. De herplant op andere grond dient te passen in het daar aanwezige ecosysteem en landschap en de herplant dient ook te voldoen aan de in artikel 4 gestelde eisen die zien op het op bosbouwkundig verantwoorde wijze van herbeplanten.

Tenslotte regelen onderdelen 3 tot en met 5 een mogelijkheid tot het verlenen van een ontheffing op het moment dat sprake is van een situatie zoals uiteengezet onder het eerste lid, voor een werk dat uitgevoerd wordt overeenkomstig een bestemmingsplan waarmee een zwaarwegend maatschappelijk belang is gemoeid. Om de bescherming van deze bijzondere

elementen te garanderen is zo specifiek mogelijk beschreven wat in dit verband wordt bedoeld met een zwaarwegend maatschappelijk belang. Daarbij geldt dat onder infrastructuur wordt verstaan het geheel aan verbindingen in een bepaald gebied. Onder die verbindingen wordt gerekend het geheel van land- en waterwegen, lucht- en zeehavens, maar ook het geheel van leidingen voor water, gas, elektriciteit en riolering.

Artikel 6

De wet regelt in artikel 4.5, vierde lid dat provinciale staten in bepaalde gevallen vrijstelling kunnen verlenen van de plicht tot melden of plicht tot herplant bij het vellen van een houtopstand. In artikel 6 van de verordening worden een aantal van deze vrijstellingen gematerialiseerd, door de volgende activiteiten vrij stellen van zowel meld- als herplantplicht.

Zoals onder het eerste lid gesteld kan naar inzicht van provinciale staten in bepaalde omstandigheden kleinschalige verjonging gezien worden als een verzorgingsmaatregel die de blijvende houtopstand kan bevorderen. Hiervan is sprake als de kwaliteit van de bestaande houtopstand gering is, en met het oog op het verbeteren van die kwaliteit een verjonging van kleine delen van de houtopstand worden ingezet. Provinciale staten trekken daarbij de volgende grens. Het kappen van verjongingsgaten die niet groter zijn dan 3 maal de boomhoogte en gezamenlijk niet meer beslaan dan 10% van de oppervlakte van het bosperceel worden gezien als een dunning waarvoor geen meldingsplicht aan de orde is. Wel is hier sprake van een herplantplicht die binnen de gebruikelijke termijn dient te zijn ingevuld. Deze regeling is specifiek bedoeld voor het realiseren van een gevarieerd bos, door de inzet van verjonging. Het is niet toegestaan om andere doelen via deze regeling te realiseren.

Onder de Boswet was het bestaand beleid om voor het herstel van vennen een ontheffing van de herplantplicht te verlenen. Het tweede lid in artikel 5 van de verordening regelt een continuering hiervan, in de vorm van een algemene vrijstelling. Het doel ervan is om venherstel mogelijk te maken en de beschaduwing van venoevers te verminderen, daar dit grote positieve effecten heeft op de natuurwaarden. De regeling behelst dat er in een zone van 30 meter vanaf de gemiddelde voorjaarswaterlijn vrijstelling van de herplantplicht wordt verleend. De maatvoering van 30 meter moet gezien worden als een gemiddelde voor het hele ven. Het is dus toegestaan om de zone rond het ven lokaal breder of smaller te maken.

Er zijn gevallen denkbaar waarbij houtopstanden spontaan teniet gaan en waarbij het niet redelijk is dat eigenaren aan de lat komen te staan voor herplant elders, omdat ter plaatse geen bosvorming meer mogelijk is. In het derde lid van artikel 6 van de verordening voorziet de vrijstelling in de volgende gevallen in het vervallen van deze plicht. Het vernatten van bossen brengt soms met zich mee dat het bestaande bos afsterft. Als het bos niet te nat wordt zal zich in de meeste gevallen daarna spontaan een nieuwe houtopstand vestigen. In de gevallen waarin dit niet gebeurt omdat de terreinen te nat worden, is het naar oordeel van provinciale staten niet redelijk dat de eigenaar gedwongen wordt elders de houtopstand te compenseren. Daarom wordt in deze gevallen vrijstelling van de herplantplicht verleend.

In artikel 4.4, onderdeel 1, sub a van de wet is geregeld dat voor het vellen van houtopstanden ter uitvoering van een instandhoudingsmaatregel of een passende maatregel in het kader van de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn geen meldings- en herplantplicht geldt. Onderdeel d van artikel 6 bevat een vrijstelling waarmee eenzelfde vrijstelling geldt voor maatregelen die plaatsvinden ter realisatie van het beheertype zoals dat voor de betreffende locatie is opgenomen op de ambitiekaart van het Natuurbeheerplan. De bescherming van het bosareaal in Noord-Holland is belangrijk, maar daarnaast zijn openheid van landschappen, grote waterpartijen en dynamiek ook belangrijke waarden. Hierbij is het soms nodig dat natuur wordt omgevormd, waarbij het behoud van dezelfde hoeveelheid hout of bomen hoeft niet altijd de primaire doelstelling hoeft

te zijn. Terreinbeherende organisaties kunnen voorstellen voor omvorming van natuur kenbaar maken via de ambitiekaart van het Natuurbeheerplan en ontvangen vervolgens subsidie om deze omvorming te realiseren. In de vrijstelling in dit onderdeel is opgenomen dat vrijstelling geldt van de meldings- en herplantplicht bij het vellen in het kader van deze maatregelen. Jaarlijks kan bij de vaststelling van de actualisatie van het Natuurbeheerplan bepaald worden of de transitie van bos in een ander natuurdoeltype gewenst is.

Uitgegeven op [DATUM],

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

H.J. Schartman, waarnemend provinciesecretaris

Bijlage 1

Kaart oude bosgroeiplaatsen

Behorende bij de Verordening houtopstanden

Vastgesteld door PS 03.10.2016

Legenda

Oude Bosgroeiplaatsen

1: bossen buiten de jonge duinen

2: bos in de jonge duinen

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 12 september 2016

Onderwerp: Instellen adviescommissie voor werving en selectie plaatsvervangend bestuurder van de randstedelijke rekenkamer en aanwijzen lid

1. Inleiding

Op voorstel van het presidium van 12 september 2016 ligt middels voordracht 69 in uw vergadering van 3 oktober 2016 ter besluitvorming voor de wijziging van een drietal regelingen, die leiden tot invoering van het directeursmodel in de Randstedelijke Rekenkamer[1][2] (als hamerstuk).

Indien uw Staten instemmen met de voorgestelde besluiten bij voordracht 69, besluiten die ook voorliggen bij de andere deelnemers van de rekenkamer (de provincies Zuid-Holland, Flevoland en Utrecht), is nog één separaat besluit nodig teneinde het nieuwe directeursmodel in werking te kunnen laten treden. Dat betreft het besluit tot het instellen van een adviescommissie ex artikel 5 van de Gemeenschappelijke Regeling van de rekenkamer, die zich bezig gaat houden met de werving en selectie van een plaatsvervangend bestuurder. Ook is hiervoor nodig dat uw Staten één van uw leden aanwijzen als lid van deze adviescommissie. Dit is dan ook de reden dat dit agendapunt separaat van voordracht 69 wordt behandeld.

De voorzitter van het presidium heeft aan de fractievoorzitters gevraagd met elkaar af te stemmen welk Statenlid door het presidium als kandidaat-lid kan worden voorgedragen voor aanwijzing door uw Staten als lid van de adviescommissie. Bij het schrijven van deze voordracht is er nog geen lid voorgedragen.

---

[1] Het betreft wijzigingen van de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer, de regeling rechtspositie lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer en de Verordening van de Programmaraad Randstedelijke Rekenkamer.

[2] Hierbij wordt aangetekend dat Provinciale Staten van Noord-Holland de gekozen constructie zien als een tijdelijke oplossing en uiterlijk per 2020 of zoveel eerder als de persoonlijke situatie zich daarvoor leent een nieuw besluit zal nemen met betrekking tot het bestuursmodel van de rekenkamer.

2. Toelichting

Artikel 5 van de Gemeenschappelijke Regeling luidt, indien uw Staten daar bij voordracht 69 mee instemmen/hebben ingestemd:

1. Voor de benoeming en de herbenoeming van het lid/directeur en van de plaatsvervangend bestuurder stellen de deelnemers gezamenlijk een adviescommissie in bestaande uit vier statenleden.
2. De adviescommissie raadpleegt de programmaraad over de profielschets van het lid/directeur en van de plaatsvervangend bestuurder en doet een voordracht voor een kandidaat aan de deelnemers gezamenlijk.
3. De deelnemers besluiten unaniem tot benoeming dan wel herbenoeming van het lid/directeur en van de plaatsvervangend bestuurder.

3. Ontwerpbesluit

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Presidium van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

J.R. Loggen, griffier

Ontwerpbesluit

Nr. 70

Instellen adviescommissie voor werving en selectie plaatsvervangend bestuurder van de randstedelijke rekenkamer en aanwijzen lid

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gehoord de voordracht van het presidium;

besluiten:

- een adviescommissie voor de werving en selectie van een nieuwe plaatsvervangend bestuurder te vormen als bedoeld in artikel 5 van de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer, bestaande uit vier Statenleden uit de vier deelnemende provincies:

- ……. aan te wijzen als lid van de adviescommissie voor de werving en selectie van een nieuwe plaatsvervangend bestuurder.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr J.L. Wijkhuizen
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144659
wijkhuizenj@noord-holland.nl

INGEKOMEN 31 AUG. 2016

Betreft: **Advies bij Initiatiefvoorstel "modernisering tankstationbeleid"**

Verzenddatum
31 AUG. 2016

Kenmerk
825469/849044

Uw kenmerk
825469/825475

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u het advies in reactie op het initiatiefvoorstel van D66: "modernisering tankstationbeleid, snelladen net zo vanzelfsprekend als benzine tanken! " (juni 2016).

Project MRA-Elektrisch
Hoewel de titel van het initiatief "modernisering tankstationbeleid" is, gaat het voorstel vooral over de snelgroeiende markt van elektrisch rijden en de benodigde soorten van laadinfrastructuur. De Provincie Noord-Holland werkt sinds 2012 in het project MRA-Elektrisch (Metropool Regio Amsterdam - Elektrisch) aan de stimulering van elektrisch rijden. Aan dit project nemen de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht en ca. 70 gemeenten deel (exclusief de gemeente Amsterdam en Utrecht). De portefeuillehouder Mobiliteit is bestuurlijk trekker van dit project en de samenwerking. Ook met de vier grote steden (Amsterdam, Utrecht, Den Haag en Rotterdam), het Rijk en de EU wordt samengewerkt.

Ontwikkelingen elektrisch rijden
De laatste jaren heeft deze markt van elektrisch rijden en laden zich inderdaad snel ontwikkeld. In 2011 bedroeg het aantal elektrische auto's nog geen 1.600 wat eind 2013 al was opgelopen tot ruim 30.000. In het voorjaar 2016 reden er bijna 100.000 elektrische auto's op de Nederlandse wegen. Daarvan staat 20% in de provincie Noord-Holland geregistreerd en 34% in het totale projectgebied van MRA-Elektrisch. Ook het netwerk en gebruik van de publieke laadinfrastructuur is sterk gegroeid de laatste jaren. In de 3 provincies van het project MRA-E en in de vier grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag) tezamen staat 80% van de bijna 4.000 publieke laadpalen in Nederland. Daarvan zijn circa 1.000 palen op

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl

straat beschikbaar in het projectgebied van MRA-E. Daarbij groeit het gebruik en de aantal laadsessies nog steeds. Zo is in 2015 dubbel zoveel geladen in de 3 provincies ten opzichte van het jaar daarvoor met een totaal van circa 15 miljoen elektrische kilometers.

Alle laadoplossingen dragen bij en zijn noodzakelijk
Het beeld en de ontwikkelingen, die in het initiatiefvoorstel worden geschetst, worden door ons dan ook grotendeels herkend. Het geschetste beeld en de gehanteerde termen van 'snel' en 'langzaam' laden zouden wij graag willen nuanceren.
Voor elektrisch rijden is er een mix van verschillende laadoplossingen nodig: thuis laden (privé of op straat), op een bestemming of onderweg maken hiervan onderdeel uit, terwijl een automobilist logischerwijs onderweg of bij een bestemming zal willen snelladen. De vraag naar laadpalen op straat van gemeenten en elektrische rijders (60% -70% van de Nederlanders heeft geen privéoprit of garage) is op dit moment nog altijd groter dan het aantal palen dat beschikbaar is. Maar in de loop van 2016 zal beter aan deze vraag kunnen worden voldaan met de plaatsing van maximaal 1.200 nieuwe palen waarover wij u onlangs informeerden in de brief met kenmerk 849047/849049.

Snelladen onderweg langs provinciale- en rijkswegen
In de beantwoording van de statenvragen van de heer D.J. van der Sluis en in de beantwoording van de statenvragen van mevrouw S. Klaassen en de heer A.E. Tijssens april 2016 is ingegaan op de ontwikkeling van de elektrische laadinfrastructuur in Noord-Holland. Hierin is aangegeven, dat er verder onderzoek nodig is naar de effectiviteit en inzet van snelladers. Het beeld is momenteel dat de huidige snelladers langs snelwegen en provinciale wegen door elektrische rijders vaak als oplossing voor grote afstanden wordt gebruikt en dat zij bij voorkeur met een volledig geladen accu van huis of werk vertrekken en dan bij de bestemming weer laden. Snelladen langs provinciale en rijkswegen biedt de elektrische rijder de zekerheid dat bij de minder frequente lange afstandsritten of ongeplande ritten ook de auto bijgeladen kan worden. Deze zekerheid kan een belangrijke overweging zijn voor automobilisten bij overstappen op elektrisch rijden. Ook de toename van de accucapaciteit vraagt naar onderzoek naar de toepassing van snelladers: elektrische auto's krijgen een steeds groter bereik én moeten langer of sneller laden.

Snelladen op bestemming
Snelladen kan ook gefaciliteerd worden op de bestemming zoals bij winkelcentra, bedrijventerreinen en grote publiekstrekkers. Een automobilist is hier meestal een beperkte tijd, waarbij het prettig is om snel te kunnen bijladen. Zo heeft de projectontwikkelaar van een winkelcentrum in Heerhugowaard een snellaadpunt gerealiseerd.

Hierdoor is een tankbeurt te combineren met winkelen waarvan ook veelvuldig gebruik wordt gemaakt.

Advies en onderzoek
Het projectbureau MRA-Elektrisch start na de zomer met een onderzoek naar de mogelijkheden tot stimulering van de snellaadinfrastructuur. Voor actualisatie van het tankstationbeleid is het advies aan Provinciale Staten om op gebied van snelladen dit onderzoek af te wachten. Op dit moment is het nog te vroeg om uitspraken te doen over het opnemen van het snellaadstations als aparte categorie in het tankstationbeleid, daarvoor hebben we de resultaten van het onderzoek nodig.

Bij het onderzoek door het projectbureau MRA-E, wordt zowel het sneller laden onderweg als op bestemming betrokken in relatie tot het totale laadnetwerk. Ook ondernemers op gebied van elektrisch laden en pomphouders worden geraadpleegd over de rol die zij wenselijk achten voor de provincie ten aanzien van snelladen. Het onderzoek start na de zomer. Eind 2016 verwachten wij de definitieve rapportage gereed te hebben en een reactie te kunnen geven op het initiatief voorstel. Dan zal deze, conform het verzoek van D66, aan uw Staten worden voorgelegd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
J.W. Remkes

Uittreksel uit concept M&F verslag van 12 september 2016
Initiatiefvoorstel Modernisering Tankstationbeleid

7c. D66 Initiatiefvoorstel Modernisering Tankstationbeleid

De heer **Tijssens** (D66) bedankt de mede-indieners van het initiatiefvoorstel, Suzanne Klaassen en Conny van Stralen, die een enorme bijdrage hebben geleverd.

Op dit moment is er de opgave voor het maken van de transitie naar duurzame elektriciteit. De groei van de elektrische auto zal een groei van laadinfrastructuur met zich meebrengen, waaronder de klassieke laadpaal en de snellaadinfrastructuur.
D66 zit in haar maag met de reactie van Gedeputeerde Staten, die enerzijds positief is, maar anderzijds de indieners van het initiatiefvoorstel een beetje laat bungelen.
De provincie moet het algemene belang bewaken. De transitie naar duurzame mobiliteit zou kunnen worden gefaciliteerd. Gedeputeerde Staten is, samen met de MRA, bezig met een onderzoek dat de goede kant opgaat. Het onderzoek zal pas eind van dit jaar zijn afgerond. De heer Tijssens zit daarmee in zijn maag. Hij heeft er moeite mee om het D66-initiatiefvoorstel nu helemaal terug te trekken en af te wachten of de indiening ervan begin 2017 wel opportuun is.
D66 zou het initiatiefvoorstel wel in Provinciale Staten willen inbrengen en de Staten laten uitspreken dat de transitie naar duurzame mobiliteit wenselijk is. Het dictum van het initiatief voorstel wordt gewijzigd. Het snellaadstation wordt opgenomen als categorie. Het eerste deel van het dictum luidt dan als volgt:"Te onderzoeken of een snellaadstation opgenomen kan worden als categorie 'primaire verzorgingsplaats' in het te actualiseren tankstationbeleid.
De heer Tijssens is benieuwd naar de reactie van de commissie.

De **voorzitter** concludeert dat de commissie gevraagd wordt akkoord te gaan met de aanpassing van het dictum van het voorstel.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) zegt dat de PvdA voor duurzame mobiliteit is. Het voorstel van D66 wordt gesteund.

De heer **Deen** (PVV) vertelt dat de PVV tegen het initiatiefvoorstel is. Het is geen provinciale aangelegenheid, eerder een commerciële die bij de branche moet worden belegd. De PVV wil dat er geen cent belastinggeld naar de bodemloze put 'elektrisch rijden' gaat.

De heer **De Graaf** (CDA) merkt op dat het CDA voor het voorstel is. Het biedt een grote kans voor een schoner milieu. De fractie vraagt of in het door Gedeputeerde Staten gestarte onderzoek ook omliggende provincies en concessiegebieden worden meegenomen. Kan de gedeputeerde nader ingaan op wat wordt onderzocht?

De heer **Hoogervorst** (SP) spreekt namens de SP waardering uit richting D66, voor het op de kaart zetten van het tankstationbeleid. De SP vindt het niet meer dan logisch dat het beleid, dat op sommige terreinen niet meer voldoet aan de eisen van deze tijd, wordt geactualiseerd. Het is goed dat D66 daartoe een aanzet gegeven heeft.
Om de verduurzaming van het vervoer te stimuleren, kan men kiezen voor een impuls aan het duurzaam openbaar vervoer. Dat geniet de voorkeur van de SP. De provincie kan haar ogen niet sluiten voor moderne ontwikkelingen in het autoverkeer. Wil de provincie af van het gebruik van fossiele brandstoffen dan moet het gebruik van groene brandstoffen gestimuleerd. Het lijkt de SP van de belang dat op veel meer plekken dan nu voldaan wordt aan de wens om op te laden of snel te laten. De SP is voor het voorstel.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) zegt dat de fractie zich kan vinden in het advies om het onderzoek van projectbureau MRA af te wachten. 50PLUS is benieuwd of er al initiatieven vanuit de markt zijn. Afgelopen maanden waren de halfhybride auto's vaak in het nieuws. Deze leveren nauwelijks een bijdrage aan de uitstootvermindering, omdat ze meestal op benzine rijden. Per 1 januari 2017 wordt de subsidie gestopt voor dit type auto. Heeft D66 meegenomen in het voorstel dat er wellicht sprake is van andere tellingen.

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) bedankt D66 voor het voorstel. De fractie wacht het onderzoek af en zal dan een standpunt innemen. Vooralsnog is de fractie positief.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) snapt soms niets van de standpunten van de PVV.
D66 wordt bedankt voor alle werk. De transitie richting elektrisch rijden moet zo soepel mogelijk verlopen. De reactie van Gedeputeerde Staten laat zien dat dualisme toch nog bestaat. De heer Van Berkum hoopt samen met D66 dat de transitie snel kan verlopen. D66 kan rekenen op de steun van GroenLinks.

De heer **Zoon** (PvdD) zegt dat de PvdD erg blij wordt van dergelijke initiatieven om mensen van hun 'fossiele verslaving' af te helpen. Volledige steun voor het voorstel. Wel maakt de fractie twee kanttekeningen. Elektrisch laden is niet hetzelfde als tanken. Tanken doe je onderweg en laden doe je bij voorkeur op het einde van de rit. Eindladers zijn veel belangrijker dan snelladers langs de snelweg. Ze moeten er wel komen, maar er moet goed worden bekeken waar ze nodig zijn.
Of snelladen de toekomst heeft, dat valt te betwijfelen. Snelladers hebben veel impact op de levensduur van accu's. Eigenlijk zou men het snelladen dus zoveel mogelijk moeten beperken.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) worstelt met dit initiatiefvoorstel. De VVD vindt dat de PvdD op dit punt heel mooie woorden heeft gesproken. Laden moet plaatsvinden op begin- en eindpunten. De VVD wacht liever het onderzoek af. Snelladen moet vanuit de markt komen.

Gedeputeerde **Post** is het eens met de heer Zoon van de PvdD.
De gedeputeerde heeft op dit moment niet de overtuiging dat snelladen een oplossing biedt bij de provinciale verzorgingsplaatsen. Het is veel nuttiger om te snelladen op plekken waar men langer verblijft dan men in de regel bij een tankstation verblijft. Dat is bijvoorbeeld bij winkelcentra.
Die twijfel heeft de gedeputeerde bij het initiatiefvoorstel. Zij kan het niet staven en ook niet onderbouwen. Het is niet nodig dat het initiatiefvoorstel daarop wordt aangepast. Het is een kwestie van het afwachten van de uitkomst van het onderzoek. Dat onderzoek beperkt zich niet tot de regio Amsterdam. Het projectbureau MRA Elektrisch opereert in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Ook in bijvoorbeeld Den Helder is de uitkomst van het onderzoek relevant. De gedeputeerde wil het voorstel niet ontraden of daarover adviseren, omdat zij dit niet gefundeerd kan doen.

De heer **Tijssens** (D66) bedankt iedereen die positieve woorden heeft gesproken over het voorstel. Het initiatiefvoorstel behelst geen subsidiekraan die wordt aangebracht in het provinciale beleid. Het betreft een voorstel waarbij een nieuwe categorie in het tankstationbeleid wordt opgenomen, wat dan verzorgingsplaatsenbeleid gaat heten. De snelladers kunnen in de markt worden gezet. Het Rijk heeft voor al haar snelwegen die categorie opgenomen. De plekken waar een snellaadstation gaat verrijzen zijn in de markt gezet, via een veiling. De overheid genereert opbrengsten.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) om de hoeveel kilometer een snellaadstation moet komen volgens de indieners.

De heer **Tijssens** (D66) antwoordt dat het voorstel niet voorschrijft hoeveel snelladers er moeten komen. In 2020 zal er heel veel elektrisch worden gereden. Er zijn 200 laadstations door het Rijk in de markt gezet c.q. geveild. In het provinciale wegennet gaat het om een aantal locaties. De snellaadstations kunnen door de markt worden geëxploiteerd. De eindlaadstations zijn heel belangrijk, maar soms valt het tegen onderweg. D66 gaat ervan uit, net als het Rijk, dat er behoefte is aan een mogelijkheid om op te kunnen laden. Dit voorstel maakt dat mogelijk. Vervolgens moet de markt het nog oppakken.
D66 is niet enthousiast over hybride auto's. Deze hebben geen snellaadstation nodig onderweg, want er kan worden overgestapt op fossiele brandstof. Naast het eindladen moet er ook tussendoor geladen kunnen worden.
De heer Tijssens kan de inhoudelijke reactie van Gedeputeerde Staten waarderen. Hij twijfelt nog, maar trekt het voorstel liever niet in.

Tweede termijn:

Gedeputeerde **Post** verwijst naar de brief van het college waarin staat dat de verwachting is dat eind 2016 de definitieve rapportage gereed zal zijn. Dan kan een reactie worden gegeven op het initiatiefvoorstel. De heer Tijssens hoeft feitelijk niets anders te doen dan af te wachten tot de gedeputeerde weer bij hem terugkomt. Alles is noodzakelijk, zowel langzaam als snelladen. Draagt dit wat het initiatiefvoorstel vraagt het meeste bij aan datgene wat iedereen wil. De gedeputeerde heeft het antwoord niet. Zij wacht het onderzoek graag af.

De **voorzitter** stelt voor dat D66 zich beraadt over de aanpassingen en dit begin volgende week bij de griffie kenbaar maakt.

D66 Initiatiefvoorstel Modernisering Tankstationbeleid

Snelladen net zo vanzelfsprekend als benzine tanken!

Inleiding

Naar aanleiding van de antwoorden op de schriftelijke vragen over de nog onvoldoende beschikbaarheid van elektrische laadpalen in de provincie Noord-Holland, de nieuwe Greendeal elektrisch vervoer 2016-2020 en de aanbevelingen van het in opdracht van het Ministerie van I&M opgestelde Kwink-rapport over het beleid voor elektrisch vervoer in Nederland, neemt D66 Noord-Holland het initiatief voor een voorstel voor modernisering van het provinciaal tankstationbeleid.
Het tanken van fossiele brandstoffen is een uitstervende business. Verzorgingsplaatsen voor langere afstanden blijven nodig. Tankstations zullen hun concept moeten aanpassen. Storend is dat provinciale regels dit veranderingsproces nu lijken te frustreren.

Een traditioneel tankstation

Modernisering van het tankstationbeleid levert onder meer een bijdrage aan de provinciale doelen voor een goede infrastructuur, duurzame mobiliteit en luchtkwaliteit. De ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit gaan snel. Nieuwe markten ontstaan en bestaande provinciale aanpak van het beleid voor verzorgingsplaatsen langs rijks- en provinciale wegen past niet meer op de actuele situatie en duurzame uitdagingen. Het is een terrein waarop de provincie al beleid voert – het Tankstationbeleid - dat nu aangepast kan worden aan de veranderende omstandigheden en de actuele doelen.

Gloucester Services Northbound M5 UK

Elektrisch rijden

De Nederlandse overheid stimuleert duurzame mobiliteit. Elektrisch rijden, rijden op waterstof en het overheidsprogramma dat zich richt op hogere blends biobrandstoffen zijn hier voorbeelden van. Elektrisch rijden speelt een belangrijke rol in het reduceren van de CO2-uitstoot en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Opbouw van een laadinfrastructuur voor de stijgende vraag is essentieel voor het succes van deze verduurzaming. Opladen moet in de toekomst net zo makkelijk zijn als fossiele brandstoffen tanken bij een tankstation. Of eigenlijk nog beter: veel gemakkelijker!

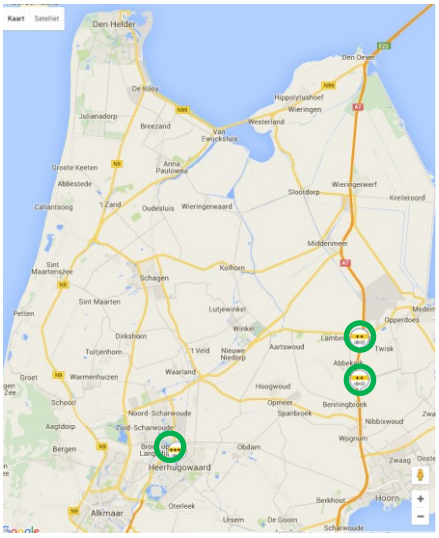
In de antwoorden op schriftelijke vragen van D66 Noord-Holland bevestigt het college dat “het netwerk nog onvoldoende dekkend is. De ambitie van het college is om samen met de partners een adequaat dekkend laadnetwerk te organiseren. Het college realiseert zich zeer goed dat een

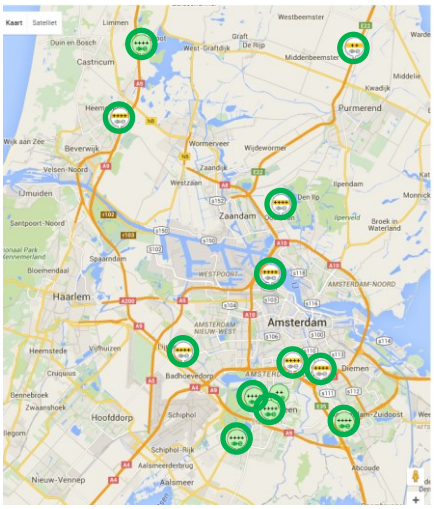
Snellaadstation

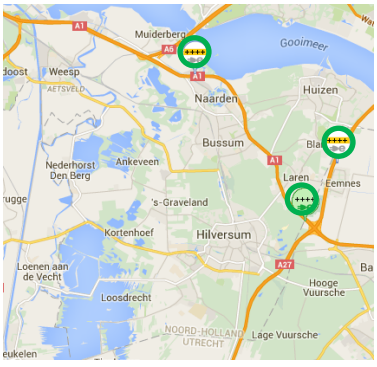
dekkend netwerk voorwaarde is voor het succes en verdere groei van elektrisch rijden. Elektrisch rijden draagt bij aan een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat voor mens en bedrijf in Noord-Holland. Het coalitieakkoord is helder over het uitvoeren van de Green Deal CO2, en daar past elektrische mobiliteit goed in.

Een traditioneel tankstation

Voor elektrische auto's is laden hetzelfde als tanken. Het kan aan een stopcontact of een openbare laadpaal. Dan duurt het enkele uren om bij te laden. Bij een snellaadstation kan het veel sneller: in 15-30 minuten. Het ligt voor de hand dat mensen op doorreis, langs snelwegen en provinciale wegen snel willen kunnen bijladen.







Er zijn momenteel 570 publieke laadpalen en 24 snellaadstations in NH.
In groen op de kaart de snelladers.

Laadpalen en snellaadstations worden momenteel op verschillende manieren gerealiseerd: particulieren schaffen ze zelf aan op eigen terrein; inwoners vragen via gemeenten openbare laadpalen dichtbij hun woning aan; het bedrijfsleven installeert ze op eigen parkeerterreinen; winkels en winkelcentra leggen ze aan voor hun klanten; en tankstation-exploitanten, energieleveranciers maar ook de ANWB realiseren ze - soms met en soms zonder subsidie. Het zijn veelal langzame laadpalen, maar er is in Nederland in de laatste jaren veel bereikt. Daardoor is Nederland een van de koplopers op het gebied van de uitrol van elektrisch vervoer (bron: Kwink-rapport).

Snelladen heeft de toekomst. Snelladen vergt grote investeringen. Op dit moment openen en exploiteren alleen gespecialiseerde bedrijven snellaadstations. Snelladen vereist middenstroom en kan daardoor niet overal. Het snellaadnetwerk is op dit moment nog niet fijnmazig genoeg om de groei van elektrisch rijden adequaat te ondersteunen.

Uitbreiding van het netwerk van snellaadstations is essentieel om vaart te maken met elektrisch rijden in Nederland.

Green Deal elektrisch vervoer 2016-2020

Met Green Deals maakt de overheid afspraken met bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties over gezamenlijk te bereiken duurzame doelen. In 2015 heeft de provincie Noord-Holland getekend voor de Greendeal openbaar toegankelijke elektrische infrastructuur, resulterend in het MRA-E programma voor laadpalen.

Onlangs is een nieuwe Green Deal elektrisch vervoer 2016-2020 afgesloten tussen marktpartijen, branchevereenigingen, milieuorganisaties, universiteiten en overheden, weer inclusief de provincie Noord-Holland en MRA.
Partijen hebben als ambitie dat in 2025 50% van de nieuw verkochte auto's een elektrische aandrijflijn en stekker heeft en dat minimaal 30% daarvan – oftewel 15% – volledig elektrisch is. Hierdoor kan Nederland internationaal haar voorloper positie continueren. Daarbij streven partijen er naar om het huidige, zakelijke elektrische wagenpark – nadat deze uit de lease zijn gegaan – zoveel mogelijk voor de consumentenmarkt in Nederland te behouden om het aandeel elektrische kilometers te vergroten[1] en om instrumenten aan te reiken die dit mogelijk maken.
Geweldig dat de Provincie Noord-Holland weer aan deze Green Deal mee doet!

Aanbevelingen voor vervolgbeleid elektrisch vervoer

Snellaadstation bij Winkelcentrum Middenwaard

Het Ministerie van I&M heeft de uitvoering en resultaten van het beleid op het gebied van elektrisch vervoer laten onderzoeken. Het Kwink-rapport dat in maart 2016 gepubliceerd is, bevat aanbevelingen voor vervolgbeleid met goede aanknopingspunten voor de provincie.

Opmerkelijk is dat er in Nederland nu al wel veel elektrische auto's zijn, maar dat er te weinig kilometers mee gereden worden. Om het aantal kilometers met elektrische auto's te vergroten is breed verandering nodig in het mobiliteitssysteem. Het gaat daarbij om gedragsverandering en laadinfrastructuur. Regelgeving blokkeert veelal snelle ontwikkelingen.

Hoe krijgen we meer mensen in een elektrische auto? Deze maand is het actieplan "Maak elektrisch rijden groot" gepubliceerd om bij consumenten belemmeringen voor elektrisch rijden weg te nemen. De laadinfrastructuur is er een van. Voor gebruik van de elektrische auto voor langere afstanden is snelladen een voorwaarde.
De eerste snelladers staan nu klaar langs de snelweg in Nederland, maar het netwerk is nog onvoldoende. Steeds meer elektrische auto's kunnen snelladen en dat vergroot de gebruiksmogelijkheden. Bij snellaadstations ontbreken op dit moment – mede door regelgeving - veelal de "normale" tankstation faciliteiten om de wachttijd door te komen – tenzij deze bij bijvoorbeeld een benzinestation of winkelcentrum staan.

Daarom is bij D66 de vraag ontstaan welke provinciale regels er in Noord-Holland zijn voor tankstations? Belemmeren deze het ontstaan van een goede laadinfrastructuur?

[1] Gestreefd wordt in 2020 naar 75.000 particulier gereden elektrische auto's, waarvan 50.000 tweedehands auto's en 25.000 nieuwe voertuigen.

Provinciaal tankstationbeleid

In Nederland zijn de Rijksoverheid en de Provincies verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van verzorgingsplaatsen langs de rijks- en provinciale wegen. De komende jaren blijven deze verzorgingsplaatsen nodig als rustplaats en tankgelegenheid voor korte en langere afstanden. Het tankstationbeleid (2012) van de provincie Noord-Holland kent zowel verkeers-, ruimtelijke als milieuaspecten, maar valt onder de portefeuille verkeer & vervoer.

Het huidige tankstationbeleid is gericht op de gebruikelijke tankstations voor fossiele brandstoffen. Hierin klinkt nog geen enkele ambitie op duurzaamheid door. Het laatste provinciale initiatief op het gebied van verduurzaming van mobiliteit op dit terrein dateert uit 2009, toen 10 tankstations gesubsidieerd werden om groen gas te kunnen gaan leveren. Elektrisch opladen moet een plek krijgen in het huidige tankstationbeleid of zijn eigen plek in het verzorgingsplaatsenbeleid van de provinciale infrastructuur.

Een snellaadstation is een nieuw type verzorgingsplaats. Door deze een plek te geven in een vernieuwd verzorgingsplaatsenbeleid stimuleert de provincie elektrisch rijden, kunnen er extra pachtopbrengsten gegenereerd worden en blijft het serviceniveau van de provinciale infrastructuur hoog.

D66 vraagt het college

Met inachtneming van het ingezette MRA-E onderzoek

- Te onderzoeken of, en zo ja hoe, het snellaadstation opgenomen kan worden als categorie primaire verzorgingsplaats in het te actualiseren tankstationbeleid;
- Te onderzoeken welke secundaire verzorgingsfuncties toegestaan kunnen worden bij de exploitatie van een snellaadstation;
- Te onderzoeken welke andere duurzame quick wins in een nieuw verzorgingsplaatsenbeleid te behalen zijn, en
- voor het einde van 2016 daarover aan PS te rapporteren.

Andries Tijssens en Suzanne Klaassen
Statenleden D66 Noord-Holland

BIJLAGE – Suggesties n.a.v. huidig tankstationbeleid.

D66 nodigt het college uit om de onderstaande suggesties mee te nemen in de actualisering van het tankstationbeleid, wanneer deze nog relevant zijn in een verbreed beleid voor verzorgingsplaatsen.

Er zijn twee juridische componenten van belang:

- Publiekrechtelijk: Provinciaal advies aan bevoegd gezag voor omgevingsvergunning en ontheffing op provinciale wegenverordening;
- Privaatrechtelijk: Betreffende het gebruik van provinciale grond.

Beleidsmatig is de provincie verantwoordelijk voor het verzorgingsniveau[2] van de provinciale infrastructuur, milieu-inspecties en de ruimtelijke inpassing. Veel aangrijpingspunten om de regie stevig in handen te hebben.

1. Bij aanvragen voor een omgevingsvergunning (H1.2) voor een nieuw, op te heffen of te wijzigen tankstation vraagt het bevoegd gezag altijd een provinciaal advies. Het provinciaal advies is gebaseerd op toetsing op het tankstationbeleid in combinatie met de wegenverordening. Leidend zijn daarbij instandhouding en bruikbaarheid van de wegen of de vrije, veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer. Naast deze criteria uit de wegenverordening worden ook andere integrale provinciale belangen meegenomen in het advies, zoals milieu-, natuur- en landschapsaspecten en ruimtelijke ordeningsaspecten. *Maar nog geen duurzaamheidsaspecten. Dat moetveranderen*.
2. De provincie hanteert een toetsingskader (H2) voor goedkeuring van locaties van tankstations. De drie toetsingscriteria zijn:
    - Afstand (i.v.m. serviceniveau van de weg). *Bij het serviceniveau van een weg zou toegevoegd kunnen worden: beschikbaarheid van snellaadstation.*
    - Verkeersveiligheid
    - Milieu-, natuur-, landschapsaspecten en ruimtelijke ordeningsaspecten. *Hier zou heel goed paragraaf 2.3.10 toegevoegd kunnen worden over schone brandstoffen.*
3. De provincie hanteert een categorisering voor tankstations (H2.4) *waarin het elektrische snellaadstation nu geheel in ontbreekt. Actualisering van de categorieën is noodzakelijk.*
4. In H3 staat het beleid voor uitgifte van tankstations beschreven, en in H4 de uitgiftevorm (erfpachtovereenkomst). *Hier zijn wellicht ook mogelijkheden voor duurzaamheidscriteria.*
5. De vergoedingssystematiek (H5) is van toepassing op gebruik van provinciale grond en bestaat uit vaste en variabele componenten. De hoogte van de vergoeding wordt bepaald op basis van de locatiekwaliteit (REN score) en hoogte van de omzet van fossiele brandstoffen. *Het lijkt D66 een goed idee om de omzet te splitsen in CO2-neutrale omzet en CO2 belastende omzet en op de eerste een korting te geven.*

V12 – 25 september 2016

[2] Automobilisten moeten voldoende rusten en aan brandstof kunnen komen.

Ontwerpbesluit Initiatiefvoorstel

Nr. 68

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gezien het initiatiefvoorstel “Modernisering tankstationbeleid” van de Statenfractie D66;

besluiten:

Gedeputeerde Staten op te dragen op basis van het hierboven gestelde te onderzoeken;

met inachtneming van het ingezette MRA-E onderzoek:

1. of, en zo ja hoe, het snellaadstation opgenomen kan worden als categorie primaire verzorgingsplaats in het te actualiseren tankstationbeleid;
2. welke secundaire verzorgingsfuncties toegestaan kunnen worden bij de exploitatie van een snellaadstation;
3. welke andere duurzame quick wins in een nieuw verzorgingsplaatsenbeleid te behalen zijn, en
4. voor het einde van 2016 daarover aan PS te rapporteren.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Leden van Provinciale Staten van de Provincie Noord-Holland
t.a.v. de voorzitter de heer J. Remkes
Postbus 3007
201 DA Haarlem

Haarlem, 29 augustus 2016

Betreft: Indienen burgerinitiatief *Stop de Hobbyjacht Noord-Holland*

Geachte heer Remkes, geachte leden van de Provinciale Staten Noord-Holland,

Ondergetekenden verzoeken u - mede namens de ondertekenaars/ondersteuners op bijgaande handtekeningenlijsten - het volgende onderwerp op de agenda van provinciale staten te plaatsen.

Als groep bezorgde burgers vragen wij u een einde te maken aan jacht-zonder-noodzaak, waarbij vrij bejaagbare diersoorten (houtduif, haas, konijn, fazant en wilde eend) zonder objectief aangetoond maatschappelijk belang worden gedood. Zowel uit de praktijk als onderzoek blijkt dat deze hobbyjacht geen bijdrage levert aan natuurbehoud, maar juist het natuurlijk evenwicht verstoort. De hobbyjacht tast het dierenwelzijn aan en is tevens in strijd met de wettelijk erkende intrinsieke waarde van dieren.

Speelde jacht vroeger een rol in de voedselvoorziening, anno 2016 met een breed scala aan alternatieven is dat niet meer van deze tijd. Het is dan ook begrijpelijk dat een ruime meerderheid van de Nederlanders tegen de hobbyjacht is. Mede om deze redenen zouden dieren niet vrij bejaagbaar mogen zijn in onze provincie en zou hobbyjacht waar mogelijk dienen te worden stopgezet.

De nieuwe Wet Natuurbescherming geeft u de mogelijkheid om nadere regels te stellen op het gebied van faunabeleid en jacht. Wij verzoeken u om binnen deze verruimde bevoegdheden te kiezen voor een beleid dat in principe jachtvrij is, dus geen jacht zonder objectief vastgestelde noodzaak zodat bejaagbare en niet-bejaagbare soorten gelijkwaardige bescherming wordt geboden. Met de komst van de nieuwe Wet Natuurbescherming is het aan de provincie om binnen de nieuwe wettelijke kaders afwegingen te maken. Met dit burgerinitiatief beogen wij dat deze kans ten volle wordt benut.

Mocht u naar aanleiding van deze brief vragen hebben, dan kunt u uiteraard contact opnemen met ondergetekende. Op de website www.stopdehobbyjacht.nl kunt u meer informatie vinden.

Met vriendelijke groet,

Indiener en contactpersoon:
Frank M. van Waard (geb.datum 05-04-1956)
Schoterweg 22
2021HM Haarlem
frank@vanwaard.eu

Plaatsvervanger:
Willem Jan B. Ziegelaar (geb.datum 02-04-1965)
Terrasweg 41b
2071BB Santpoort-Noord

Bijlage 1: Factsheet over jacht
Bijlage 2: Tekst burgerinitiatief
Bijlage 3: Voorstel Ontwerpbesluit
Bijlage 4: Handtekeningenlijsten

bijlage 1

Factsheet Jacht

In deze factsheet delen we beknopt vijf feiten rondom jacht.

1. De omvang van het leed veroorzaakt door jacht is enorm

Jaarlijks worden er in Nederland ruim 1 miljoen dieren gedood die op de zogeheten wildlijst staan. Volgens de opgaven van de Koninklijke Jagersvereniging gaat het om 500.000 houtduiven, 250.000 wilde eenden, 170.000 hazen, 75.000 fazanten en 74.000 konijnen. [1]
Een onbekend aantal dieren wordt daarboven niet-dodelijk geraakt. De dieren die gevonden worden ervaren een stressvolle doodstrijd, bijvoorbeeld als zij worden geapporteerd of doodgebeten. De aangeschoten dieren die in paniek vluchten, sterven vaak als gevolg van de verwondingen buiten het bereik van de jager. [2]

2. Jacht verstoort de natuur en de dieren die er leven

De jacht verstoort het ecologisch evenwicht in de natuur

- Over het algemeen worden de dieren door jacht schuwer, waardoor de zichtbaarheid voor mensen die van de natuur willen genieten afneemt. Toen in het Deense kroondomein, maar ook in het Nederlandse Deelerwoud het afschot sterk werd beperkt, nam de schuwheid van de dieren in hoge mate af en werd de zichtbaarheid voor natuurliefhebbers vele malen groter.
- De aanwezigheid van jagers, hun honden en hun schoten zorgen voor een verstoring van de aanwezige diersoorten. Edelherten worden bijvoorbeeld waakzamer, wat ten koste gaat van de foerageertijd. Het negatieve effect wordt ook erkend voor vogels die komen aanvliegen en gebruik willen maken van de terreinen waar de jacht plaatsvindt. Vluchtende dieren sturen bij jachtpartijen een sterk alarmsignaal uit naar alle andere dieren in de natuur. Dit kan ertoe leiden dat dieren hun leefgebied niet langer als veilig ervaren en op de vlucht slaan. Soms keren ze pas na dagen weer terug.[3][4]
- Door de jacht verandert de leeftijds- en geslachtsopbouw van de populatie bejaagde dieren. Jagers hebben voorkeuren en schieten liever het dominante mannetje ten behoeve van verkrijging van een trofee, dan de jonge dieren. Bij sociale dieren kan dit een effect hebben op het gedrag van dieren omdat natuurlijke hiërarchie in de groep wordt verstoord.
- Jacht verarmt de natuur. Jaarlijks worden er 1 miljoen dieren als jachtbuit meegenomen, waardoor waardevolle mineralen uit de kringloop verloren gaan.

3. Draagvlak voor jacht ontbreekt

Blauw Research onderzocht de houding van de Nederlandse bevolking tegenover de jacht. Daaruit bleek dat slechts 3% van de ondervraagden het plezier van de jacht een acceptabele reden vonden om dieren dood te schieten. De overgrote meerderheid van 72% vond dit niet acceptabel en steunt een verbod. [5]
Ook binnen de politiek is een ruime meerderheid tegen de hobbyjacht. De Groene Kieswijzer inventariseerde voorafgaande aan de verkiezingen van 2012 de standpunten over de plezierjacht van de Nederlandse politieke partijen. Daaruit bleek dat PvdA, VVD, CDA, D66, SP, ChristenUnie, GroenLinks en de Partij voor de Dieren zich uitspraken tegen jagen zonder maatschappelijk belang. De PVV nam niet deel aan het onderzoek, maar heeft zich bij vele gelegenheden uitgesproken tegen hobbyjacht.

4. Wildconsumptie is niet duurzaam

De hobbyjacht draagt geen wezenlijke bijdrage aan de wildconsumptie in Nederland en is geen antwoord op de vraag naar duurzame consumptie. Het intensieve afschot en de jacht in Nederland leveren per Nederlander per jaar slechts 35 gram Nederlands wild op. Van het in Nederland geconsumeerde wild is 95% niet afkomstig uit de Nederlandse natuur, maar dat is vooral gefokt in de bio-industrie in het buitenland, zoals Argentinië, Chili, Zuid-Afrika en Nieuw-Zeeland.[6][7]

5. Jacht staat op gespannen voet met de wettelijke erkenning van de intrinsieke waarde

De uitgangspunten in de huidige Flora- en faunawet en de aankomende Wet Natuurbescherming ten aanzien van de natuur zijn dat de natuur zo veel mogelijk met rust dient te worden gelaten. De natuur heeft een intrinsieke waarde en zo ook de dieren in het wild. Zij hebben een waarde, los van het nut voor de mens. Daarom geldt het «nee, tenzij»-principe: bij elke vorm van ingrijpen door de mens dient daarom de vraag centraal te staan of het noodzakelijk is dat er wordt ingegrepen. Ingrepen zonder noodzaak zijn ongewenst.

Bronnen

[1] WBE-Databank Populatie en afschotcijfers
[2] Eos
[3] De zoogdiervereniging
[4] Alterra
[5] Blauw Research
[6] Milieu Centraal
[7] Faunabescherming

bijlage 2

Burgerinitiatief Stop de hobbyjacht Noord-Holland

Wij willen een einde aan de hobbyjacht, waarbij vrij bejaagbare diersoorten (houtduif, haas, konijn, fazant en wilde eend) zonder objectief aangetoonde noodzaak gedood worden. Wij verzoeken de provincie, de jacht op de vrij bejaagbare diersoorten voor zover die binnen haar bevoegdheden valt volledig stop te zetten en haar invloed aan te wenden om bejaagbare en niet-bejaagbare soorten gelijkwaardige bescherming te bieden.

Toelichting:

Wij, burgers van provincie Noord-Holland

Constateren dat:

- hobbyjacht geen bijdrage levert aan natuurbehoud;
- het dierenwelzijn erdoor wordt aangetast;
- de hobbyjacht in strijd is met de wettelijk erkende intrinsieke waarde van dieren;
- het natuurlijk evenwicht wordt verstoord door het bejagen van dieren;
- de meerderheid van de Nederlanders tegen de hobbyjacht is;
- de jacht op de vrij bejaagbare soorten (houtduif, haas, konijn, fazant en wilde eend) niet meer in onze provincie thuishoort.

Verzoeken de provincie alles te doen wat binnen haar bevoegdheden ligt om de jacht op de vrij bejaagbare diersoorten stop te zetten en bejaagbare en niet-bejaagbare soorten gelijkwaardige bescherming te bieden. De provincie zal binnen haar jurisdictie geen vrijstelling of vergunning geven voor het zonder noodzaak bejagen van houtduiven, hazen, konijnen, fazanten en wilde eenden. Dit beleid zal ook als zodanig vastgelegd worden in het provinciaal natuurbeleid.

Bylage 3

VOORSTEL

ONTWERPBESLUIT PROVINCIALE STATEN VAN NOORD-HOLLAND

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gezien het voorstel van Burgerinitiatief Stop de hobbyjacht Noord-Holland van 29 augustus 2016

besluiten:

1. alles te doen wat binnen haar bevoegdheden ligt om de jacht op de vrij bejaagbare diersoorten stop te zetten en bejaagbare en niet-bejaagbare soorten gelijkwaardige bescherming te bieden;
2. binnen haar jurisdictie geen vrijstelling of vergunning te geven voor het zonder noodzaak bejagen van houtduiven, hazen, konijnen, fazanten en wilde eenden;
3. dit beleid als zodanig vast te leggen in de, door de provincie nog vast te stellen, natuurvisie.

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland in hun vergadering van ... 2016

Provinciale Staten van Noord-Holland

Voordracht 10

Haarlem, 15 januari 2002

Onderwerp: Verordening burgerinitiatief Noord-Holland

Bijlagen: 3

1. Inleiding

"Het burgerinitiatief geeft burgers het recht om zelf direct onderwerpen letterlijk op de politieke agenda te plaatsen en daarmee hun vertegenwoordigers voor een keuze te plaatsen. ... Ik beveel het burgerinitiatief van harte aan bij alle gemeentebestuurders die zich zorgen maken over hun band met de kiezers."

Dit zei minister Klaas de Vries op 7 juni 2000 tijdens het VNG-congres. De minister moedigde gemeenten aan het burgerinitiatief in te voeren zodat burgers een extra kanaal hebben om de representatieve democratie te beïnvloeden. Het vormt naar zijn idee een verbindingsschakel tussen de representatieve en participatieve democratie. De directe invloed van burgers versterkt de besluitvorming in de raad. Het burgerinitiatief is één van de mogelijkheden om participatie van burgers bij de beleidsvorming en besluitvorming door de gemeenteraad te stimuleren. De oproep van de bewindsman aan de gemeenten spreekt ook de provincie aan. Immers ook de provincie wenst betrokken te zijn op de burger.

In het op 10 mei 2001 verschenen rapport "Vernieuwing provinciale democratie" van de ad hoc IPO-commissie Bleker spreekt de commissie (op blz. 24) uit, dat zij verwacht dat het burgerinitiatief een goed instrument kan zijn om de betrokkenheid van de burger bij de provinciale politiek te vergroten. De commissie verwacht dat wanneer een burger initiatieven ontplooit om een onderwerp of voorstel op de provinciale politieke agenda te zetten zulks stof zal doen opwaaien. De media zullen er inspringen en een maatschappelijk debat is het gevolg. Anders gezegd de commissie ziet het burgerinitiatief als een (extra) kans en geenszins als een bedreiging voor de representatieve democratie.

Om dezelfde reden is invoering van het burgerinitiatief ook al eerder bepleit, onder andere door de toenmalige Raad voor het Binnenlands Bestuur in zijn rapport "Besturen op de tast" Den Haag 1996 en door J.A. van Kemenade in "Reinventing Democracy" Haarlem 1998.

2. Relatie burgerinititatief met dualisme en vernieuwing provinciale democratie.

Het burgerinitiatief is een uitgewerkte vorm van het petitierecht. Het verschilt ervan doordat uw staten zich verplichten door burgers - procedureel correct - ingediende onderwerpen of voorstellen op uw agenda te zetten en te behandelen. Het burgerinitiatief kan op die manier de participatie en betrokkenheid van burgers vergroten en geeft hen de mogelijkheid direct invloed uit te oefenen op de politieke agenda. Onderwerpen die uw staten naar hun idee zou moeten agenderen, maar die door uw staten (nog) niet zijn opgepakt, kunnen met inachtneming van bepaalde voorwaarden op de agenda van uw staten worden geplaatst. In de huidige situatie hebben burgers natuurlijk al verschillende mogelijkheden om te participeren

in politieke besluitvormingsprocessen, zoals bijvoorbeeld via inspraak. Met het burgerinitiatief wordt echter een instrument geïntroduceerd waarmee burgers een nieuw onderwerp of voorstel kunnen agenderen in de vergadering van uw staten. Uw staten moeten vervolgens over dit punt beraadslagen, mits aan de gestelde voorwaarden is voldaan.

Het burgerinitiatief past naadloos in het versterken van de vertegenwoordigende functie van uw staten; één van de beoogde effecten van de dualisering. Deze meer externe oriëntatie wordt gestimuleerd door verschillende wettelijke maatregelen. Zo kunnen statenleden het recht van initiatief gebruiken om signalen uit de samenleving te vertalen in concrete voorstellen. De concentratie van bestuursbevoegdheden bij ons college levert tijdswinst op die het statenlid kan gebruiken om zich nog beter te oriënteren op wat leeft in de provincie. Het vertalen van geluiden uit de samenleving hoeft echter niet noodzakelijk uitsluitend door statenleden te gebeuren. Het invoeren van een recht van burgerinitiatief biedt burgers de gelegenheid om publieke agendapunten onderdeel van de politieke agenda te maken. Zo wordt er nog een kanaal aangelegd waarlangs de dingen die in de samenleving leven hun weg naar de provinciale politiek kunnen vinden.

Gekozen is voor een eenvoudige en heldere procedure vervat in een verordening die acht artikelen telt. Het door uw staten te nemen besluit is - onder verwijzing naar de Tijdelijke Referendumwet - referendabel.

De ontwerpverordening is besproken in de vergadering van het Seniorenconvent van 14 januari 2002. Het Seniorenconvent heeft met waardering kennis genomen van de stukken en heeft geadviseerd de voordracht c.a. ongewijzigd aan Provinciale Staten aan te bieden.

Resumerend stellen wij u voor het bijgaand ontwerpbesluit vast te stellen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.A. van Kemenade, voorzitter

H.W.M. Oppenhuis de Jong, griffier

Besluit

Nr. 10

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten;

overwegende, dat het vooruitlopend op het invoeren van de dualisering van het provinciaal bestuur verkieslijk is om thans reeds burgers de gelegenheid te bieden om publieke agendapunten onderdeel van de politieke agenda te maken en daartoe een verordening over het burgerinitiatief in het leven te roepen;

gelet op artikel 145 van de Provinciewet;

besluiten:

I. vast te stellen de navolgende verordening, die luidt als volgt:

Artikel 1
In deze verordening wordt verstaan onder een burgerinitiatiefvoorstel: een voorstel van een initiatiefgerechtigde ter plaatsing op de agenda van de vergadering van provinciale staten.

Artikel 2
1. Provinciale staten plaatsen een burgerinitiatiefvoorstel op de agenda van hun vergadering indien daartoe door een initiatiefgerechtigde een geldig verzoek is ingediend.

2. Ongeldig is het verzoek dat:
   a. niet door ten minste 5.000 initiatiefgerechtigden wordt ondersteund;
   b. een onderwerp als bedoeld in artikel 4 bevat, of
   c. niet voldoet aan de voorwaarden, gesteld in artikel 5.

Artikel 3
1. Initiatiefgerechtigd zijn degenen die kiesgerechtigd zijn voor de verkiezing van de leden van provinciale staten.

2. Voor de beoordeling of aan de vereisten voor initiatiefgerechtigdheid is voldaan, is de toestand op de dag van indiening van het verzoek bepalend.

Artikel 4
Een burgerinitiatiefvoorstel houdt niet in:
a. een onderwerp dat niet behoort tot de bevoegdheid van provinciale staten;
b. het verzoek om te handelen in strijd met wettelijke termijnen of aangegane verplichtingen van vastgesteld provinciaal beleid;
c. een klacht in de zin van hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht over een gedraging van het provinciaal bestuur;
d. een bezwaar in de zin van hoofdstuk 7 van de Algemene wet bestuursrecht tegen een besluit van het provinciaal bestuur, of

e. een onderwerp waarover tijdens de statenperiode waarin indiening van het voorstel plaatsvindt door provinciale staten een besluit is genomen
f. een onderwerp betreffende provinciale belastingen en/of leges of
g. een onderwerp dat de persoonlijke levenssfeer betreft.

Artikel 5

1. Het verzoek ter plaatsing van een burgerinitiatiefvoorstel op de agenda van de vergadering van provinciale staten wordt schriftelijk ingediend bij de voorzitter van provinciale staten.

2. Het verzoek bevat ten minste:
   a. een nauwkeurige omschrijving van het burgerinitiatiefvoorstel;
   b. een toelichting op het burgerinitiatiefvoorstel;
   c. de achternaam, de voornamen, het adres, de geboortedatum en de handtekening van de verzoeker en zijn plaatsvervanger, en
   d. een lijst met de voornamen, achternamen, adressen, geboortedata en handtekeningen van de initiatiefgerechtigden die het verzoek ondersteunen.

3. Voor het indienen van het verzoek wordt gebruik gemaakt van het in bijlage 1 van deze verordening opgenomen model.

4. Voor het indienen van de ondersteuningsverklaringen wordt gebruik gemaakt van het in bijlage 2 van deze verordening opgenomen model.

Artikel 6

1. Provinciale staten beslissen in de eerstvolgende vergadering na de datum van indiening van het verzoek of het burgerinitiatiefvoorstel op de agenda van de vergadering van provinciale staten wordt geplaatst, met dien verstande dat ten minste twee weken is gelegen tussen de dag van indiening van het verzoek en de dag van de vergadering waarin op het verzoek wordt beslist.

2. Indien provinciale staten het verzoek afwijzen wegens strijd met artikel 4, onder a, kunnen provinciale staten het voorstel doorzenden aan gedeputeerde staten.

3. Indien provinciale staten vaststellen dat het verzoek geldig is, dan agenderen zij het burgerinitiatiefvoorstel voor de eerstvolgende vergadering van provinciale staten.

4. De voorzitter van provinciale staten nodigt de verzoeker schriftelijk uit voor de vergadering waarvoor het burgerinitiatiefvoorstel is geagendeerd. De verzoeker of zijn plaatsvervanger heeft tijdens deze vergadering de gelegenheid om zijn burgerinitiatiefvoorstel mondeling nader toe te lichten.

5. Zo spoedig mogelijk nadat provinciale staten over het burgerinitiatiefvoorstel een besluit heeft genomen wordt dit besluit bekendgemaakt door kennisgeving van het besluit of van de zakelijke inhoud ervan in het Provinciaal Blad of een dag-, nieuws- of huis-aan-huisblad, dan wel op een andere geschikte wijze.

6. Tegelijkertijd met de bekendmaking wordt van het besluit mededeling gedaan aan verzoeker.

Artikel 7
De voorzitter van provinciale staten brengt over elk jaar een verslag uit over de werking van het recht van burgerinitiatief in de praktijk.

Artikel 8
Deze verordening kan worden aangehaald als Verordening burgerinitiatief Noord-Holland.

II. te bepalen, dat deze verordening in werking treedt zes weken na haar bekendmaking.

Haarlem, 11 februari 2002

Provinciale Staten voornoemd,

H.M. Meijdam, voorzitter

H.W.M. Oppenhuis de Jong, griffier

Toelichting.

Algemeen.
Gekozen is voor een eenvoudige en heldere procedure waarbij gebruik is gemaakt van de model-regeling over het burgerinitiatief van de VNG. De onderwerpelijke verordening is één van de voorgestelde materieel-wettelijke structuuraanpassingen die als hefboom moeten gaan dienen voor een proces van bestuurlijke vernieuwing en verandering van de bestaande politiek-bestuurlijke cultuur en praktijk op provinciaal niveau. De formeel-wettelijke aanzet daartoe vormt het wetsontwerp dualisering provinciaal bestuur dat naar verwachting in het voorjaar van 2002 door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de Tweede Kamer ter vaststelling wordt aangeboden.

Artikelsgewijs
Artikel 1
In deze bepaling is er voor gekozen de term "burgerinitiatiefvoorstel" ruim te hanteren. Deze ruime definitie biedt de mogelijkheid dat burgers een onderwerp aan provinciale staten aandragen, zonder dat hierbij een concreet voorstel is gevoegd. Uiteraard hebben burgers ook de vrijheid om een concreet voorstel in te dienen.

Artikel 2
Uit dit artikel volgt dat provinciale staten een burgerinitiatiefvoorstel op de agenda van een vergadering moeten plaatsen indien er sprake is van een geldig verzoek, ingediend door een initiatiefgerechtigde. Provinciale staten zullen zich in dat geval dus in ieder geval moeten uitspreken over het burgerinitiatiefvoorstel. Van een geldig verzoek is sprake als (a) het verzoek door ten minste 5.000 initiatiefgerechtigden wordt ondersteund, (b) het onderwerp van het burgerinitiatiefvoorstel niet in artikel 4 is uitgezonderd en (c) aan de in artikel 5 gestelde procedurele voorwaarden wordt voldaan. In artikel 3 (zie hierna) wordt nader omschreven wanneer een persoon initiatiefgerechtigd is.

Over het vereiste dat het verzoek door ten minste 5.000 initiatiefgerechtigden wordt ondersteund kan het volgende worden opgemerkt. Het burgerinitiatief biedt burgers de mogelijkheid om invloed uit te oefenen op de agenda van provinciale staten. Het is daarom een inbreuk op het uitgangspunt dat provinciale staten hun eigen agenda vaststellen. Dit is alleen gerechtvaardigd als het burgerinitiatiefvoorstel ook daadwerkelijk door een bepaald gedeelte van de bevolking wordt gedragen.

Artikel 3
Het ligt voor de hand het initiatiefrecht toe te kennen aan kiesgerechtigden voor de verkiezingen van provinciale staten, vanuit de gedachte dat het burgerinitiatief een instrument is om burgers bij de besluitvorming van provinciale staten te betrekken en die te beïnvloeden. Wie kiesgerechtigd is, is vastgelegd in artikel B 3 van de Kieswet.

Artikel 4
De beperkingen die dit artikel stelt aan de inhoud van een burgerinitiatiefvoorstel vloeien vooral voort uit doelmatigheidsoverwegingen. Het is bijvoorbeeld weinig efficiënt om provinciale staten te belasten met de beraadslaging over een onderwerp waarover de staten uiteindelijk geen beslissende bevoegdheid hebben. Een ander argument voor deze uitzondering is, dat de afstand tussen burger en bestuur alleen maar zou worden vergroot als de burger na het doorlopen van de burgerinitiatiefprocedure te horen krijgt dat provinciale

staten niets met het burgerinitiatiefvoorstel kunnen doen, omdat zij er niet over gaan.
Een vraag over die in strijd is met wettelijke termijnen of de aangegane verplichtingen van vastgesteld provinciaal beleid kan ook geen onderwerp van een burgerinitiatief zijn. Voor dit soort vragen staan de burger andere wegen open, zoals het spreekrecht in een vergadering van een statencommissie of een spreekuur van een GS-lid. Ook moet voorkomen worden dat het burgerinitiatief andere procedures zoals de bezwaar- of de klachtprocedure doorkruist. Met het oog hierop is bepaald dat het burgerinitiatiefvoorstel geen bezwaar tegen een genomen besluit of een klacht over een gedraging van het provinciaal bestuur kan inhouden. Hiervoor heeft de burger andere wegen. Ten slotte is het evenmin de bedoeling dat zaken die recent nog in provinciale staten aan de orde zijn geweest opnieuw onderwerp van bespreking worden als gevolg van een burgerinitiatief. Dit zou de besluitvorming in provinciale staten te zeer kunnen frustreren.

Artikel 5
Het ligt het voor de hand om het burgerinitiatiefvoorstel bij de voorzitter van provinciale staten in te laten indienen (momenteel en vooralnog de commissaris van de Koningin). Aan het verzoek is een aantal minimumvereisten gesteld. Het is uit praktische overwegingen zoals uniformiteit, overzichtelijkheid en duidelijkheid raadzaam indiening van een burgerinitiatiefvoorstel plaats te laten vinden door middel van een standaardformulier voor burgerinitiatieven. Op dit formulier zal de verzoeker naast het voorstel plus toelichting, in ieder geval zijn personalia en die van zijn plaatsvervanger moeten aangeven. Ook de initiatiefgerechtigden die het verzoek ondersteunen zullen uiteraard vermeld moeten worden. Om fraude met namen te voorkomen kan naar personalia gevraagd worden als adressen en geboortedata. Met name dat laatste gegeven kan niet aan openbare bronnen als telefoonboeken worden ontleend. Op grond van deze gegevens kan de provincie onderzoeken of het verzoek de steun van voldoende daartoe gerechtigde personen heeft. De Bijlagen 1 en 2 behelzen dergelijke formulieren.

Artikel 6
De burger moet erop kunnen vertrouwen dat provinciale staten zijn voorstel spoedig toetst aan de vereisten en een besluit neemt over de behandeling. Hierin voorziet het eerste lid. Gekozen is voor een termijn (twee weken) die niet te lang is, maar ook niet zo kort dat ze onvoldoende is om het voorstel te kunnen controleren. Verzoeken waarover provinciale staten niet bevoegd zijn kunnen zij doorzenden naar het college. Met het vierde tot en met zesde lid zijn vooral waarborgen gecreëerd voor transparantie bij de afhandeling van een burgerinitiatiefvoorstel door provinciale staten. Op grond van het zesde lid wordt de verzoeker altijd schriftelijk meegedeeld wat er met het ingediende voorstel gebeurt. Dat kan dus een mededeling zijn dat het verzoek wordt afgewezen of een inhoudelijk besluit. Wordt het verzoek tot plaatsing van het burgerinitiatiefvoorstel door provinciale staten afgewezen, dan is er sprake van een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht waartegen bezwaar en beroep op de rechter openstaan. Besluiten provinciale staten het burgerinitiatiefvoorstel te agenderen, dan is er sprake van een voorbereidingsbeslissing die niet vatbaar is voor bezwaar of beroep (artikel 6:3 Awb). Afhankelijk van het rechtskarakter van het besluit waartoe het initiatiefvoorstel eventueel leidt, zal er sprake zijn van een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht die vatbaar is voor bezwaar en beroep. Zo zal bijvoorbeeld bezwaar en beroep openstaan indien provinciale staten naar aanleiding van het burgerinitiatiefvoorstel besluiten een subsidie toe te kennen voor een bepaald project. Een ander voorbeeld is het besluit om een verordening op bepaalde punten aan te passen. Tegen een dergelijk besluit staan geen bezwaar en beroep bij de rechter open (artikel 8:2 Awb). Er is van afgezien vast te leggen dat

provinciale staten altijd plenair het voorstel inhoudelijk moeten behandelen. Het ligt wel voor de hand dat de staten plenair beslissen over het te volgen traject, maar een besluit over een burgerinitiatiefvoorstel kan uiteraard ook in een statencommissie inhoudelijk worden voorbereid. Ook kunnen provinciale staten van mening zijn dat nader onderzoek moet worden gedaan.

Artikel 7
Het artikel bepaalt, dat de voorzitter van provinciale staten (lees: momenteel en vooralsnog) de commissaris van de Koningin verplicht is om jaarlijks een verslag over het burgerinitiatief uit te brengen. Hierbij valt te denken aan getalsmatige gegevens (aantal ingediende, aantal toegewezen en aantal afgewezen burgerinitiatiefvoorstellen), alsmede aan een beknopt overzicht van de inhoud van de burgerinitiatiefvoorstellen, de besluiten van provinciale staten op de burgerinitiatiefvoorstellen en de motivering op grond waarvan provinciale staten tot deze besluiten zijn gekomen.

Bijlage

Verzoek burgerinitiatiefvoorstel

Ondergetekende verzoekt hierbij het volgende voorstel/onderwerp op de agenda van provinciale staten te plaatsen:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Toelichting op voorstel/onderwerp:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Naam:

.....

Eerste voornaam en verdere voorletters:

.....

Geboortedatum:

.....

Adres:

.....
...

Postcode: ..... Woonplaats:

.....

Handtekening:

Plaatsvervanger:

Naam:

.....

Eerste voornaam en verdere voorletters:

.....

Geboortedatum:

.....

Adres:

.....
Postcode: .....
Woonplaats:.....

Handtekening:

Het verzoek gaat vergezeld van een lijst met de namen, adressen, geboortedata en handtekeningen van 5.000 initiatiefgerechtigden die het verzoek ondersteunen.

Toelichting voor de verzoeker
Iedereen die kiesgerechtigd is voor de verkiezing van provinciale staten, kan een verzoek doen om een voorstel/onderwerp op de agenda van provinciale staten te plaatsen. Zij zijn initiatiefgerechtigd.

Het zogenaamde burgerinitiatiefvoorstel moet worden ondersteund door ten minste 5.000 initiatiefgerechtigden. Hiervoor is een formulier vastgesteld. Het op het formulier voor het verzoek opgenomen voorstel wordt in dezelfde bewoordingen opgenomen boven aan het formulier met ondersteuningsverklaringen.

Het burgerinitiatiefvoorstel mag niet inhouden:
a. een onderwerp dat niet behoort tot de bevoegdheid van provinciale staten;
b. het verzoek om te handelen in strijd met wettelijke termijnen of aangegane verplichtingen van vastgesteld provinciaal beleid;
c. een klacht in de zin van hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht over een gedraging van het provinciaal bestuur;
d. een bezwaar in de zin van hoofdstuk 7 van de Algemene wet bestuursrecht tegen een besluit van het provinciaal bestuur;
e. een onderwerp waarover tijdens de statenperiode waarin indiening van het voorstel plaatsvindt door provinciale staten een besluit is genomen;
f. een onderwerp betreffende provinciale belastingen en/of leges of
g. een onderwerp dat de persoonlijke levenssfeer betreft.

Bijlage

Ondersteuningsverklaringen burgerinitiatiefvoorstel

Ondergetekenden verklaren hierbij het verzoek tot het plaatsen van het volgende onderwerp/voorstel op de agenda van provinciale staten te ondersteunen:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Naam, eerste voornaam en voorletters	Adres	Geboortedatum	Handtekening

enz.

Toelichting
Boven aan de lijst dient het voorstel/onderwerp van het burgerinitiatief dat wordt ondersteund te worden opgenomen in dezelfde bewoordingen als op het verzoek tot indiening van een initiatiefvoorstel. Indien meer dan één vel nodig is voor gegevens van ondersteuners van het burgerinitiatief dient boven aan elk vel het voorstel/onderwerp te worden herhaald in dezelfde bewoordingen.

Bevoegd tot ondersteuning van een burgerinitiatief zijn degenen die kiesgerechtigd zijn voor de verkiezing van provinciale staten.

Afdeling: ABZ
Contactpersoon: Secr. (tel. 023-5144708)
Categorie: algemeen verbindende voorschriften

Titel:Verordening burgerinitiatief Noord-Holland
Datum:15-01-2002
Nummer:10

Provincie Noord-Holland

Aan
Eric Krijgsman, commissiegriffier
Kopie aan
G. Biermann; E. Wijers; H. Schartman; A. van Dijck

Uw contactpersoon
A.J. Hassing; P.A.J.M. Kreuwel
BEL/GRN; CZ/JZ

Telefoonnummer +31235143970
hassinga@noord-holland.nl

Betreft Burgerinitiatief 'stop de hobbyjacht'

Memo

31 augustus 2016

Aanleiding

Op 30 augustus jl. ontving de statengriffie burgerinitiatief ‘Stop de hobbyjacht’, ondersteund door ruim 5.400 handtekeningen. Naast het feit dat getoetst moet worden of het burgerinitiatief vormtechnisch gezien geldig is, dient ook op inhoudelijke gronden te worden bepaald of het burgerinitiatief geldig is. In dit memo wordt ingegaan op het laatste middels een analyse van de bevoegdheden zoals die bij Wet natuurbescherming bij de provincie zijn belegd en antwoorden van de staatssecretaris bij behandeling van het Wetsvoorstel natuurbescherming in de Eerste Kamer.

Waartoe roept het burgerinitiatief op?

De indieners van het burgerinitiatief ‘verzoeken de provincie alles te doen wat binnen haar bevoegdheden ligt om de jacht op de vrij bejaagbare diersoorten stop te zetten en bejaagbare en niet-bejaagbare soorten gelijkwaardige bescherming te bieden. De provincie zal binnen haar jurisdictie geen vrijstelling of vergunning geven voor het zonder noodzaak bejagen van houtduiven, hazen, konijnen, fazanten en wilde eenden. Dit beleid zal ook als zodanig vastgelegd worden in het provinciaal natuurbeleid’, aldus indieners.

Indieners hebben een concreet besluit voorgedragen, en vragen Provinciale Staten met dit besluit in te stemmen. De tekst van het voorgestelde besluit luidt als volgt:

Provinciale Staten van Noord-Holland besluiten:

1. alles te doen wat binnen haar bevoegdheden ligt om de jacht op vrij bejaagbare diersoorten stop te zetten en niet-bejaagbare soorten gelijkwaardige bescherming te bieden;
2. binnen haar jurisdictie geen vrijstelling of vergunning te geven voor het zonder noodzaak bejagen van houtduiven, hazen, konijnen, fazanten en wilde eenden;
3. dit beleid als zodanig vast te leggen in de, door de provincie nog vast te stellen, natuurvisie.

Teleologische interpretatie (Bevoegdheden Provinciale Staten)
Met het burgerinitiatief 'Stop de hobbyjacht' roepen indieners de Provinciale Staten op om een fundamentele discussie te voeren over het al dan niet toelaten van jacht zonder enig nut of zonder enige noodzaak. In de Wet natuurbescherming wordt de aanwijzing van bejaagbare soorten, te weten konijn, haas, wilde eend, fazant en houtduif, gecontinueerd. Het al dan niet toelaten van jacht valt echter niet onder de bevoegdheden van een provincie. Dit is nu al het geval onder de vigerende Flora- en faunawet en ook de Wet natuurbescherming geeft provincies deze bevoegdheid straks niet. Van deze soorten is het de wetgever bekend dat benutting door middel van jacht geen gevolgen heeft voor hun staat van instandhouding. Dat de provincies geen bevoegdheden hebben om de jacht ten principale te verbieden blijkt ten eerste uit de Wet natuurbescherming, waarin in artikel 3.22, het volgende is bepaald:

Artikel 3.22

1. Het is verboden om de jacht op wild als bedoeld in artikel 3.20, tweede lid, uit te oefenen indien de jacht op de betreffende soort niet is geopend.
2. Bij ministeriële regeling wordt bepaald in hoeverre de jacht is geopend. De opening van de jacht kan naar plaats of tijd worden beperkt.
3. De jacht op wild als bedoeld in artikel 3.20, tweede lid, van soorten, genoemd in bijlage II bij de Vogelrichtlijn, wordt niet geopend gedurende de verschillende fasen van de broedperiode en de periode dat de jonge vogels het nest nog niet hebben verlaten, en, voor zover het trekvogels betreft, tevens gedurende de trek van deze vogels naar hun nestplaatsen.
4. Gedeputeerde staten kunnen de jacht voor de hele provincie, of een gedeelte daarvan, voor een bepaalde tijd sluiten, zolang bijzondere weersomstandigheden dat vergen.
5. De jacht wordt niet geopend op soorten waarvan de staat van instandhouding in het geding is.
6. Alvorens een ministeriële regeling als bedoeld in het tweede lid vast te stellen, te wijzigen of in te trekken, overlegt Onze Minister met gedeputeerde staten over het ontwerp daarvan.

Uit het tweede lid van dit artikel wordt onomstotelijk duidelijk dat het openen van de jacht een ministeriële aangelegenheid is. De Wet natuurbescherming geeft Gedeputeerde Staten slechts één bevoegdheid ten aanzien van het openen of sluiten van de jacht, en dat is in het geval sprake is van bijzondere weersomstandigheden. Dit is zoals hierboven weergegeven vastgelegd in het vierde lid van artikel 3.22.

Ook uit de beantwoording van vragen door de Staatssecretaris bij de behandeling van de Wet natuurbescherming op 8 december 2015 in de Eerste Kamer (Kamerstuk 33 348, D; Memorie van Antwoord ontvangen op 26 oktober 2015) wordt onomstotelijk duidelijk dat de wetgever geen bevoegdheid in dezen ziet voor Provinciale Staten of Gedeputeerde Staten. Op de vraag (84) van de Partij voor de Dieren of Provinciale Staten per verordening mogen regelen dat de jacht op wildsoorten niet wordt toegestaan en dat afschot te allen tijde via het spoor van beheer en schade dient te verlopen, antwoordde de Staatssecretaris als volgt:

"Het voorgestelde artikel 3.22, vierde lid, geeft Gedeputeerde Staten van provincies de bevoegdheid om de jacht te sluiten als bijzondere weersomstandigheden dat vergen. Buiten die situatie beschikken provincies niet over de bevoegdheid om de jachthouder zijn recht op het uitoefenen van de jacht te ontzeggen."

Conclusie
Op basis van een analyse van wettekst en antwoorden van de staatssecretaris bij behandeling van het Wetsvoorstel natuurbescherming in de Eerste Kamer blijkt onomstotelijk dat het openen of sluiten van de jacht op diersoorten geen bevoegdheid van de provincie is, maar van de minister.

Gevolgen voor het verzoek
Het verzoek ziet op een onderwerp dat niet behoort tot de bevoegdheid van provinciale staten. Daarmee voldoet het verzoek niet aan de eisen van de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland. Geadviseerd wordt om het verzoek om die reden af te wijzen, het onderwerp niet te agenderen maar in de plaats daarvan verzoeker uit te nodigen voor een inhoudelijk gesprek met de betrokken beleidsambtenaren. Het alsnog op de agenda plaatsen van het onderwerp kan immers verkeerde verwachtingen wekken. Het staat PS uiteraard vrij om het onderwerp toch op de agenda te plaatsen om zo te onderzoeken of zij eventueel andere mogelijkheden (buiten de formele bevoegdheden om) willen inzetten. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een lobby. Als PS daartoe besluiten is het wenselijk om verzoeker er van te voren van op de hoogte te stellen dat de Wet natuurbescherming geen bevoegdheden aan PS toekent om de jacht in Noord-Holland te beëindigen. Voorkomen dient te worden dat verkeerde verwachtingen worden gewekt.

Advies
Advies is om het verzoek op grond van artikel 4, aanhef juncto sub a, van de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland af te wijzen.

mr. A.R. Klijn MRICS
T +31 20 71 71 931
anne-marie.klijn@nautadutilh.com

mr. T.W. Veenendaal
T +31 20 71 71 915
tara.veenendaal@nautadutilh.com

Amsterdam, 22 september 2016

Memorandum

Aan	Statengriffier van de Provinciale Staten van de Provincie Noord-Holland
Ter attentie van	mevrouw K. Bolt
Betreft	Bevoegdheid GS onder de Wet Natuurbescherming t.a.v. het stopzetten van de jacht op vrij bejaagbare soorten

1 INLEIDING

1.1 Bij email van 20 september 2016 is NautaDutilh N.V. om advies verzocht door de Statengriffier mw. Katja Bolt ten behoeve van het presidium van 22 september 2016 aangaande een door de heren Van Waard en Ziegelaar op 29 augustus 2016 ingediend burgerinitiatief "Stop de Hobbyjacht Noord-Holland".[1] Gevraagd is te bezien of in het memorandum van 31 augustus 2016 gericht aan Eric Krijgsman (commissiegriffier) terecht wordt geadviseerd om het burgerinitiatief ongeldig te verklaren omdat het verzoek niet ziet op een onderwerp dat behoort tot de bevoegdheid van Provinciale Staten.[2] Terzijde is NautaDutilh N.V. in dezelfde email verzocht te bezien welke bevoegdheden Provinciale Staten hebben voor wat betreft het stopzetten van de 'jacht-zonder-noodzaak', of deze jacht verder kan worden ingeperkt en wat verder de mogelijkheden op grond van de Wet natuurbescherming[3] zijn om de jacht stop te zetten.

1.2 Gezien de beschikbare adviestijd is in dit memorandum op hooflijnen geadviseerd ten aanzien van de bevoegdheidsvraag en in mindere mate gefocust op de overige vragen.[4] Ook wordt in dit memorandum niet ingegaan op de overige vereisten die gelden voor een geldig burgerinitiatief op grond van de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland.

[1] In dit memo wordt aangenomen dat de brief van 29 augustus 2016 kan worden aangemerkt als een burgerinitiatiefvoorstel in de zin van de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland. Dit is verder niet onderzocht.
[2] Op grond van artikel 4, aanhef en onder a van de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland houdt een burgerinitiatief niet een onderwerp in dat niet behoort tot de bevoegdheid van Provinciale Staten.
[3] Wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur, Stb. 2016, 34.
[4] Het onderzoek heeft zich beperkt tot de Wet natuurbescherming zoals deze per 1 januari 2017 gaat gelden. Eventuele van toepassing zijnde Verdragen, Europeesrechtelijke instrumenten en/of andere nationaalrechtelijke instrumenten vallen buiten de reikwijdte van dit memorandum.

Dit memo is vertrouwelijk, kan zijn onderworpen aan een beroepsgeheim en mag niet worden gebruikt, geopenbaard, verveelvoudigd, gedistribueerd of behouden door een ander dan de beoogde ontvanger. Alle juridische relaties zijn onderworpen aan de voorwaarden van NautaDutilh N.V. (zie www.nautadutilh.com/terms). Deze voorwaarden bevatten een aansprakelijkheidsbeperking, zijn gedeponeerd bij de rechtbank in Rotterdam en worden op verzoek kosteloos toegezonden. Nederlands recht is van toepassing en geschillen worden onderworpen aan de exclusieve bevoegdheid van de rechtbank in Amsterdam. NautaDutilh N.V.; statutair gevestigd te Rotterdam; handelsregister nr. 24338323.

1.3 Teneinde de vraag te beantwoorden zal in paragraaf 2 het burgerinitiatief, alsook het burgerinitiatief in relatie tot de Wet natuurbescherming worden besproken. In paragraaf 3 wordt ingegaan op de Wet natuurbescherming. In paragraaf 4 wordt ten slotte de vraag beantwoord of het burgerinitiatief ziet op een onderwerp dat behoort tot de bevoegdheid van Provinciale Staten op grond van de Wet natuurbescherming.

2 HET BURGERINITIATIEF "STOP DE HOBBYJACHT NOORD-HOLLAND

a. Inhoud van het burgerinitiatief

2.1 Met het burgerinitiatief "Stop de Hobbyjacht Noord-Holland" (het "Burgerinitiatief") worden de leden van de Provinciale Staten van de Provincie Noord-Holland gevraagd om een einde te maken aan jacht-zonder-noodzaak, waarbij vrij bejaagbare diersoorten (houtduif, haas, konijn, fazant en wilde eend) zonder objectief aangetoond maatschappelijk belang worden gedood. De burgerinitiatiefnemers stellen dat de leden van de Provinciale Staten kunnen kiezen voor een jachtvrij-beleid op grond van de nieuwe Wet natuurbescherming, welke wet de Statenleden volgens de initiatiefnemers de mogelijkheid geeft om nadere regels te stellen op het gebied van faunabeleid en jacht.

2.2 De initiatiefnemers hebben bij brief van 29 augustus 2016 ook een voorstel voor een ontwerpbesluit gedaan, hetgeen voor de beantwoording van de hoofdvraag als uitgangspunt wordt genomen. Het voorgestelde besluit dient volgens hen als volgt te worden verwoord:

"Provinciale Staten van Noord-Holland besluiten:

1. *alles te doen wat binnen haar bevoegdheden ligt om de jacht op vrij bejaagbare diersoorten stop te zetten en niet-bejaagbare soorten gelijkwaardige bescherming te bieden;*
2. *binnen haar jurisdictie geen vrijstelling of vergunning te geven voor het zonder noodzaak bejagen van houtduiven, hazen, konijnen, fazanten en wilde eenden;*
3. *dit beleid als zodanig vast te leggen in de, door de provincie nog vast te stellen, natuurvisie.*"[5]

[5] NB: deze informatie is overgenomen uit het memorandum van 31 augustus 2016 gericht aan Eric Krijgsman (commissiegriffier). Deze bijlage ontbrak bij de door ons ontvangen stukken.

b. Duiding van het Burgerinitiatief t.o.v. de Wet natuurbescherming

2.3 Het Burgerinitiatief richt zich op het niet bejagen van de houtduif, haas, konijn, fazant en wilde eend. Jacht in de zin van de Wet natuurbescherming is in artikel 1.1, lid 1 gedefinieerd als het bemachtigen, opzettelijk doden of met het oog daarop opsporen van wild als bedoeld in artikel 3.20, tweede lid, alsmede het doen van pogingen daartoe, overeenkomstig paragraaf 3.5 van de Wet natuurbescherming. Tijdens de behandeling van het wetsvoorstel door de Eerste Kamer heeft Staatssecretaris Van Dam verduidelijkt dat met het wetsvoorstel drie soorten jacht worden gereguleerd[6], te weten:

- schadebestrijding: ten behoeve van de bestrijding van vogels en dieren van soorten die in het gehele land schade veroorzaken, waarvoor een vrijstelling kan worden verleend voor bestrijding als voldaan is aan de vereisten als bedoeld in artikel 3.15 van de Wet natuurbescherming;
- populatiebeheer: ten behoeve van de beperking van de omvang van een populatie, waarvoor Gedeputeerde Staten ontheffing verlenen als voldaan is aan de vereisten als bedoeld in artikel 3.17 van de Wet natuurbescherming;
- jacht: het vangen, doden en verontrusten van wild en het ten behoeve van de jacht opsporen van jacht als voldaan is aan de vereisten als bedoeld in artikel 3.20 van de Wet natuurbescherming.

2.4 De initiatiefnemers maken gebruik van de term 'vrij bejaagbare diersoorten' en noemen tussen haakjes de diersoorten houtduif, haas, konijn, fazant en wilde eend. De Wet natuurbescherming geeft geen melding van de term vrij bejaagbare diersoorten. Wel wordt in artikel 3.20, lid 2 van de Wet natuurbescherming bepaald dat onder 'wild' moet worden verstaan de in het wild levende dieren van de soorten fazant, wilde eend, houtduif, haas en konijn. Gelet op de overeenstemmende diersoorten begrijpen wij het Burgerinitiatief zo, dat de initiatiefnemers met 'vrij bejaagbare diersoorten' doelen op 'wild' als bedoeld in artikel 3.20, lid 2 van de Wet natuurbescherming, alsook doelen op 'jacht' als bedoeld in artikel 3.20 lid 1 van de Wet natuurbescherming.

[6] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, Handelingen, nr. 11, item 8, p. 36. Vgl. ook Kamerstukken II 2011/12, 33 348, nr. 3, p. 155 (MvT).

3 WET NATUURBESCHERMING

a. Provinciale natuurvisie

3.1 Gezien het door initiatiefnemers voorgestelde ontwerpbesluit, wordt alvorens in te gaan op de jacht als bedoeld in paragraaf 3.5 van de Wet natuurbescherming kort stilgestaan bij de verplichting voor Provinciale Staten om een provinciale natuurvisie overeenkomstig artikel 1.7 van de Wet natuurbescherming vast te stellen. Een provinciale natuurvisie bevat volgens artikel 1.7, lid 2 van de Wet natuurbescherming de hoofdlijnen van:

"a. het te voeren provinciale beleid gericht op het behoud en het zo mogelijk versterken van de biologische diversiteit en het duurzame gebruik van de bestanddelen daarvan, waartoe in elk geval behoort het beleid gericht op de uitvoering van de verplichtingen, genoemd in artikel 1.12, eerste en tweede lid;
b. ingeval de provincie dat van belang acht:
1°. het te voeren provinciale beleid gericht op de uitvoering van de bevoegdheid, genoemd in artikel 1.12, derde lid;
2°. het te voeren provinciale beleid gericht op het behoud, beheer en zonodig herstel van waardevolle landschappen, met inachtneming van hun cultuurhistorische kenmerken, of
3°. het te voeren provinciale beleid gericht op het behoud en het zo mogelijk versterken van de recreatieve, educatieve en belevingswaarde van natuur en landschap."

3.2 Verder wordt ter inkadering gewezen op artikel 1.10 van de Wet natuurbescherming, waarin is bepaald dat een bestuursorgaan zijn taken en bevoegdheden op grond van de Wet natuurbescherming moet uitoefenen met het oog op:

a. het beschermen en ontwikkelen van de natuur, mede vanwege de intrinsieke waarde, en het behouden en herstellen van de biologische diversiteit;
b. het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de natuur ter vervulling van maatschappelijke functies, en
c. het verzekeren van een samenhangend beleid gericht op het behoud en beheer van waardevolle landschappen, vanwege hun bijdrage aan de biologische diversiteit en hun cultuurhistorische betekenis, mede ter vervulling van maatschappelijke functies.

b. Het recht om te jagen

3.3 In de Wet natuurbescherming is de jacht hoofdzakelijk geregeld in paragraaf 3.5. Uit de parlementaire geschiedenis volgt dat de Staatssecretaris onderschrijft dat het recht om zich zoogdieren en vogels toe te eigenen die zich op of in de grond bevinden, een zakelijk recht is dat verbonden is aan het eigendomsrecht ten aanzien van de grond.[7] Ook volgt uit de parlementaire geschiedenis dat de uitoefening van het jachtrecht van oudsher is gebonden aan beperkingen vanwege publieke belangen als natuurbescherming en openbare veiligheid.[8]

3.4 In de Wet natuurbescherming wordt in artikel 3.20, lid 1 ten aanzien van het jagen op wild het volgende bepaald:

> *"**Artikel 3.20***
>
> *1. In afwijking van de artikelen 3.1, eerste en vierde lid, 3.5, eerste en tweede lid, en 3.10, eerste lid, is het de jachthouder, en degenen in gezelschap van de jachthouder, toegestaan in zijn jachtveld wild te vangen, te doden en te verontrusten, en met het oog daarop op te sporen ter uitoefening van de jacht, indien is voldaan aan het bij en krachtens deze paragraaf en paragraaf 3.6 bepaalde.*"

3.5 Hieruit volgt dat de jachthouder[9] en degene(n) in gezelschap van de jachthouder het recht toekomt om wild te vangen, doden, verontrusten en met het oog daarop op te sporen ter uitoefening van de jacht (hierna: het "recht om te jagen"), mits wordt voldaan aan de vereisten die bij of krachtens paragraaf 3.5 en 3.6 van de Wet natuurbescherming zijn gesteld.[10]

3.6 Dit recht kan op grond van de Wet natuurbescherming niet - dus ook niet door Minister, Staatssecretaris, Provinciale Staten danwel Gedeputeerde Staten - worden ingeperkt. Buiten de situatie genoemd in artikel 3.22, lid 4 van de Wet natuurbescherming (het voor een bepaalde tijd sluiten van de jacht wegens bijzondere weersomstandigheden) beschikken pro-

[7] Kamerstukken II 2011/12, 33 348, nr. 3, p. 161 (MvT) en Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. D, p. 8.
[8] idem.
[9] Het recht om te jagen komt toe aan de jachthouder. Het begrip "jachthouder" wordt in artikel 3.23 van de Wet natuurbescherming gedefinieerd. Kort gezegd is de jachthouder degene die krachtens eigendom, een beperkt recht, een pachtovereenkomst of een huurovereenkomst gerecht is tot het jagen in een veld (vgl. Kamerstukken II 2011/12, 33 348, nr. 3, p. 171 (MvT).
[10] Gelet op de beperkte reikwijdte van dit memorandum wordt kortheidshalve verwezen naar de vereisten als genoemd in paragraaf 3.5 en 3.6 van de Wet natuurbescherming. Gewezen wordt nog op artikel 3.22 van de Wet natuurbescherming, waarin wordt bepaald dat het verboden is om het recht om te jagen uit te oefenen wanneer de jacht op de betreffende soort niet is geopend.

vincies (Gedeputeerde Staten) niet over de bevoegdheid om de jachthouder zijn recht op het uitoefenen van de jacht te ontzeggen.[11]

c. Verplichting om te doen wat een goed jachthouder betaamd

3.7 Het publieke doel van de jacht komt volgens de Staatssecretaris in de Wet natuurbescherming tot uitdrukking in de verplichting neergelegd in het artikel 3.20, lid 3 van de Wet natuurbescherming.[12] Op grond van artikel 3.20, lid 3 dient de jachthouder datgene te doen wat een goed jachthouder betaamt om een redelijke stand van de in zijn jachtveld aanwezige wild te handhaven, dan wel, bij het ontbreken daarvan, te bereiken, en om schade door in zijn jachtveld aanwezig wild te voorkomen. Volgens de memorie van toelichting betekent deze verplichting dat de jachthouder overmatige benutting moet voorkomen, de jachthouder rekening houdt met een goede leeftijdsopbouw van de wildpopulaties in zijn veld en, in overleg met de grondgebruiker, de jachthouder zo nodig biotoopverbeterende maatregelen neemt teneinde een redelijke wildstand in zijn veld te bereiken.[13]

3.8 Als gezegd bepaalt artikel 3.20, lid 2 van de Wet natuurbescherming dat onder 'wild' moet worden verstaan de in het wild levende dieren van de soorten fazant, wilde eend, houtduif, haas en konijn. Het recht om te jagen op de soorten behorend tot deze 'wildlijst' bestond reeds in het kader van de Flora- en Faunawet. Volgens de parlementaire geschiedenis is van deze soorten bekend dat het gaat om soorten die zich lenen voor benutting, die algemeen voorkomen, die de jachtdruk kunnen verdragen en waarvan de jacht de bestrijding van schade door de betrokken soort en het voor de soort noodzakelijke populatiebeheer kan ondersteunen.[14]

3.9 Uit zowel de wetstekst als de parlementaire geschiedenis volgt dat de Wet natuurbescherming geen onderscheid maakt tussen jacht met noodzaak en jacht zonder noodzaak. Integendeel, de Staatssecretaris heeft verduidelijkt dat onder de Wet natuurbescherming het doden van dieren alleen mogelijk is als daar een maatschappelijke noodzaak toe is.[15]

3.10 Bij de jacht is dit doel volgens de Staatssecretaris de handhaving van een redelijke wildstand in het jachtveld en het voorkomen van schade, zoals is bepaald in artikel 3.20 lid 3 van de Wet natuurbescherming.[16] Dat er

[11] Kamerstukken II 2014/15, 33 348, nr. 9, p. 94 en Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. D, p. 41.
[12] Kamerstukken II 2014/15, 33 348, nr. 9, p. 90.
[13] Kamerstukken II 2011/12, 33 348, nr. 3, p. 171 (MvT).
[14] Kamerstukken II 2011/12, 33 348, nr. 3, p. 169 (MvT).
[15] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, Handelingen, nr. 11, item 8, p. 37.
[16] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, Handelingen, nr. 11, item 8, p. 36.

een redelijke wildstand is moet overigens worden onderbouwd door de faunabeheereenheden met een faunabeheerplan (zie hierna).[17]

3.11 In dit kader is door de Staatssecretaris opgemerkt dat ten aanzien van andere, niet-bejaagbare soorten in Nederland het algemene soortenbeschermingsregime van verboden op onder meer het vangen en doden van dieren van toepassing is, gekoppeld aan de mogelijkheid van vrijstellingen of ontheffingen om zo nodig in te grijpen in populatieomvang, via schadebestrijding door grondgebruikers of populatiebeheer door faunabeheereenheden.[18]

3.12 De Wet natuurbescherming kent aldus geen onderscheid tussen jacht met noodzaak en jacht zonder noodzaak. Wel bestaat een belangrijk onderscheid tussen jagen op wild als bedoeld in artikel 2.30 en schadebestrijding en populatiebeheer. De bevoegdheid van Provinciale Staten respectievelijk Gedeputeerde Staten tot het geven van een vrijstelling of ontheffing bestaat enkel ten aanzien van schadebestrijding en/of populatiebeheer en niet ten aanzien het recht om te jagen, nog daargelaten dat deze bevoegdheid juist niet beperkend van aard lijkt te zijn.

d. Faunabeheerplan

3.13 Uit artikel 3.12 van de Wet Natuurbescherming volgt voorts dat de uitoefening van de jacht overeenkomstig het door de faunabeheereenheid opgestelde faunabeheerplan dient te geschieden. Hiermee wordt volgens de Staatssecretaris verzekerd dat de inspanningen van de jachthouder zijn afgestemd op andere inspanningen in de regio (de uitoefening van de jacht op andere jachtvelden, de schadebestrijding door grondeigenaren en het populatiebeheer door faunabeheereenheden).[19] Onderdeel van het faunabeheerplan zijn passende en doeltreffende maatregelen ter voorkoming en bestrijding van schade aangericht door in het wild levende dieren (artikel 3.12, lid 4 van de Wet natuurbescherming). Het faunabeheerplan dient te worden onderbouwd door trendtellingen van de populaties van in het wild levende dieren in het gebied waarop het faunabeheerplan van toepassing is (artikel 3.12, lid 5 van de Wet natuurbescherming).

3.14 Het faunabeheerplan moet worden goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie waarin de faunabeheereenheid werkzaam is (artikel 3.12, lid 7 van de Wet natuurbescherming). Provinciale Staten stellen bij

[17] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, Handelingen, nr. 11, item 8, p. 36.
[18] Kamerstukken II 2011/12, 33 348, nr. 3, p. 161 (MvT) en Kamerstukken II 2014/15, 33 348, nr. 9, p. 35.
[19] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. D, p. 8.

verordening regels waaraan in hun provincie werkzame faunabeheereenheden en de door de faunabeheereenheid vastgestelde faunabeheerplannen voldoen (artikel 3.12, lid 9 van de Wet natuurbescherming). Uit de parlementaire geschiedenis volgt dat bij het stellen van regels bijvoorbeeld gedacht kan worden aan regels over de onderbouwing van het faunabeheerplan met trendtellingen.[20] Uit de parlementaire geschiedenis volgt evenwel uitdrukkelijk dat de bevoegdheid om regels te stellen door Provinciale Staten niet zo ver reikt dat provincies het recht van de jachthouder op het uitoefenen van de jacht verdergaand kan beperken of zelfs ontzeggen.[21]

3.15 De Wet natuurbescherming laat de invulling van het faunabeheerplan voor wat betreft het onderdeel dat betrekking heeft op de uitoefening van de jacht volgens de parlementaire geschiedenis in eerste instantie over aan de faunabeheereenheid zelf.[22] De enige maatstaf is dat het faunabeheerplan de jachthouder de ruimte moet bieden om invulling te geven aan zijn verplichting op grond van artikel 3.20, lid 3 van de Wet natuurbescherming om een redelijke wildstand op zijn jachtveld te handhaven of te bereiken.[23]

3.16 In het faunabeheerplan zal door de faunabeheereenheden per wildsoort bezien moeten worden welk detailniveau gewenst is.[24] Uit de parlementaire geschiedenis kan worden afgeleid dat een faunabeheerplan moet onderbouwen waarom de jacht - ook op de vijf soorten - verantwoord is in het kader van populatiebeheer.[25] Ten aanzien van de in artikel 3.20, lid 2 van de Wet natuurbescherming genoemde vijf soorten wild wordt er volgens de Staatssecretaris in de parlementaire geschiedenis - anders dan bij bijvoorbeeld populatiebeheer - vanuit gegaan dat de populatie groot genoeg is en dat daarop gejaagd kan worden zonder dat dat een direct een groot effect heeft, zodat dit niet vooraf aangegeven hoeft te worden.[26] Wel moet worden onderbouwd dat de jacht verantwoord is:[27]

"*De heer Schnabel heeft er gelijk in dat de juridische begrippen "jacht" en "populatiebeheer" in deze wet voor de gemiddelde Nederlander een en hetzelfde zijn. Daarom zei ik ook dat populatiebeheer gaat over de grotere wildsoorten als het zwijn en het ree die de heer Schnabel noemt. Voor*

[20] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. D, p. 11.
[21] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. D, p. 41 en Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. W, p. 4.
[22] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. D, p. 11 en 23.
[23] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. D, p. 23.
[24] Kamerstukken II 2011/12, 33 348, nr. 3, p. 155 (MvT).
[25] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, Handelingen, nr. 11, item 8, p. 37.
[26] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, Handelingen, nr. 11, item 8, p. 53.
[27] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, Handelingen, nr. 11, item 8, p. 54.

deze soorten zijn de eisen strenger dan voor de jacht op de vijf eerdergenoemde soorten. Daarop mag namelijk alleen worden gejaagd als vooraf is aangegeven dat dit voor de populatie nodig is. Bij de vijf soorten hoeft dat niet vooraf te worden aangegeven, maar ook daarbij moet worden onderbouwd — dat staat in het vijfde lid van artikel 3.12 —dat de jacht verantwoord is. Wij hanteren voor die vijfsoorten een apart regime omdat we ervan uitgaan dat het verantwoord is, maar toch moet het nog steeds onderbouwd worden in een faunabeheerplan."

3.17 Gedeputeerde Staten kunnen de wettelijke goedkeuring aan het faunabeheerplan weigeren, indien de onderbouwing daarvan naar hun oordeel tekortschiet.[28] Hierbij dienen Gedeputeerde Staten volgens de parlementaire geschiedenis te toetsen of het faunabeheerplan de jachthouder de ruimte moet bieden om invulling te geven aan zijn verplichting op grond van artikel 3.20, lid 3 van de Wet natuurbescherming om een redelijke wildstand op zijn jachtveld te handhaven of te bereiken.[29] Het goedkeuringsbesluit staat volgens de parlementaire geschiedenis open voor bezwaar en beroep.[30]

3.18 In het kader van de rol van de jachthouder in relatie tot het faunabeheerplan wordt in de parlementaire geschiedenis het volgende opgemerkt[31]:

"De jachthouder kent als geen ander zijn jachtveld en kan daarom inschatten wat er, gegeven de aanwezige populaties van dieren in zijn veld, nodig is aan afschot om een redelijke wildstand te handhaven, zodat er geen negatief effect op natuurwaarden is en dat jacht duurzaam is. Dat is in het eigen belang van de jachthouder, omdat bij overmatig afschot het voortbestaan van de wildpopulaties in zijn veld in gevaar komt en omdat hij bij te weinig afschot aansprakelijk is voor de schade die het wild in zijn jachtveld bij andere aanricht. De in dit wetsvoorstel opgenomen verplichting om bij de uitoefening van de jacht overeenkomstig het faunabeheerplan te handelen, waarborgt dat de jachtinspanningen van de jachthouder op zijn jachtveld zijn afgestemd op andere inspanningen in het werkgebied van de eenheid, te weten de uitoefening van de jacht op andere jachtvelden, het populatiebeheer en de schadebestrijding door grondgebruikers."

[28] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. D, p. 11.
[29] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. D, blz. 23.
[30] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, Handelingen, nr. 11, item 8, p. 39.
[31] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. D, p. 21.

3.19 Het uitoefenen van de jacht op de onderhavige diersoorten overeenkomstig het faunabeheerplan wordt aldus in de sleutel geplaatst van de verplichting op grond van artikel 3.20, lid 3 van de Wet natuurbescherming om een redelijke wildstand op het jachtveld te handhaven of te bereiken of schade te voorkomen, en daartoe te doen hetgeen een goed jachthouder betaamt. Gezien het voorgaande lijkt voor het bejagen van de onderhavige diersoorten meer belang te kunnen worden gehecht aan de algemene doelverplichting van de jachthouder op grond van artikel 3.20, lid 3 van de Wet natuurbescherming dan aan enige regelgevende of goedkeurende bevoegdheid van Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten in het kader van het faunabeheerplan.

3.20 Voorts hebben Gedeputeerde Staten noch Provinciale Staten ten aanzien van de verplichting in artikel 3.20, lid 3 van de Wet natuurbescherming een (provinciale) regelgevende rol door de wetgever toebedeeld gekregen, zodat ook daar geen rol is weggelegd om aan de oproep van de initiatiefnemers tegemoet te komen om beleid terzake op te stellen.

3.21 Wel bestaat er een handhavende rol van Gedeputeerde Staten, nu de jachthouder door Gedeputeerde Staten erop kan worden aangesproken als hij zich niet aan de verplichting uit 3.20 lid 3 van de Wet natuurbescherming houdt[32], zowel wanneer de jachthouder te veel als te weinig jaagt. Wellicht kan worden bezien in hoeverre ten aanzien van de toepassing van die handhavingsbevoegdheid een beleidsrol voor Gedeputeerde Staten bestaat, mogelijk door Provinciale Staten (als bijlage) op te nemen in de natuurvisie vanuit de doelen als benoemd in van de 1.10 van de Wet natuurbescherming.

3.22 Handhaving geschiedt strafrechtelijk (via artikel 10.14 van de Wet natuurbescherming), alsook via oplegging van een last onder bestuursdwang door Gedeputeerde Staten (via artikel 7.2 van de Wet natuurbescherming) en civielrechtelijk door degene die schade lijdt door het wild dat aanwezig is op het jachtveld van de jachthouder.[33]

3.23 Steun voor dit standpunt wordt gevonden in de parlementaire geschiedenis, waarin de Staatssecretaris de situatie beschrijft waarin geen faunabeheerplan is vastgesteld. Volgens de Staatssecretaris dient de jachthouder

[32] Indien een afschotplan niet de ruimte geeft aan een jachthouder om door middel van jacht schade te voorkomen, dan kan hij niet aansprakelijk worden gesteld voor de schade die optreedt. Vgl. Kamerstukken II 2011/12, 33 348, nr. 3, p. 155 (MvT).

[33] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. D, p. 11. Overigens kan ook voor het jagen in strijd met het faunabeheerplan een last onder bestuursdwang worden opgelegd door Gedeputeerde Staten op grond van artikel 7.2 van de Wet natuurbescherming.

ook in dat geval op zijn jachtveld een redelijke wildstand te handhaven of te bereiden (artikel 3.20, lid 3 van de Wet natuurbescherming).[34] Bij brief van 6 juli 2016 is dit nogmaals door de Staatssecretaris bevestigd[35]:

"De aanwezigheid van een goedgekeurd faunabeheerplan is geen voorwaarde voor de uitoefening van de jacht door de jachthouder in zijn eigen jachtterrein. Het ontbreken van een faunabeheerplan brengt dus als zodanig geen verdere beperkingen voor de jachthouder met zich mee als het gaat om jacht in zijn eigen jachtterrein en provincies kunnen op deze manier de uitoefening van de jacht niet beperken of beletten."

4 BEANTWOORDING VAN DE VRAAG

4.1 Bij email van 20 september 2016 is NautaDutilh N.V. om advies verzocht door de Statengriffier mw. Katja Bolt ten behoeve van het presidium van 22 september 2016 aangaande een door de heren Van Waard en Ziegelaar op 29 augustus 2016 ingediend burgerinitiatief "Stop de Hobbyjacht Noord-Holland".[36] Gevraagd is te bezien of in het memorandum van 31 augustus 2016 gericht aan Eric Krijgsman (commissiegriffier) terecht wordt geadviseerd om het burgerinitiatief ongeldig te verklaren omdat het verzoek niet ziet op een onderwerp dat behoort tot de bevoegdheid van Provinciale Staten.[37] Terzijde is NautaDutilh N.V. in dezelfde email verzocht te bezien welke bevoegdheden Provinciale Staten hebben voor wat betreft het stopzetten van de 'jacht-zonder-noodzaak', of deze jacht verder kan worden ingeperkt en wat verder de mogelijkheden op grond van de Wet natuurbescherming[38] zijn om de jacht stop te zetten. Gezien de beschikbare adviestijd is in dit memorandum op hooflijnen geadviseerd ten aanzien van de bevoegdheidsvraag en in mindere mate gefocust op de overige vragen.[39] Ook is in dit memorandum niet ingegaan op de overige vereisten die gelden voor een geldig burgerinitiatief op grond van de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland. De initiatiefnemers hebben bij brief van 29 augustus 2016 een voorstel voor een ontwerpbesluit gedaan, hetgeen voor de beantwoording van de hoofdvraag als uitgangspunt is genomen.

[34] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. W, p. 4.
[35] Kamerstukken I 2015/16, 33 348, nr. X, p. 5.
[36] In dit memo wordt aangenomen dat de brief van 29 augustus 2016 kan worden aangemerkt als een burgerinitiatiefvoorstel in de zin van de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland. Dit is verder niet onderzocht.
[37] Op grond van artikel 4, aanhef en onder a van de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland houdt een burgerinitiatief niet een onderwerp in dat niet behoort tot de bevoegdheid van Provinciale Staten.
[38] Wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur, Stb. 2016, 34.
[39] Het onderzoek heeft zich beperkt tot de Wet natuurbescherming zoals deze per 1 januari 2017 gaat geleden. Eventuele van toepassing zijnde Verdragen, Europeesrechtelijke instrumenten danwel andere nationaalrechtelijke instrumenten vallen buiten de reikwijdte van dit memorandum.

4.2 Het Burgerinitiatief verzocht Provinciale Staten te besluiten:

1. alles te doen wat binnen haar bevoegdheden ligt om de jacht op vrij bejaagbare diersoorten stop te zetten en niet-bejaagbare soorten gelijkwaardige bescherming te bieden;
2. binnen haar jurisdictie geen vrijstelling of vergunning te geven voor het zonder noodzaak bejagen van houtduiven, hazen, konijnen, fazanten en wilde eenden;
3. dit beleid als zodanig vast te leggen in de, door de provincie nog vast te stellen, natuurvisie.

Op grond van het door ons verrichte onderzoek zoals boven vermeld concluderen wij als volgt.

ad 1

4.3 De jachthouder en degene(n) in gezelschap van de jachthouder komt op grond van artikel 3.20, lid 1 van de Wet natuurbescherming het recht toe om wild (de in het wild levende dieren van de soorten fazant, wilde eend, houtduif, haas en konijn) te vangen, doden, verontrusten en met het oog daarop op te sporen ter uitoefening van de jacht, mits wordt voldaan aan de vereisten die bij of krachtens paragraaf 3.5 en 3.6 van de Wet natuurbescherming zijn gesteld. Het recht om te jagen kan op grond van de Wet natuurbescherming niet - dus ook niet door Minister, Staatssecretaris, Provinciale Staten danwel Gedeputeerde Staten - worden ingeperkt. Buiten de situatie genoemd in artikel 3.22, lid 4 van de Wet natuurbescherming (het voor een bepaalde tijd sluiten van de jacht wegens bijzondere weersomstandigheden) beschikken provincies niet over de bevoegdheid om de jachthouder zijn recht op het uitoefenen van de jacht te ontzeggen.

ad 2

4.4 Uit zowel de wet als de parlementaire geschiedenis volgt dat de Wet natuurbescherming geen onderscheid maakt tussen jacht met noodzaak en jacht zonder noodzaak. Integendeel, de Staatssecretaris heeft verduidelijkt dat onder de Wet natuurbescherming het doden van dieren alleen mogelijk is als daar een maatschappelijke noodzaak toe is. De jachthouder en degene(n) in gezelschap van de jachthouder komt op grond van artikel 3.20, lid 1 van de Wet natuurbescherming het recht toe om wild (de in het wild levende dieren van de soorten fazant, wilde eend, houtduif, haas en konijn) te vangen, doden, verontrusten en met het oog daarop op te sporen ter uitoefening van de jacht, mits wordt voldaan aan de vereisten die

bij of krachtens paragraaf 3.5 en 3.6 van de Wet natuurbescherming zijn gesteld. Het recht om te jagen kan op grond van de Wet natuurbescherming niet - dus ook niet door Minister, Staatssecretaris, Provinciale Staten danwel Gedeputeerde Staten - worden ingeperkt. Buiten de situatie genoemd in artikel 3.22, lid 4 van de Wet natuurbescherming (het voor een bepaalde tijd sluiten van de jacht wegens bijzondere weersomstandigheden) beschikken provincies niet over de bevoegdheid om de jachthouder zijn recht op het uitoefenen van de jacht te ontzeggen. Bovendien bestaat de bevoegdheid van Provinciale Staten respectievelijke Gedeputeerde Staten tot het geven van een vrijstelling of ontheffing enkel ten aanzien van schadebestrijding en/of populatiebeheer en niet ten aanzien het recht om te jagen, nog daargelaten dat deze bevoegdheid juist niet beperkend van aard lijkt te zijn.

ad 3

4.5 Provinciale Staten komt de bevoegdheid toe om een provinciale natuurvisie vast te stellen op grond van artikel 1.7 van de Wet natuurbescherming. De provinciale natuurvisie gaat ook over de taken als genoemd in artikel 1.10 en 1.12 van de Wet natuurbescherming, zoals onder andere het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de natuur ter vervulling van maatschappelijke functies. Op grond van artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht kan een bestuursorgaan beleidsregels vaststellen met betrekking tot een hem toekomende of onder zijn verantwoordelijkheid uitgeoefende, dan wel door hem gedelegeerde bevoegdheid. Een beleidsregel kan ons inziens echter niet zover gaan dat met beleid wordt afgeweken van een bepaling van een wet in formele zin. Er kan om die reden niet middels beleid worden afgeweken van het recht om te jagen als bedoeld in artikel 3.20 van de Wet natuurbescherming. Wellicht kan worden bezien in hoeverre ten aanzien van de toepassing van de handhavingsbevoegdheid door Gedeputeerde Staten op grond van artikel 7.2 van de Wet natuurbescherming een beleidsrol voor Gedeputeerde Staten bestaat, mogelijk door Provinciale Staten (als bijlage) op te nemen in de natuurvisie vanuit de doelen als benoemd in 1.10 van de Wet natuurbescherming.

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 3 oktober 2016

Onderwerp: geldigheid burgerinitiatief 'Stop de hobbyjacht Noord-Holland'

Kenmerk: 859698

Bijlagen:
- Aanbiedingsbrief burgerinitiatief "Stop de hobbyjacht"
- Factsheet Jacht
- Burgerinitiatief Stop de hobbyjacht in Noord-Holland
- Voorstel ontwerpbesluit burgerinitiatief
- Verordening burgerinitiatief Noord-Holland 2002
- Ambtelijk technisch-juridische toets op de inhoudelijke vereisten voor het burgerinitiatief
- Externe juridische toets op de inhoudelijke vereisten voor het burgerinitiatief van NautaDutilh

1. Inleiding

Op maandag 29 augustus jl. boden de heer Van Waard en de heer Ziegelaar het burgerinitiatief 'Stop de hobbyjacht Noord-Holland' aan de voorzitter van Provinciale Staten aan, door tussenkomst van de Statengriffier. In de aanbiedingsbrief doen de indieners namens ruim 5000 ondertekenaars het verzoek aan Provinciale Staten van Noord-Holland om het onderwerp 'stop de hobbyjacht' op de agenda van de Staten te zetten. De afgelopen maanden is bij meerdere provincies een soortgelijk burgerinitiatief ingediend.

Conform de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland dienen de Staten eerst een besluit te nemen over de geldigheid van het burgerinitiatief. Indien PS vaststellen dat het verzoek geldig is, dan agenderen zij het burgerinitiatiefvoorstel voor de eerstvolgende vergadering van Provinciale Staten.

2. Toelichting op het burgerinitiatief

Het burgerinitiatief 'Stop de hobbyjacht Noord-Holland' vindt zijn oorsprong in de wijziging van de Wet Natuurbescherming, die de rol van de provincies ten aanzien van onder andere het natuurbeleid wijzigt. De verzoekers vragen PS in dit kader "een einde te maken aan jacht-zonder-noodzaak, waarbij vrij bejaagbare diersoorten (houtduif, haas, konijn, fazant en wilde eend) zonder objectief aangetoond maatschappelijk belang worden gedood".

Eén van de bijlagen bij het burgerinitiatief, een voorstel voor een ontwerp-besluit, maakt de intentie van de verzoekers nog concreter. Zij roepen daarin Provinciale Staten op:

"1. alles te doen wat binnen haar bevoegdheden ligt om de jacht op de vrij bejaagbare diersoorten stop te zetten en bejaagbare en niet-bejaagbare soorten gelijkwaardige bescherming te bieden;
2. binnen haar jurisdictie geen vrijstelling of vergunning te geven voor het zonder noodzaak bejagen van houtduiven, hazen, konijnen, fazanten en wilde eenden;
3. dit beleid als zodanig vast te leggen in de, door de provincie nog vast te stellen, natuurvisie."

3. Vereisten voor de geldigheid van een burgerinitiatief

De Verordening burgerinitiatief Noord-Holland uit 2002 bepaalt wanneer er sprake is van een geldig verzoek om een onderwerp te agenderen voor inhoudelijke behandeling in de Staten. De verordening bepaalt dat een dergelijk verzoek moet worden begeleid door een lijst met minstens 5.000 handtekeningen van initiatiefgerechtigden die het verzoek ondersteunen. Initiatiefgerechtigden zijn inwoners van Noord-Holland die kiesgerechtigd zijn voor de verkiezingen van Provinciale Staten.

Ook zijn er vormvereisten voor het verzamelen en indienen van handtekeningen. Het presidium heeft op 14 december 2015, als gevolg van een vraag van een burger over de interpretatie van de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland, als onderdeel van deze vormvereisten besloten dat ook digitaal verkregen handtekeningen geldig zijn. Een digitaal verkregen handtekening is een gescande of met de muis geschreven handtekening in combinatie met een te verifiëren e-mailadres. Digitaal verkregen handtekeningen moeten voorzien zijn van naam, adres, telefoonnummer en/of e-mailadres en geboortedatum.
Het presidium besloot verder om na afhandeling van een eerstvolgend burgerinitiatief de gebruikte methode en de voorwaarden te evalueren en zo nodig aan te passen.

Naast eisen over de vorm zijn er inhoudelijke eisen om de geldigheid van een burgerinitiatief te bepalen (artikel 4 van de Verordening burgerinitiatief). Een burgerinitiatiefvoorstel mag niet inhouden:

- een onderwerp dat niet behoort tot de bevoegdheid van Provinciale Staten;
- het verzoek om te handelen in strijd met wettelijke termijnen of aangegane verplichtingen van vastgesteld provinciaal beleid;
- een klacht in de zin van hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht over een gedraging van het provinciaal bestuur;
- een bezwaar in de zin van hoofdstuk 7 van de Algemene wet bestuurswet tegen een besluit van het provinciaal bestuur, of
- een onderwerp waarover tijdens de statenperiode waarin indiening van het voorstel plaatsvindt door provinciale staten een besluit is genomen;
- een onderwerp betreffende provinciale belastingen en/of leges of;
- een onderwerp dat de persoonlijke levenssfeer betreft.

In 2009 is voor het laatst een burgerinitiatief ingediend in de provincie Noord-Holland. Dat initiatief werd geldig verklaard en inhoudelijk behandeld[1].

4. Behandeling in andere provincies

Soortgelijke, of burgerinitiatiefvoorstellen met exact dezelfde formulering, zijn ingediend bij andere provincies. In Zeeland werd het burgerinitiatief niet ontvankelijk verklaard, een bezwaar tegen dit besluit werd afgewezen. In Limburg werd het burgerinitiatief ontvankelijk verklaard. Provinciale Staten van Limburg hebben na debat besloten alles te doen wat binnen de bevoegdheden van de provincie ligt om de jacht op de vrij bejaagbare diersoorten stop te zetten en bejaagbare en niet-bejaagbare soorten gelijkwaardige bescherming te bieden. Tevens werd besloten binnen haar jurisdictie geen vrijstelling of vergunning te geven voor het zonder noodzaak bejagen van houtduiven, hazen, konijnen, fazanten en wilde eenden en dit beleid als zodanig vast te leggen in de, voor de provincie nog vast te stellen, natuurvisie. In Groningen werd het burgerinitiatief niet ontvankelijk verklaard en in de provincie Overijssel loopt het nog. Ook in Utrecht loopt de discussie nog. Daar wilde de provincie het burgerinitiatief aanvankelijk ongeldig verklaren omdat de oproep die wordt gedaan in het burgerinitiatief niet onder de bevoegdheid van de provincie zou vallen. In de Utrechtse Statencommissie vond men deze juridische uitleg discutabel en de commissie stelde dat er nog te veel onduidelijk is. De commissie wenste behandeling uit te stellen. Daarna werd in Utrecht door het Presidium het burgerinitiatief echter in gewijzigde vorm geagendeerd voor de Statenvergadering van 19 september 2016.

Op landelijk niveau zijn er vragen gesteld over de bevoegdheden van de provincies. De staatssecretaris van EZ heeft zich in een brief d.d. 6 juli uitgesproken over de bevoegdheden van de provincies rondom de jacht. Daarover zijn weer vragen gesteld door de vaste Eerste Kamercommissie aan de staatssecretaris.

5. Geldigheid van de vormvereisten

De griffie heeft de vormvereisten gecontroleerd en daarvoor een toets op de ingeleverde handtekeningenlijsten uitgevoerd. De lijsten bevatten 2209 handtekeningen die digitaal aan de verzoekers zijn aangeboden en 3282 handtekeningen die op papier zijn gezet. In totaal betreft dit 5491 handtekeningen.

---

[1] Op 15 december 2008 dienden vertegenwoordigers van de Dierenbescherming en Milieudefensie het burgerinitiatief “Stop veefabrieken in Noord-Holland” in, over onder meer de bouw van een kippenfabriek in Middenmeer. Op 9 februari 2009 besloten PS dat het om een geldig burgerinitiatief ging. Op 16 maart 2009 werd het onderwerp inhoudelijk behandeld door PS, nadat advies van Gedeputeerde Staten was ingewonnen en na behandeling in de vergadering van twee gecombineerde Statencommissies. Uiteindelijk stemden PS in met het voorstel van de commissie ROG, namelijk om “een afgewogen standpunt over de ruimtelijke ontwikkeling van de intensieve veehouderij te vormen in het kader van de Structuurvisie Noord-Holland eind 2009”.

Alle met de hand getekende handtekeningen zijn door de griffie op volledigheid en juistheid van gegevens gecontroleerd. Daarnaast is er een steekproef uitgevoerd op gedeeltelijk ingevulde adressen, waar het adres wel vermeld stond maar de woonplaats niet. Bij deze controle op de fysiek ingediende steunbetuigingen zijn 281 ongeldigheden geconstateerd. Het gaat daarbij om burgers die niet in de provincie Noord-Holland woonachtig blijken of waarvan het adres ontbreekt, burgers die jonger zijn dan 18 jaar of bij wie de geboortedatum niet is ingevuld, en het ontbreken van handtekeningen.

Voor de toets op de digitale handtekeningen is steekproefsgewijs een mail verzonden naar 100 invullers met daarin een aantal vragen gericht op het valideren van gegevens. Hierop hebben op het moment van schrijven 30 personen gereageerd, allen met een positief antwoord. Bij deze digitale handtekeningen is vervolgens nog steekproefsgewijs een aantal mensen gebeld, wederom met positief resultaat.

De griffie concludeert op basis van deze toets dat het burgerinitiatief door voldoende burgers, namelijk 5210, wordt ondersteund. Ook aan andere vormvereisten, beschreven in de verordening, is voldaan.

6. Geldigheid van de inhoudelijke vereisten

Op verzoek van de griffie is ambtelijk een technisch-juridische toets op de inhoudelijke vereisten voor een burgerinitiatief uitgevoerd. In de bijlage treft u het ambtelijk advies aan.

Omdat er bij andere provincies verwarring is ontstaan over de bevoegdheden van de provincie m.b.t. de hobbyjacht, is op verzoek van de voorzitter van Provinciale Staten nog een externe juridische toets uitgevoerd. In de bijlage treft u het externe juridische advies aan.

Op basis van de adviezen en de bij de andere provincies ingewonnen informatie over behandeling en besluitvorming aldaar zijn vervolgens twee varianten voor behandeling aan het Presidium van Noord-Holland voorgelegd.

De eerste variant was om het verzoek op grond van artikel 4, aanhef juncto sub a, van de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland af te wijzen; het verzoek ziet op een onderwerp dat niet behoort tot de bevoegdheid van Provinciale Staten. Dit voorstel is gebaseerd op de ambtelijke en externe juridische adviezen. Uit de analyse blijkt dat het openen of sluiten van de jacht op diersoorten geen bevoegdheid van de provincie is, maar van de minister. Daarmee voldoet het verzoek niet aan de inhoudelijke eisen van de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland. En het op de agenda plaatsen van het onderwerp kan verkeerde verwachtingen wekken. In plaats van het agenderen van het onderwerp zouden de verzoekers wel kunnen worden uitgenodigd voor een inhoudelijk gesprek met de betrokken beleidsambtenaren.

Zoals ook in het ambtelijk juridische advies aangegeven, staat het Provinciale Staten echter vrij om het onderwerp tóch op de agenda te plaatsen, om zo te onderzoeken of zij eventueel andere mogelijkheden (buiten de formele bevoegdheden om) zien en willen inzetten. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een lobby of het schrijven van een brief aan de Minister. Uit het juridische advies blijkt ook dat er mogelijkheden zijn voor GS om bij extreme

weersomstandigheden de jacht tijdelijk te sluiten. Deze tweede variant die aan het Presidium is voorgelegd, luidde dan ook om het burgerinitiatief *gedeeltelijk* geldig te verklaren. In de verschillende provincies is er verschillend omgegaan met hetzelfde of een vergelijkbaar burgerinitiatief. In Limburg heeft men na debat over het burgerinitiatief het besluit genomen alles te doen wat binnen de bevoegdheden van de provincie ligt om de jacht op de vrij bejaagbare diersoorten stop te zetten en bejaagbare en niet-bejaagbare soorten gelijkwaardige bescherming te bieden. In Utrecht leidde de discussie over de bevoegdheden van de provincie tot verwarring. Dit alles maakt duidelijk dat de discussie over de geldigheidsvraag meerdere kanten kent.

Het presidium heeft in meerderheid besloten aan Provinciale Staten te adviseren het burgerinitiatief 'Stop de hobbyjacht Noord-Holland' gedeeltelijk geldig te verklaren (de tweede variant) en het burgerinitiatief te agenderen voor behandeling in de eerstvolgende vergadering van de commissie Natuur, Landbouw & Milieu en vervolgens voor de Statenvergadering van 7 november 2016.

6. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Provinciale Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

J.R. Loggen, griffier presidium

Ontwerpbesluit

Nr. 60

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelet op de Verordening burgerinitiatief Noord-Holland ;

gelezen het ambtelijk technisch-juridische advies;

gelezen het externe juridische advies;

gehoord het advies van het presidium;

besluiten:

het burgerinitiatief ‘Stop de hobbyjacht Noord-Holland’ gedeeltelijk geldig te verklaren en te agenderen voor behandeling in de eerstvolgende vergadering van de commissie Natuur, Landbouw & Milieu en vervolgens voor de Statenvergadering van 7 november 2016.

Haarlem, 3 oktober 2016

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Mondelinge vragen PS 3 oktober 2016

Inzake brief GS aan minister van I&M over minimale hoogte mogelijke brug over het IJ in Amsterdam.

Woensdag 28 mei kwam het Parool in de middag met het bericht dat “Provincie wil dat brug over IJ fors hoger wordt”
http://www.parool.nl/amsterdam/provincie-wil-dat-brug-over-ij-fors-hoger-wordt~a4385225/
Hierin wordt melding gemaakt van een eis van Gedeputeerde Staten aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu dat binnenschepen met vier gestapelde containers onder de eventueel aan te leggen bruggen over het IJ moeten kunnen doorvaren. De gemeente Amsterdam ging tot op heden uit van drie gestapelde containers.

Na navraag via de griffie bleek dat Gedeputeerde Staten op 20 september inderdaad hadden besloten een dergelijke brief te versturen aan de minister. Waarin de minister in de laatste alinea het volgende wordt verzocht:

> *“… vragen wij u de doorvaarhoogte van 11.35 meter, dit is de hoogt van de vier-laags high cube binnenvaartschepen, als minimum op te nemen voor nieuwe bruggen en brugvervangingen in de relevante wet- en regelgeving voor het Hoofdvaarwegennet, om zo de bereikbaarheid voor de binnenvaart over het water te garanderen.”*

Aangezien wij niet op de hoogte waren van deze stellingname door Gedeputeerde Staten en de potentiele impact van het daaruit voortvloeiende verzoek aan de minister op onder meer de ontwikkeling en bereikbaarheid van Amsterdam Noord en de rest van Amsterdam, de ontwikkeling van de havens van het Noordzeekanaalgebied en de binnenvaart en de discussie over het provinciale fietsnetwerk, hebben wij de volgende vragen.

1. Over uw stellingname
   a. Wanneer heeft u besloten dat bruggen over het Hoofdvaarwegennet aan een hogere doorvaarhoogte zouden moeten voldoen?
   b. Wanneer heeft u deze stellingname besproken met Provinciale Staten?

2. Over de brief aan de minister
   a. Waarom heeft u besloten juist nu en in de brief betreffende “sprong over het IJ/aanpassen brughoogte” uw stellingname kenbaar te maken aan de minister?
   b. Heeft u hierbij rekening gehouden met discussie en besluitvorming binnen Provinciale Staten over de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam?
      I. Hoe heeft dit invloed gehad op de inhoud van deze brief aan de minister?
   c. Heeft u hierbij rekening gehouden met discussie en besluitvorming binnen Provinciale Staten over de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied?
      I. Hoe heeft dit invloed gehad op de inhoud van deze brief aan de minister?
   d. Heeft u hierbij rekening gehouden met discussie en besluitvorming binnen Provinciale Staten over het Provinciale fietsnetwerk?
      I. Hoe heeft dit invloed gehad op de inhoud van deze brief aan de minister?

3. Contact met de gemeente Amsterdam
   a. Heeft u contact gehad met het College van B&W van de gemeente Amsterdam over uw verzoek aan de minister om de minimale doorvaarhoogte te verhogen?
      I. Zo ja, wanneer heeft dit contact plaatsgevonden?
      II. Zo ja, in welk kader heeft dit contact plaatsgevonden?
      III. Zo nee, waarom heeft u hiervoor gekozen?

4. Contact met Provinciale Staten
   a. Waarom heeft u ervoor gekozen dit verzoek aan de minister niet meteen met Provinciale Staten te delen?
   b. Waarom heeft u besloten Provinciale Staten niet te horen over uw voornemen dit verzoek aan de minister voor te leggen?
   c. Bent u voornemens in de toekomst Provinciale Staten wel meteen op de hoogte brengen van dergelijke verzoeken aan de minister?
   d. Bent u voornemens in de toekomst Provinciale Staten wel te horen over een voornemen om dergelijke verzoeken aan de minister voor te leggen?

Servaz van Berkum
Statenlid GroenLinks Noord-Holland

Interpellatie PvdA fractie tijdens Provinciale Statenvergadering op maandag 3 oktober 2016 inzake veiligheidssituatie Petten

Ter inleiding een overzicht van incidenten bij HFR Petten tussen 1 januari 2013 – heden

1) Nucleaire incidenten worden aangegeven met een schaal genaamd **INES**. Dit is de schaal waarop de ernst van het nucleaire incident wordt aangegeven. De rampen in Fukushima en Tsjernobyl waren INES-7. In 2013 heeft het IAEA (International Atoom Energie Agentschap) 2 incidenten in Petten als INES-2 geclassificeerd. Dit is vrij hoog en ongebruikelijk voor Nederland.
2) Alle 'meldingsplichtige ongewone gebeurtenissen' rondom nucleaire stoffen die in Nederland plaatsvinden moeten worden gemeld bij de ANVS (Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming)

Lijst van incidenten:

2013

19 februari 2013 HFR: Fout in veiligheidsanalyse HFR, **INES-niveau 2**

19 juli 2013 HFR: Storing in meetsysteem van radioactiviteit in ventilatielucht van Reactorhal, INES-niveau 1

28 augustus 2013 HFR: Beveiliging tegen te hoog reactorvermogen tijdelijk verkeerd ingesteld INES-niveau 1

28 augustus 2013 HFR: Splijtstofelement ondersteboven in kern geladen.

26 september 2013 Afwijking in een regelstaaf in de HFR, **INES niveau 2**

17 oktober 2013 Te hoge uraniumconcentratie in tank vloeibaar afval in de Molybdeen Productie Facility, **INES niveau 2**

Nov 2013 – feb 2014 Kernreactor stilgelegd voor toepassen verbeteringen in techniek, veiligheidssysteem en de organisatie

2014

In 2014 hebben zich, volgens de melding bij ANVS 9 meldingsplichtige onverwachte gebeurtenissen voorgedaan bij de HFR in Petten en 8 bij de overige installaties van NRG in Petten. Zie bijlage voor de details van deze incidenten. Volgens de ANVR was het aantal incidenten hoger dan het jaar ervoor maar waren zij minder erg dan die in het jaar ervoor. Deze zijn na onderzoek, schoonmaak, controle, of belofte van NRG om herhaling te voorkomen etc. allen ingeschaald in de categorie INES-niveau 0 wat betekent ´niet veiligheidsrelevant´.

2015

In 2015 zijn er 7 meldingsplichtige onverwachte gebeurtenissen inzake de HFR in Petten bij de ANVS gemeld. Na onderzoek, controle, schoonmaken (na lekkages) etc. zijn deze allen ingeschaald in de categorie INES-niveau 0 wat betekent 'niet veiligheidsrelevant'.

2016

12 september 2016 NRG meldt bij ANVR dat de HFR uit voorzorg uit bedrijf is genomen vanwege een toename in ruis in de

meetinstrumenten die de reactiviteit in de reactor bewaken waardoor de meetwaarden sterker fluctueerden dan normaal gesproken. Onderzocht door ANVR op 24/09 waarna ingeschaald op INES niveau 0. HFR is weer in bedrijf.

Wat betreft de vaten met radioactief afval:

In beantwoording op vragen van Provinciale Staten op 16 juli 2012 heeft toenmalig gedeputeerde Van Run geantwoord dat het de bedoeling is dat al het historische afval in 2017 zal zijn verwijderd richting Borsele. Het betreft hier 1600 vaten kernafval waarvan NRG deze week gezegd heeft dat het bedrijf het financieel niet op kan brengen om ze op een veilige en verantwoorde manier af te voeren. Tevens is het volgens NRG voor een deel niet duidelijk wat de vaten bevatten omdat deze over de laatste decennia zijn opgespaard.

Sinds de ingebruikname van de reactor in 1961 is radioactief afval geproduceerd, dat aanvankelijk in Petten zelf werd opgeslagen met de bedoeling het daar 300 jaar te laten liggen. Maar in 1993 besloot het Kabinet dat al het radioactief afval in Nederland centraal moet worden opgeslagen: bij de COVRA in Zeeland. Het afvoeren van de ongeveer 1600 vaten radioactief afval blijkt veel ingewikkelder en kostbaarder dan gedacht. Het is een wereldwijd unieke operatie, die NRG volgens de financiële jaarrekening ruim 100 miljoen euro kost.

Het laten liggen van het afval in Petten druist tegen het rijksbeleid t.a.v. nucleair afval welke luidt:

Het is de bedoeling dat al het nucleaire afval in Nederland wordt vervoerd naar Zeeland, naar de Covra (de Centrale Organisatie voor Radioactief Afval) in de gemeente Borssele. Hier wordt het voor honderd jaar boven de grond opgeslagen, in een speciaal daarvoor ontworpen faciliteit. Daarna is de bedoeling dat het afval ergens ondergronds wordt opgeslagen; nog onbekend is welke locatie(s) daarvoor in aanmerking komen.

Vragen PvdA fractie

De bovenstaande incidenten hebben regelmatig het nieuws gehaald. Soms werd het incident zelf actief gecommuniceerd door NRG of de toezichthouder maar, en vooral de laatste tijd, bereiken ons (soms anonieme) berichten die gaan over veiligheidscultuur, het borgen van veiligheidsprestaties, het vertrek van sleutelfiguren uit de organisatie en de financiën. In de brief van Minister Schultz van 12/09/2016 aan de 2^{e} Kamer over de situatie in Petten schrijft zij:

De ANVS concludeert dat er op dit moment geen twijfel bestaat over de nucleaire veiligheid. Wel dient ervoor gewaakt te worden dat NRG zijn veiligheidsprestaties borgt en continu verbeterd. Bijzondere (omgevings)factoren van NRG vormen hiervoor, op termijn, een risico.

Deze conclusie is afgeleid uit inspecties die vooral gericht zijn op de installatie (techniek) en de bijbehorende bedrijfsvoering. Bij inspecties wordt ook aandacht besteed aan elementen die als onderdelen gezien worden van het begrip veiligheidscultuur. Te noemen zijn elementen als leiderschap, veiligheidsbewustzijn, risicobewustzijn,

communicatie, leren van incidenten, continu verbeteren, commitment en openheid/transparantie.

1. Kan het college ons nader informeren wat de Minister precies bedoelt met de passage dat bijzondere (omgevings)factoren van NRG op termijn een veiligheidsrisico vormen?

Veel van de direct betrokkenen (bijvoorbeeld de inwoners, gemeenten en bedrijven in de nabije omgeving van Petten) ervaren de situatie als nijpend. Men kan de informatie niet op waarde schatten: is Petten en haar omgeving nog wel een veilige plek voor mijn opgroeiende kinderen? Deze verontrustende en met emoties beladen berichten bereiken steeds meer mijn fractie en dat baart ons zorgen. De PvdA vindt dat GS het toegenomen gevoel van onzekerheid en onveiligheid van Noord Hollanders actief moet agenderen en uitdragen bij het Kabinet en desnoods hierbij haar hulp moet aanbieden.

2. Is het College bereid om het toegenomen gevoel van onzekerheid en onveiligheid van Noord Hollanders actief te agenderen bij het Kabinet? Zo ja is het college bereid om samen met het Kabinet en de betrokken instanties actief de bewoners, gemeenten en bedrijven te informeren over de actuele veiligheidssituatie? Zo nee waarom niet?

De PvdA fractie doet de suggestie aan de hand om de openbare uitkomsten van de INSARR missie (die omstreeks 11 oktober beschikbaar komen) actief en in een voor iedereen begrijpelijke taal

te communiceren en hierover in gesprek te gaan met Noord Hollanders bv door het organiseren van bewonersbijeenkomsten (in nauw overleg met de betrokken gemeenten).

3. Is het College met de PvdA fractie eens dat het een onwenselijke situatie is dat 1600 vaten met kernafval nog steeds opgeslagen liggen in Petten? Zo ja is het college bereid om haar zorgen hierover z.s.m. middels een brief aan de betrokken Ministers en Kamerleden kenbaar te maken? Zo nee waarom niet?

Daarnaast heeft de minister van Economische Zaken aangekondigd dat hij voor 1 oktober 2016 een integraal besluit zal nemen over ontvlechting van de Stichting ECN en de toekomst van de verschillende activiteiten en hierover de Kamer zal informeren (4^{e} kwartaal 2016).

4. Mocht in het besluit van de Minister niet opgenomen zijn wat de ontvlechting van de activiteiten voor invloed heeft voor de toekomst van Stichting Pallas is het college bereid dit alsnog wel op te (laten) nemen en commissie EEB hierover actief te informeren. Is het college hiertoe bereid? Zo nee waarom niet?

Mondelinge vragen Partij voor de Dieren en GroenLinks.

Te betrekken bij het interpellatieverzoek PS 3 oktober 2016

Hierbij dient de fractie Partij voor de Dieren en de fractie van GroenLinks de volgende mondelinge vragen (tijdens de interpellatie) in, ter behandeling in de PS-vergadering van a.s. maandag, 3 oktober '16, over het onderwerp 'falende inspectiediensten in relatie tot onveilige situatie kernreactor Petten'. Dit n.a.v. de berichten
http://nos.nl/artikel/2133043-inspectiediensten-in-nederland-niet-onafhankelijk.html

Noordhollands Dagblad, 'Petten voorbeeld fouten inspectie', 19-9-2016

1. Is het college van Gedeputeerde Staten nog steeds van mening dat zij er 100% op kan vertrouwen dat de beoordeling van de veiligheid van de kernreactor in Petten in goede handen is bij het ANVS? Zo ja, waarop baseert het college dit terwijl de OVV juist deze reactor als voorbeeld noemt van falende inspectiediensten?

2. Is het college voornemens naar aanleiding van de berichten enige actie te ondernemen om de veiligheid van Noord-Holland te borgen?

Toelichting

In de commissievergadering EEB van 12 september '16 is de veiligheidssituatie van de kernreactor in Petten besproken vanwege een door de NOS[[1]] gepubliceerd zeer kritisch document over de onveilige situatie bij de kernreactor. De reactie van gedeputeerde Bond was dat GS wat betreft de veiligheid van de kernreactor moet vertrouwen op de ANVS, als enige autoriteit op dit gebied.

Volgens GS houdt de ANVS streng toezicht op de gang van zaken in Petten, en verleent zij echt alleen vergunningen die verantwoord kunnen worden. Ook verwees gedeputeerde Bond naar een persbericht van de ANVS waarin zij stelt dat over de nucleaire veiligheid bij NRG van de kernreactor in Petten geen twijfel bestaat. Gedeputeerde neemt aan dat de ANVS niet zomaar een persbericht als dit uitdoet als er ook maar enige twijfel over de veiligheid is. Wel gaan er de komende maanden extra onderzoeken worden uitgevoerd.

Vragenstellers onderschrijven het uitgangspunt dat GS zich mag verlaten op de inspectiedienst.

In het NOS-artikel 'Inspectiediensten in Nederland niet onafhankelijk'[2] en het artikel 'Petten voorbeeld fouten inspectie'[3] in het NHD van 19 september 2016 is te lezen dat de huidige en oud-voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) veel kritiek hebben op de inspectiediensten in Nederland. Ze reageren hiermee op de problemen bij de kernreactor in Petten. Die problemen waren al langere tijd bekend bij de Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming (ANVS), de nucleaire inspectiedienst. Toch deed die er onvoldoende mee, zeggen bronnen tegen de NOS.

Volgens de Onderzoeksraad blijkt keer op keer dat inspectiediensten in Nederland traag zijn of helemaal niet reageren op signalen. Dat komt volgens de Onderzoeksraad doordat de inspectiediensten onvoldoende onafhankelijk zijn van het ministerie waaraan ze verantwoording moeten afleggen, een onvoldoende afstand hebben tot de bedrijven die ze moeten inspecteren en er fors bezuinigd is op de inspectiediensten. Door deze bezuinigingen is veel kennis verloren gegaan, terwijl deskundigheid de kurk is waar een goed inspectieapparaat op drijft. Dat is op dit moment in gevaar, aldus de voorzitter van de OVV.

[1] http://nos.nl/artikel/2130503-zorgen-over-veiligheid-bij-kernreactor-in-petten.html

[2] http://nos.nl/artikel/2133043-inspectiediensten-in-nederland-niet-onafhankelijk.html

[3] Noordhollands Dagblad, 'Petten voorbeeld fouten inspectie', 19-9-2016

Lammert van Raan
Partij voor de Dieren

Rosan Kocken
GroenLinks